



ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW WARSZTATOWYCH ZARZĄD KRAJOWY

03-734 WARSZAWA • ul. Targowa 74 • tel. 815-

ZZPW- /2000

dnia 04.12.2000r.

Dyrekcja Kolejowych Przewozów Towarowych "CARGO"

Uwagi do "Metodologii ustalania zatrudnienia w Sektorze "CARGO" na rok 2001.

1. W rozdziale "Zasady ustalania wielkości zatrudnienia w zespole napraw wagonów osobowych" niewłaściwie określono pracochłonność napraw bieżących z wyłączeniem.
Różnica pracochłonności wynoszących dla poszczególnych grup wagonów od 11 do 50 godzin jest zbyt duża i nieuzasadniona. Rodzaj wagonu nie wpływa w tak znaczący sposób na pracochłonność naprawy. Wagony zaliczane do grupy C i D nazywane "wagonami o konstrukcji standardowej" i "standardowej z ograniczonym zakresem naprawy" z uwagi na długi okres eksploatacji bez naprawy głównej, w ciężkich warunkach eksploatacji pociągów lokalnych i regionalnych, często dewastowanych, wymagają pracochłonnych zabiegów naprawczych. Lekkie, mało pracochłonne naprawy wykonywane są przez rzemieślników przy rewidentach, a naprawy wymagające Warsztatów Zakładów Taboru jak toczenie zestawów kołowych, naprawy hamulców, ogrzewania, oświetlenia, wyposażenia są zbliżone dla wszystkich rodzajów wagonów. Poza tym, podczas gdy naprawy wagonów z grupy A i B polegają najczęściej na usunięciu konkretnej usterki, to w przypadku wagonów z grupy C i D naprawie usterki, na którą wagon został wyłączony towarzyszy konieczność usunięcia uszkodzeń dewastacyjnych w przedziałach lub "WC".
Różnica pracochłonności napraw dla grup A i D powinna być większa niż 10 godzin.
2. W rozdziale "Metodyka i zasady naliczania wielkości zatrudnienia przy naprawie i utrzymaniu wagonów towarowych" nie przewidziano etatów dla pracowników wykonujących naprawy bieżące bez wyłączenia z pociągu. Istnieje obawa, że planowanie zatrudnienia dla tego zespołu łącznie z zespołem rewizji technicznej wagonów spowoduje likwidację tego zespołu. Normowanie zatrudnienia dla zespołu rewizji technicznej wg jednostki miary: "wagon przybyły", "wagon wysłany" nie uwzględnia specyfiki stacji formowania pociągów marszrutowych oraz stacji formujących próżne węglarki na splay na Śląsk np. stacji portowych. Na stacjach tych w znacznie większym stopniu niż na innych stacjach zachodzi konieczność wykonywania napraw bez wyłączenia takich jak wymiana wstawek hamulcowych czy smarowanie części trących i uzupełnianie oleju w smarowniczkach panwi skrzętu.

Nie planowanie na wybranych stacjach rzemieślników przy rewidentach spowoduje wyłączenie wagonów z ruchu na około 24 godziny i wzrost pracy manewrowej.

3. Pominięto planowanie etatów do realizacji procesu mycia wagonów towarowych polegającego na myciu węzłem gumowym z wagonów pozostałości ładunków. Pracownicy myjni towarowych pracują obecnie w zespole utrzymania i naprawy wagonów towarowych Zakładów Taboru.
4. W rozdziale "Zasady ustalania wielkości zatrudnienia w zespole stanowisk nierobotniczych" w Dziale Napraw Wagonów nie przewidziano etatów na punkty przetwarzania danych w Systemie EWAG. Czynności wprowadzania danych są tak pracochłonne (łącznie z wyjaśnianiem nieprawidłowości), że wymagają minimum 1 etat na każde wprowadzenie 50 wagonów.

ZWIĄZEK ZAWODOWY
Pracowników Warsztatowych
PRZEWODNICZĄCY
Zarządu Krajowego
Stanisław Piwoński