

1 MAJA —

dzień międzynarodowej solidarności ludzi pracy!

Motor

17
1969

27 KWIETNIA • (887)

3 ZŁOTE • ROK XVIII

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

POCZĄTEK POTRZEBNEJ REFORMY

OBNIŻKA CEN USŁUG

Jerzy Liszewski

Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji użytkownikom samochodów osobowych i motocykli przygotowało na otwarcie tegorocznego sezonu nie tylko miły, ale od dawna oczekiwany prezent. Jest nim opracowanie i wydanie drukiem cenników opłat za naprawy bieżące i obsługę techniczną samochodów FSO Warszawa (M-20, 203/223, 204/224, pickup), Żuk, Nysa, FSO Syrena (102, 103, 104), Moskwiacz (407, 403, 408), FIAT (600 D, 850, 1100, 1300, 1500, 1800, 2300), Zastava (750), Trabant (600, 601), Wartburg (312, 353), Skoda (1000 MB), Humber, Wołga oraz motocykl WSK, SHL (M 11 i M 17).

Nowe cenniki obowiązują od 1 kwietnia w przedsiębiorstwach (zakładach) objętych planowaniem centralnym (TOS, Motozbyt, CPN), spółdzielniach pracy zrzeszonych w Centralnym Związku Spółdzielczości Pracy oraz w jednostkach Polskiego Związku Motorowego i Automobilklubów. Również pion CRS Samopomoc Chłopska wprowadzi prawdopodobnie te cenniki. Niestety cenniki te nie obowiązują w prywatnych warsztatach i stacjach obsługi. Nie mają także mocy obowiązującej dla innych organizacji, które prowadzą warsztaty bądź stacje obsługi. A szkoda!

Jak na dłoni

Nowe cenniki, ich układ, ich przejrzystość i czytelność są dotychczas bez precedensu.

Są to cenniki konstruowane naprawde z myślą o użytkowniku pojazdu. Trudno bowiem wymagać, by przeciętny kierowca amator znał zakres prac wchodzących w określoną operację. Dlatego dotychczas nagminnie stosowana była praktyka rozbijania każdej operacji na jej poszczególne fazy, za które liczone sobie oddzielnie. Obecne cenniki stan ten likwidują całkowicie. Osiągnięto to przez dokładne wyliczenie wszystkiego co wchodzi w zakres poszczególnej obsługi objętej cennikiem. Uzyskujemy więc po raz pierwszy w naszej motoryzacji jednoznaczność określeń w dziedzinie usług pod względem prac wchodzących w poszczególne usługi.

Obecnie, zlecając dokonanie sprawdzenia i regulacji zapłonu wiemy, że w usługę tę wchodzi — oczyszczenie i regulacja świecy, regulacja odstępu styków przerywacza i ustawienie zapłonu.

Zlecając wymianę zwrotnicy — wiemy, że w usługę tę wchodzi prace: wymontowanie z pojazdu i wymontowanie amortyzatora teleskopowego przedniego, koła samochodu, bębna hamulcowego, piasty koła przedniego, tarczy hamulcowej, łożyska wewnętrzne piasty, regulacja luzu łożysk piasty koła, regulacja luzu szcęk hamulców hydraulicznych (bez regulacji zbieżności i kąta pochylenia kół).

Obecnie nie będzie już można wmawiać użytkownikowi, że wymiana płynu hamulcowego w układzie hamulcowym to aż trzy operacje i że za każdą trzeba płacić osobno. W cenniku bowiem wyraźnie napisano, że wymiana płynu hamulcowego obejmuje także przepłukanie i odpowietrzenie układu hamulcowego.

Taki układ cen eliminuje raz na zawsze niekończące się dyskusje na temat różnych doliczeń do rachunków, które niejednokrotnie wykazywały ogromny zasób inwencji poszczególnych majstrów i kierowników stacji. Nigdy nie zapomnę, gdy w jednej z państwowych stacji obsługi wymieniano mi zwrotnicę. Wycenianie tej operacji przypominało scenę kupna-sprzedazy na arabskim suku. Kierownik zmiany, edy zaczął doliczać i podliczać, to wyszło aż 700 złotych. Po targach obniżył więc do 500. Uważałem to za swój osobisty, olbrzymi sukces. Obecnie wiem, że przepłaciłem i to solidnie.

Nowe ceny, zawarte w cennikach, obejmują już koszt robocizny, tzw. narzut kosztów pośrednich, zysk oraz podatek od operacji nietowarowych. Do cen tych wkalkulowane zostały wszelkie materiały pomocnicze, jak znormalizowane sruby, podkładki, zawlecзки, materiał uszczelniający itp. Naturalnie do materiałów pomocniczych nie zalicza się olejów silnikowych lub przekładniowych wymienianych w ramach naprawy lub obsługi.

Dostarczone przez zakład części zamienne i akcesoria, dolicza się do kosztów usługi wg ich cen detalicznych bez żadnych narzutów. Jest to rzecz niezmiernie istotna, bo niejednokrotnie do części, dostarczonych przez warsztat doliczono najrozmaitsze narzuty, co powodowało, że bardziej opłacało się kupić niezbędne części w sklepie Motozbytu i dostarczyć je do warsztatu.

Obniżka cen

Lektura cenników nasuwa optymistyczne refleksje. Ustalenie cen za usługi i to cen wyraźnie przystępnych, znacznie niższych od tych, których żądało się od nas dotychczas, to dowód, że eksploatacja samochodu i utrzymanie go w stanie pełnej sprawności technicznej, nie musi kosztować majątku.

Nowe cenniki zakładają bowiem generalną obniżkę cen usług motoryzacyjnych. Mycie nadwozia samochodu Moskwiacz kosztuje np. 20 zł.

Dokonano jednak tego nie w sposób mechaniczny. W większym stopniu dokonano obniżki cen robót poważniejszych, których czas wykonania jest dłuższy, a w stopniu znacznie mniejszym obniżeniu uległy ceny usług drobnych, a więc takich, na których wykonanie potrzebny jest niewielki czas. Związane to jest z koniecznością poświęcenia, przy przygotowywaniu drobnych robót,



dużej ilości czasu na tzw. roboty przygotowawczo-zakończeniowe. Odwrotnie ma się rzecz przy robotach poważnych, w których udział procentowy czasu przygotowawczo-zakończeniowego w efektywnym czasie pracy jest znacznie niższy.

Takie ustawienie opłat w cennikach ma na celu przeciwdziałanie ucieczce warsztatów od drobnych usług, a odwrotnie ma je zachęcać do ich wykonywania z uwagi na ich wyraźną dla warsztatu opłacalność. Pozwoli to właścicielom samochodów nieomal od ręki likwidować drobne usterki, czy niesprawności, co jak wiemy ma ogromne znaczenie w utrzymywaniu sprawności działania podzespołów samochodu.

Sezonowa eksploatacja?

Exploatacja prywatnego samochodu w naszych warunkach klimatycznych jest jak dotąd eksploatacją wyraźnie sezonową. Oznacza to, że w okresie zimy zapotrzebowanie na usługi motoryzacyjne w skali globalnej wyraźnie maleje. Dlatego też stacje TOS-u otrzymały uprawnienia do okresowego stosowania jeszcze niższych cen niż te, które przewidują nowe cenniki. Idzie o to, by w czasie zimy

właściciele samochodów bardziej skrupulatnie dbali o stan techniczny swego samochodu. Sezonowe ceny mają ich zachęcić do odwiedzin stacji w każdym, wymagającym tego wypadku. Oczywiście jest, że kryje się za tym interes własny TOS-ów. Brak klienta to brak zatrudnienia i dochodów.

Robota jaką wykonano w Zjednoczeniu Zaplecza Technicznego Motoryzacji jest bez precedensu. Żaden z krajów socjalistycznych nie podjął dotąd z takim rozmachem, tak kompleksowo pomyślanym prac, zmierzających do uporządkowania cen i usług motoryzacyjnych. Opracowanie cenników to bowiem jeden z odcinków pracy Zjednoczenia. O ogromie wykonanych prac dostatecznie wymownie świadczy fakt, że przed opracowaniem nowych cenników, aż 40% robót przy naprawach i bieżącej obsłudze samochodów nie miało określonych cen. Ustalano je więc na podstawie doraznej kalkulacji. Obecnie procent ten wynosi tylko 4. Trudno więc liczyć obecnie na tzw. „długi ołówek”.

Nowe cenniki poza wszystkim innym powinny przyczynić się do podniesienia dyscypliny i organizacji pracy w warsztatach, a co za tym idzie wydajności.

Dotychczas za nierobstwo monterów, za bałagan, za brak podstawowych narzędzi monterskich, kluczy, czy materiałów pomocniczych (srub, podkładek, smaru) w wielu przypadkach płacił klient. Nie dosyć na tym, że usługa była droga, ale i czas jej wykonania bardzo długi. Obecnie „obijanie się” montera, brak dostatecznej ilości narzędzi, czy bałagan, musi odbić się na wyniku finansowym pracy stacji. W cenniku bowiem, który znajduje się w każdej stacji czy warsztacie, łatwo bez żadnego kłopotu sprawdzić co wchodzi w zakres wykonywanej usługi. Jedna rada — sprawdzajcie ceny przed wykonaniem usługi. Można bowiem wtedy spokojnie i dokładnie wczytać się w cennik, oraz dokonać dodatkowych ustaleń. Zawsze to trudniej zrobić po wykonaniu usługi.

Nowe cenniki stanowią więc czynnik sprzyjający w zwalczaniu niegospodarności a nieraz po prostu nieuczciwości w usługach motoryzacyjnych. Ale ceny to tylko fragment całości zagadnienia, związane go m. in. przede wszystkim z organizacją pracy. O tym jednak w oddzielnym artykule.



Modernizacja produkcji możliwa jest dzięki dobrze wyposażonym stanowiskom badawczym

enwili rozpoczęcia produkcji FIATA brodnickie filtry i tłumiki były delikatnie mówiąc — mało nowoczesne, choć oczywiście wynikało to z ogólnych założeń konstrukcyjnych FSO Warszawy i Syreny. Natomiast do Polskiego FIATa 125 P potrzebne są zupełnie inne: z wkładem papierowym o wysokiej sprawności.

Istniało poważne niebezpieczeństwo, że nowa sytuacja położy zakład na łopatki, bo niedoinwestowany i spóźniony w rozwoju, nie podolałby wymaganiom nowoczesnej produkcji. Okazało się, że może być inaczej. Jednym z pierwszych, który przygotował się do produkcji licencyjnej był właśnie Zakład w Brodnicy.

Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego w Brodnicy uważane są obecnie za jeden z najsprawniej działających we współpracy z Żeraniem. — Nie mamy pretensji do terminów dostaw ani rzetelności wykonania — to opinia jaką w skrócie wystawia się tej fabryce.

Do rozbudowy i modernizacji wykorzystuje się tu nie tylko fundusze inwestycyjne zjednoczeń. Buduje się również z wygospodarowanych własnych pieniędzy. Powstają nowe hale już przystosowane do nowoczesnej produkcji. W starych pomieszczeniach, jeszcze w niektórych miejscach widać ślad minionych czasów w postaci zbyteknie zagęszczenia, ale i tam przez racjonalne ustawienie maszyn i pojemników na materiał wygospodarowuje się jak najwięcej wolnej przestrzeni.

To także rozbudowa

Na terenie Zakładów Motoryzacyjnych w Brodnicy co krok widać ekipy... murarzy. Zakład sam wyszkolił kilkudziesięciuosobową grupę budowlanych na własne potrzeby. Dotyczą one również spraw pozaprodukcyjnych. W sąsiedztwie zakładu w tych tygodniach oddany zostanie piękny dom dla trzydziestu rodzin pracowników fabryki.

Rozpoczęto też następną fazę rozbudowy. Zakład wykupił tereny obok już istniejących obiektów i kiedy odwiedziliśmy Brodnicę wczesną wiosną gotowe były wykopy pod fundamenty hali o powierzchni kilku tysięcy m².

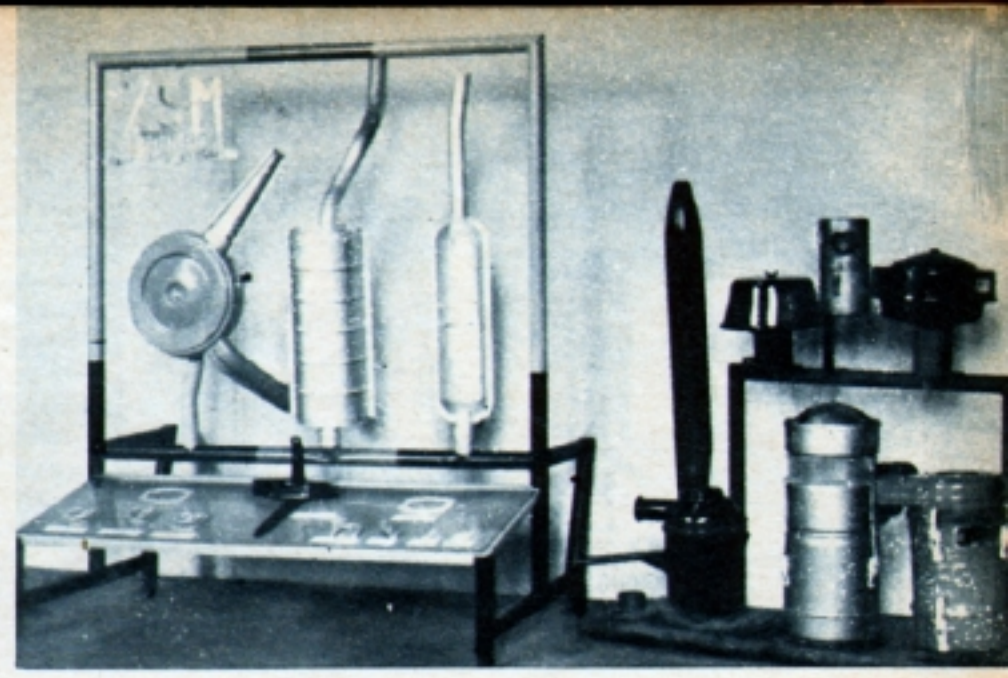
I może na koniec sprawa najważniejsza, świadcząca o rozwoju fabryki. Wykorzystując doświadczenia zdobyte w trakcie przygotowania do produkcji licencyjnej opracowano w Brodnicy prototyp nowego filtra powietrza do FSO Warszawy i Syreny, filtra nowocześniejszego, a tym samym sprawniejszego. Do filtrów teraz produkowanych potrzebny jest papierowy wkład, wprowadzany za dewizy. Zakład pokusił się o opracowanie produkcji wkładów z krajowego surowca.

Na razie nie ma jeszcze w tej sprawie wiążącej decyzji, ale ewentualna produkcja papierowego wkładu, wymagająca ogromnej precyzji, pozwoliłaby wykorzystać nadmiar kobiecych rąk do pracy na tamym terenie. Może więc mimo trudności uda się tam uruchomić również produkcję owych wkładów, co w efekcie, poza dalszym wyspecjalizowaniem zakładu, byłoby tak bardzo u nas potrzebną produkcją antyimportową.

Do 1965 roku brodnickie filtry i tłumiki zaliczane były do wytworów grupy B i C, więc nie oceniano ich jakości wysoko. Zmieniło się na lepsze w latach 1966 i 67, a więc wtedy gdy zakład przygotowywał się do nowych zadań. Teraz znak jakości „1” mają już filtry do ciągników, Polskiego FIATa 125 P i FSO Syreny.

Przed wojną w fabryce brodnickiej robiono odlewy, potem była tu filia grudziądzkiej wytwórni sprzętu rolniczego produkująca kieraty. Dopiero od 1952 roku zaczęto produkować dla potrzeb przemysłu motoryzacyjnego. Przykład nie największego zakładu współpracującego dla potrzeb produkcji licencyjnej pokazuje duży dorobek, jakim może się wykazać nasza motoryzacja w kilku ubiegłych latach.

tekst i fot.: B. KOPERSKI



ZSM w Brodnicy wytwarzają filtry i tłumiki nie tylko do aktualnie produkowanych samochodów, lecz również do motocykli Junak i WFM



Już gotowa nowa hala, przystosowana do potrzeb nowoczesnej produkcji



W takich domach, położonych obok zakładu, mieszkać będą pracownicy ZSM w Brodnicy

Szansa modernizacji

Podjęcie produkcji licencyjnej Polskiego FIATa 125 P — jak wiadomo — stało się momentem przełomowym nie tylko dla fabryki na Żeraniu.

W fazie przygotowań do uruchomienia produkcji licencyjnej konieczne przemiany przejść musiały również zakłady współpracujące z fabryką na Żeraniu.

Najłatwiej dostrzec te zmiany na przykładach dużych fabryk wytwarzających części lub nawet całe zespoły. Zazwyczaj są to fabryki z tradycjami, związane mocno z danym regionem, którym łatwiej startować do nowych zadań.

Inaczej było w przypadku Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego w Brodnicy w województwie bydgoskim. Zakład ten w porównaniu z innymi kooperantami żerańskiej FSO należy do niewielkich. Od lat produkował filtry powietrza i tłumiki dla FSO Warszawy i Syren, do Starów a nawet ciągników, produkowanych w Ursusie. Do dziś na przykład robi się tu tłumiki do dawno już nie produkowanych motocykli Junak i WFM. Przed laty, kiedy decydowały się losy dalszego rozwoju naszej motoryzacji zakład w Brodnicy pozostawiono trochę swojemu losowi, co zahamowało modernizację, a w konsekwencji spowodowało utratę przeciętnego standardu produkcji.

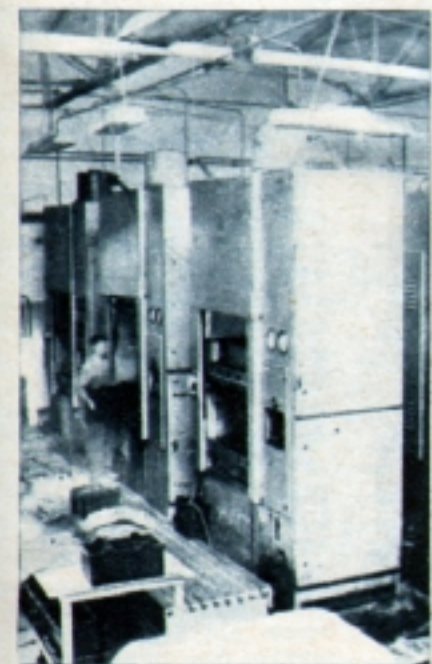
Wymagania pobudzają inicjatywę.

Szansą dla zakładu w Brodnicy stało się podjęcie produkcji dla Polskiego FIATa 125 P. Zapadła decyzja, że tutejsze Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego produkować będą filtry powietrza i tłumiki do samochodu licencyjnego. Łatwo powiedzieć — filtry i tłumiki! Do

procesu technologicznego itp.

Pracuje się też bardzo intensywnie nad tzw. separacją kombinowaną, której celem jest zwiększenie trwałości akumulatorów. Zmniejszy się też ich masa. Oto jak to wygląda w ramach trzech faz:

Marka sam.	A	B	C
FSO Syrena	8.092 kg	8.050 kg	7.818 kg
FSO Warszawa	9.625 kg	8.970 kg	8.700 kg



Oto fragment produkcji skrzynek w fabryce w Piastowie k/Warszawy.

Etap „B” zakończony został w marcu w zakładach poznańskich, w Piastowie kończy się on we wrześniu br. Natomiast etap „C” finalizowany będzie w obu fabrykach w styczniu 1970 r.

Nasze akumulatory już

teraz są dobre, choć nadal za ciężkie, brzydkie, bo trzeba wiedzieć, że i tu zwraca się na rynkach światowych uwagę na estetyczny wygląd skrzynek. Niektórzy posunęli się nawet aż tak daleko, że skrzyńki produkują w różnych kolorach, tak, aby klient, ewentualnie producent samochodów, mógł dobrać kolor akumulatora pod kolor nadwozia.

LICENCJA BYŁA POTRZEBNA

Podczas kiedy inni łamią sobie głowę nad mało istotnymi detalami, my na razie trudzimy się nad zagadnieniami jakości i trwałości, sprecyzowanymi w międzynarodowej, obo-

wiążącej wszystkich producentów normie IEC.

Jak dotąd bowiem, akumulatory nasze tylko energetycznie i jakościowo zgodne są z ową normą. Gorzej natomiast jest z doprowadzeniem do tej zgodności w zakresie konstrukcji i wymiarów gabarytowych. Spełnienie tych rygorów gwarantowałyby uzyskanie wysokich walorów eksploatacyjnych.

Gdy mnie o tym poinformowano, nie mogłem pojąć na czym polega kłopot. W czymże tu trudność? Przecież to będą jakieś korekty, bo w końcu akumulator ma nadal pozostać akumulatorem, a nie miniaturową elektrownią atomową. A już zupełnie nie mogłem zrozumieć, że nie jesteśmy na razie w stanie zmniejszyć skrzyńki do rozmiarów podanych w normie IEC.

A jednak są z tym kłopoty. Nie rozwiązała ich nawet licencja angielska

zakupiona przez nas w firmie Chloride. Licencyjny reżim wprowadzony do produkcji, dotyczył bowiem tego co jest w ebonitowej skrzynce, a więc środka akumulatora. Na skrzynkę trzeba zakupić nową licencję.

Okazało się bowiem, że w produkcji akumulatorów zaangażowane są dwa ministerstwa i trzy zjednoczenia. Od ołowiowych płyt jest Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, ebonitowe skrzynki to przecież chemia. Jeśli więc jeden z partnerów kupuje licencję na fragmenty choćby, leżące w jego płonie produkcyjnym, to współpartner powinien być zmuszony także do kupna licencji, gdyż inaczej produkt finalny — w tym przypadku akumulator — nie będzie zgodny z międzynarodową normą. Dla przekory już tylko dodam, że na dobrych akumulatorach zależy przede wszystkim Zjednoczeniu

Przemysłu Motoryzacyjnego podległemu Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego...

Na razie więc Zjednoczenie Przemysłu Gumowego biedzi się nad tym, aby sprowadzić nowe oprzyrządowanie, by móc produkować nowe skrzynki z ebonitów cienkościennych, zgodnie z normą IEC. Tak długo bowiem, jak długo nasze akumulatory będą w starych naczyniach, tak długo Zjednoczenie Przemysłu Kablowego i Sprzętu Elektrotechnicznego może wylażyć ze skóry, dawać supernowoczesne środki, a efekt końcowy będzie niepełny. Nasze akumulatory są za duże, a więc za ciężkie, wymagają większej ilości surowca, elektrolitu, dodatkowych wkładek usztywniających. Cały jednak środek wytwarzany jest już na licencji Chloride.

Nowa fabryka jest nieodzowna. Powstanie nowo-

czesny zakład, dla którego licencja będzie swego rodzaju programem budowy i oprzyrządowania w maszyny. Nie mamy bowiem nadal zamiaru importować akumulatorów. Niewiele też potrzeba, aby nasze były doskonalsze. Już obecnie bowiem — choć brzydkie i jeszcze trochę zbyt duże i ciężkie — są znacznie lepsze od wielu proponowanych przez znane zagraniczne firmy. Są poszukiwanym towarem na rynkach dolarowych.

STEFAN KUBIAK

