

Poznań 28 października 2013 r.

**Zarząd  
Enea Operator Sp. z o.o.  
ul. Strzeszyńska 58  
60-479 Poznań**

W nawiązaniu do przekazanego nam „Projektu zmian systemu zarządzania ruchem i nowej organizacji służb ruchu w Enea Operator Sp. z o.o.” w naszej ocenie Zarząd powinien przedstawić również zatwierdzony przez siebie uchwałą nr 385/2013 z dnia 11.09.2013 r. projekt trójpoziomowej struktury organizacyjnej. Z przekazanych materiałów i „informacji korytarzowych” wiemy, iż planowane są jednostki CDM, ODS i RDM oraz znany jest ogólny zarys ich kompetencji. Natomiast nie są nam znane szczegóły, tj. ile będzie RDM-ów, jak będzie podzielony teren pomiędzy poszczególne ODS-y i RDM-y, ile przewiduje się etatów w poszczególnych jednostkach, jaka będzie podległość organizacyjna ODS i RDM?

Nie znane są nam także kryteria, w oparciu o które przyjęto taki a nie inny podział organizacyjny. Jeżeli nowa struktura organizacyjna miałaby przyczynić się do optymalizacji kosztów, to w przedstawionym „Projekcie...” powinny znaleźć się stosowne wyliczenia potwierdzające że wprowadzenie nowej struktury organizacyjnej faktycznie przyniesie oszczędności. Sądzymy, że Zarząd podejmując Uchwałę nr 385/2013, miał przedstawić symulację kosztów. Uważamy zatem, że związki zawodowe winny taką informację otrzymać. Brak tak istotnej informacji zdecydowanie utrudnia stronie społecznej opiniowanie przedstawionych dokumentów.

Sam fakt utworzenia CDM można ocenić pozytywnie, co nie oznacza, że należy jednocześnie dokonywać rewolucyjne zmiany w pozostałych strukturach ruchu. Wspomniana w „Projekcie...” sterowalność urządzeniami w sieci jest aktualnie w zakresie sieci SN bardzo niska. Znajdujące się w głębi sieci SN stacje SN/nn nie są obecnie wyposażone w aparaturę umożliwiającą zdalny pomiar podstawowych parametrów sieci oraz ich zdalne sterowanie. W projekcie planu rozwoju spółki na lata 2014-2019 ujęto co prawda pewien zakres powyższego do realizacji (kilka - kilkanaście stacji w danym RD), ale nawet jeśli projekt ten będzie konsekwentnie realizowany, to i tak daleko jeszcze będzie do uznania, że mamy nowoczesną, zautomatyzowaną sieć SN. Dopiero po przeprowadzeniu planowanych i kosztownych, prowadzonych przez kilka kolejnych lat inwestycji, będzie można mówić o optymalizacji służb ruchowych. Jest to o tyle istotne, iż w razie wystąpienia poważnych, rozległych awarii sieciowych (np. spowodowanych przez huragan) dyżurni nie będą w stanie prowadzić ruchu na rozległym terenie jaki mają obejmować przyszłe RDM-y.

Projekt funkcjonowania RDM-u winien być przetestowany w określonym przedziale czasowym, na jakimś konkretnie wyznaczonym obszarze, jeszcze przed wprowadzeniem go w życie na terenie całej Spółki.

Zawarta w „Projekcie...” teza, że proponowane zmiany organizacyjne nie wywołują skutków społecznych w Oddziałach Dystrybucji, nie została w żaden sposób uzasadniona. Mówi się o ogłoszeniu rekrutacji wewnętrznej na wszystkie szczeble służb ruchu oraz że

niniejszy fakt powinien pozwolić stwierdzić jaka ilość pracowników wyrazi chęć objęcia stanowisk w obszarze ruchu, a tym samym może pojawić się konieczność przeprowadzenia rekrutacji zewnętrznych. A jak się ma zatrudnianie nowych pracowników do optymalizacji kosztów? Jaki sens ma planowanie zatrudnienia na stanowisko dyspozytora ruchu (CDM, ODS, RDM) osób spoza służb ruchu, gdzie szkolenie takiego pracownika trwa kilkanaście miesięcy?

Teza, iż zwiększone zakresy działania poszczególnych dyspozycji ruchu, zwiększą efektywność jest dyskusyjna. Znajomość sieci jak i terenu jest tutaj bardzo istotna. Czy zmiana obszarów działania obecnych RDR-ów i ZDM-ów nie spowoduje dłuższych przerw w usuwaniu awarii, a w konsekwencji czy nie będzie stwarzać to zagrożenia dla ludzi i mienia?

Istotnym jest aby w nowej strukturze były zachowane stosowne służby utrzymania ruchu. Nie wiemy jak mają wyglądać i na jakich zasadach mają pracować RDM-y? Nie przedstawiono ich struktur i zasad funkcjonowania.

Sprawą oczywistą dla nas jest, że każda zmiana struktury organizacyjnej niesie za sobą jakieś skutki społeczne. Jaki jest obecny stan zatrudnienia w służbach ruchowych, a jaki jest przewidywany? Brak gwarancji, że osoby które z różnych powodów nie znajdują się w nowych strukturach ruchu, będą mogły zmienić miejsce wykonywanej pracy na inną w strukturach np. Rejonów Dystrybucji. Czy w związku z powyższym nie znajdzie np. konieczność dojazdu do miejsca pracy kilkadziesiąt lub „set” kilometrów? Na to i na wiele innych pytań brak jest odpowiedzi.

Nie kontestujemy zmian, które w dłuższej perspektywie czasowej mogą doprowadzić do wypracowania takiej struktury, której funkcjonowanie przyniesie wymierne korzyści całej Spółce. Jednak w przedstawionym „Projekcie...” pozostaje zbyt wiele znaków zapytania w zakresie kierowania ruchem sieci. Do czynienia mamy z czynnikiem ludzkim, techniką i „rewolucją” w przedmiotowym obszarze bez analizy skutków wynikających z planowanych zmian.

Zdajemy sobie sprawę, iż celem Operatora jest zwiększenie pewności zasilania, a co za tym idzie, zadowolenia klientów, jednak w tak istotnym dla Spółki obszarze merytorycznym wszystkie zagadnienia, tak techniczne jak i społeczne wymagają szczególnego potraktowania, dlatego oczekujemy od Zarządu Spółki szczególnego podejścia do projektowanych zmian i konstruktywnego dialogu ze stroną społeczną.

Z poważaniem:

MIĘDZYAKŁADOWY  
ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW  
GRUPY KAPITAŁOWEJ ENEA  
PRZEWODNICZĄCY  
Zarządu Międzyakładowego  
*Jerzy Wiertelak*

MIĘDZYAKŁADOWY  
ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW  
GRUPY KAPITAŁOWEJ ENEA  
Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO  
*Janusz Sniadecki*

K/O

MZZP GK ENEA – a/a