

Roboł kołega roboła

12 czerwca 2008

Robotyzacji ludzi służy różne techniki sprawdzone w innych zakładach tego amerykańskiego giganta motoryzacyjnego. Do najprostszych zalicza się metoda na stoper. Najlepiej stanąć z nim za kimś, komu bardzo chce się sikać. Łatwo takiego poznać po specyficznym sposobie układania nóg do wewnątrz, charakterystycznym podrygiwaniu i nerwowych ruchach biodrami. By opróżnić pęcherz, trzeba się udać do toalety, czyli na moment opuścić stanowisko pracy. Człowiek za wszelką cenę próbuje jak najszybciej wykonać swoją pracę przy taśmie, by wygospodarować przynajmniej kilkadziesiąt wolnych sekund. Właśnie w takich sytuacjach bity są rekordy prędkości. Stoper i pełny pęcherz co do ułamków sekund pokazują, jak można wyśrubować normę.

Bardziej skomplikowana metoda ma nawet specjalną nazwę: „Warsztaty Nieustannego Doskonalenia”. Załoga gliwickiej fabryki opoli podzielona jest na sześciuosobowe zespoły. Wokół zespołu gromadzi się konsylium złożone z dyrektorów i kierowników, którzy zastanawiają się, jak sprawić, by robotnicy w tym samym czasie wykonywali kolejną dodatkową czynność. Warsztaty zazwyczaj kończą się sukcesem.

Oficjalny komunikat koncernu (październik 2006): „Rozszerzenie gamy modelowej Astry zwiększa potencjał wzrostu w Europie Środkowej i Wschodniej.”

Na samym początku w Gliwicach produkowano tylko jeden model samochodu – małą i niezbyt skomplikowaną agilę. Potem zaczęto produkować astrę II. Rząd amerykański stwierdził, że to jest ów sławetny offset (wsparcie dla polskiej gospodarki), który mieliśmy otrzymać w zamian za kupno myśliwców F-16. Następnie w Gliwicach zaczęto produkować kolejne dziecko offsetu, czyli zafirę. Dziś z taśmy zakładów GM w Gliwicach zjeżdżają trzy modele samochodów: astra II, zafira II i astra III hatchback.

Taśma jest jedna, a modeli kilka, ich produkcja powinna być więc bardziej skomplikowana. Tymczasem liczba zrobionych samochodów stale rośnie. Na początku zeszłego roku fabryka w Gliwicach produkowała 32 samochody na godzinę. Dyrektor kazał się sprężyć i za jakiś czas produkcja wzrosła do 35 aut. „Warsztaty Nieustannego Doskonalenia” stosowano do skutku. Skutkiem był dalszy wzrost produkcji, najpierw o kolejne trzy auta na godzinę, a następnie jeszcze o dwa. Doszło do tego, że w Gliwicach klepie się już 40 samochodów w ciągu 60 minut, a jak się załoga trochę bardziej postara, to nawet i 42.

Podczas jednej zmiany z taśmy zakładu w Gliwicach zjeżdżało 280 samochodów, a zjeżdża ich już 300. „Warsztaty Nieustannego Doskonalenia” przynoszą kolejne efekty, gdyż czasami udaje się zrobić dodatkowe 10–12 sztuk. Polak potrafi.

Oficjalny komunikat koncernu (kwiecień 2007): Sprzedaż General Motors w Europie w pierwszym kwartale 2007 roku osiągnęła rekord wszech czasów (...) W ubiegłym roku po raz pierwszy w historii sprzedaliśmy ponad dwa miliony samochodów.

General Motors Manufacturing Poland (tak brzmi oficjalna nazwa gliwickiej fabryki opli) świętuje właśnie okrągłą rocznicę – 10-lecie istnienia. Mimo tej rozgłaszanej w mediach nowiny, obecny rok zaczął się dla GM pechowo. Świeżo powstały w ich fabryce związek zawodowy Sierpień 80 zaczął domagać się pokoju na swoje biuro. Gdy mu tego odmówiono, doniósł prokuraturze o przestępstwie polegającym na utrudnianiu działalności związkowej. Na domiar złego potulne dotąd pozostałe dwa związki, „Solidarność” i OPZZ, także zaczęły się czepiać. Niedawno trzeba było opracować regulamin pracy. Teraz związki domagają się regulaminu wynagradzania. Przed siedzibą fabryki odbyła się już jedna związkowa pikieta. Związkowcy z Sierpnia 80 grożą, że jak im dyrekcja nie da pokoju na biuro, to przy pierwszej wizytacji przedstawicieli międzynarodowej centrali koncernu ustawią gdzieś w przejściu stół z napisem „Office”. Albo, co jeszcze gorsze, urządzą „office” w namiocie rozstawionym przy wjeździe do fabryki.

Dotychczas wizytacje przedstawicieli koncernu przebiegały bez specjalnych zgrzytów. Były zawczasu zapowiadane, zawczasu pucowano więc wszystkie zakamarki fabryki, szykowano kolorowe wykresy naukowo dokumentujące, jak miło i przyjemnie tutaj się pracuje. Nikogo nie cisnął pęcherz przy taśmie produkcyjnej. Obie przerwy w pracy (jedna trwa 12, a druga 18 minut) organizowano wtedy, gdy było trzeba. Taśma stawała, posiłki można było zjeść w stołówce, a nie obok stanowiska pracy.

Atmosfera sielskości utrzymywała się także podczas wizyty dziennikarza z „NIE”. Poza operatorem wózka widłowego nikt się nigdzie nie spieszył. Na czas przerwy obiadowej taśma z samochodami stanęła. Zakładowa stołówka wypełniła się ludźmi. Gdyby nie wcześniejsza rozmowa z kilkudziesięcioma pracownikami General Motors Manufacturing Poland, dziennikarz byłby pewien, że trudno znaleźć miejsce, gdzie panuje większa sielanka.

Oficjalny komunikat koncernu (lipiec 2007): „General Motors nadal wyprzedza tempo wzrostu branży (...) Wzrost sprzedaży o 42% po dwóch kwartałach.”

Sielanka to tylko pozory. Tak samo, jak te przerwy w pracy, kiedy linia produkcyjna zatrzymuje się, by ludzie zjedli w spokoju. Dziennikarz „NIE” rozmawiał ze zwykłymi robotnikami, z przedstawicielami nadzoru, z ludźmi odpowiedzialnymi za tak zwane utrzymanie ruchu, a wreszcie z człowiekiem odpowiedzialnym za bhp oraz jednym z wicedyrektorów.

Spawacz: – Mam zrobić 16 spawów w 80 sekund. Ale czasami dzieje się tak, że muszę zrobić 24 spawy w tym samym czasie. Samochód bez przerwy przesuwa się na taśmie, a ja za nim muszę biec.

Team leader (kierownik): – Jeśli ktoś ma 110 sekund na wykonanie swojego zadania, to mówimy, że ma luksusy. To jest kupa czasu, prawie dwie minuty. Większość ludzi ma limity w granicach 80–90 sekund. I podjeżdża następne auto, i znowu

trzeba się zmieścić w tych kilkudziesięciu sekundach. Aż tu nagle group leader (brygadzysta) mówi, że z jakiegoś powodu w tym samym czasie trzeba dodatkowo zrobić to czy tamto.

Operator: – Plan trzeba wykonać, więc na niektórych wydziałach produkcja idzie nawet podczas planowych przerw w pracy.

Szef jednego z wydziałów podsumowując ubiegły rok poinformował podległych mu pracowników, że wyprodukowano 180 tysięcy samochodów. Jeden z kierowników dodał: „Z tego 20 tysięcy na przerwie”. Nagrodą za szczerłość był tak zwany „awans równoległy” – przeniesienie na inne stanowisko pracy.

Oficjalne komunikaty koncernu (sierpień 2007): Należący do GM gliwicki zakład jest liderem pod względem jakości i wydajności (...). Od 2003 roku, kiedy to z taśmy zjechało ponad 76700 pojazdów, wydajność zakładu wzrosła o ponad 240 procent. Firma General Motors Manufacturing Poland przez pięć kolejnych lat otrzymywała nagrodę Prezesa – Chairman's Honors.

Szefowie GM mają hopla na punkcie bezpieczeństwa pracy. A gliwicka fabryka opli chlubi się tym, że jest w niej jeszcze bezpieczniej niż w innych fabrykach koncernu. Dla dyrektorów są pochwały, a dla pracowników nagrody. Robotnicy dostali dodatkowe pieniądze za przepracowanie 6 miesięcy bez żadnego wypadku wymagającego L-4 czy hospitalizacji. W tym czasie wypadków było kilkadziesiąt, w większości ran ciętych i oparzeń. Wszystkie zostały zakwalifikowane jako wypadki bez utraty dnia roboczego. Idzie się do lekarza zakładowego, a ten nie daje zwolnienia, tylko kieruje do wykonywania tzw. prac alternatywnych. Jeden z robotników miał nogę w gipsie – powierzono mu mieszanie czegoś. Inny uszkodził sobie głowę – założono mu kilka szwów w szpitalu. Powrócił do pracy, a do ochrony świeżo założonego opatrunku dostał czapkę.

Nikt nikogo do niczego nie zmusza. Ludzie przychodzą do pracy z nogą w gipsie czy opatrunkiem na głowie, gdyż sami tak postanowili. Nic dziwnego. Wielu zatrudnionych przy produkcji

opli nie jest pracownikami General Motors, tylko agencji pracy tymczasowej. Przypominają tym, którzy już dochrapali się posady w GM, że każdego można zastąpić. Sami tyrają najciężej i wykazują największy „entuzjazm”. Pracownikom agencji mówi się, że jeśli się sprawdzą, to po roku mają szansę na etat.

Właśnie wśród ludzi zatrudnionych przez agencje dochodzi do najcięższych wypadków. Jednego z robotników potracił wózek widłowy. Inny dostał w twarz cięgnem, które uszkodziło mu siatkówkę. Rannego śmigłowiec zabrał do Kliniki Okulistyki w Sosnowcu. Dwa lata temu przy przeciąganiu matryc na tłoczni doszło do wypadku, który zakończył się amputacją nogi.

Oficjalny komunikat koncernu (listopad 2007): „Milionowy samochód wyprodukowany w Gliwicach (...) Najwyższa konkurencyjność zakładu jest najlepszą gwarancją wykorzystania w pełni jego mocy produkcyjnych.”

Zatrudnieni w GM muszą pisać raporty o zauważonych zagrożeniach wypadkowych. Raportów powstaje mnóstwo. Potem powstają mosty napowietrzne, by ludzie nie łazili tam, gdzie najbardziej niebezpiecznie, czy też otrzymują lepsze okulary ochronne. Czasami jednak raporty są napisane niewłaściwie – np. gdy mówią o zaniedbaniach ze strony szefów albo wskazują na pośpiech jako przyczynę zagrożenia. Niewłaściwie napisane raporty należy poprawiać wedle sugestii płynących z góry.

Monter: – Trzeba je modyfikować po kilka razy. Dochodzi do tego, że pierwotną wersję się kseruje. Potem group leader i kierownik zmiany nanoszą swoje poprawki. Wtedy niewłaściwe fragmenty wymazuje się korektorem, przepisuje na nowo i znowu kseruje. Jeden z raportów poprawiałem aż 7 razy.

Jest też i taka kategoria wypadków, o których raporty nie wspominają. Wypadkowi z tej kategorii uległ Fiacik. Rozbił sobie nogę tak mocno, że spuchła i ciężko mu było chodzić. Chief manager i chief hali poprosili, by nie zgłaszał tego

zdarzenia. Fiacik, który był pracownikiem kontraktowym, pochwalił się kolegom, że w zamian za milczenie etat ma już w kieszeni. Powierzono mu „pracę alternatywną” polegającą na obsłudze kserokopiarki. Kontrakt się skończył, a Fiacik roboty nie dostał. W fabryce opla nie ma miejsca dla pechowców.

Ideałem byłoby, gdyby ludzi zastąpiły roboty. Te nie ranią sobie rąk ani głów, nie łamią nóg. Nie zakładają związków zawodowych, nie rozmawiają z dziennikarzami. Kilka robotów już jest. Jeden klei szyby, inny wkłada koła zapasowe do zmontowanych już samochodów, jeszcze inny zgrzewa blachy karoserii. Ten ostatni się zbuntował. Kontrolerzy jakości wykryli, że jeden ze zgrzewów „nie trzyma”, a ten obok jest dziurawy. Skontrolowano kolejne auto – tak samo. Ponieważ na naprawianie robota nie było czasu, jednemu z robotników kazano, by poprawiał to, co spartaczył robot. Człowiek ciągle okazuje się niezastąpiony. A przy tym jest dużo tańszy.

Oficjalny komunikat koncernu (grudzień 2007): „General Motors (GM) Europe osiągnął nowy rekord wszech czasów.”

Autor: Mateusz Cieślak

Źródło: [Tygodnik „NIE” nr 18/2008](#)