



**MANAGEMENT - LABOUR  
AGREEMENT  
1997**

**ASHOK LEYLAND LIMITED**  
**ENNORE, CHENNAI - 600 057.**











# **MEMORANDUM OF SETTLEMENT**

**Dated the 14th day of December 1997**

Under Section 18(1) of the Industrial Disputes Act  
and Rule 25(1) of the  
Tamilnadu Industrial Disputes Rules

**ஒப்பந்த அறிக்கை**

**14 டிசம்பர் 1997 தேதியிட்டது**

தொழிற் தகராறு சட்டம் 18(1)

தமிழ்நாடு தொழிற் தகராறு விதிகள் 25(1)ன் படி

# CONTENTS

1. Memorandum of Settlement	Page
Dated 14-12-1997 (English)	1-58

## பொருளடக்கம்

1. ஒப்பந்த அறிக்கை	பக்கம்
தேதி 14-12-1997 (தமிழ்)	1-61

---

## NOTE

As between the English and Tamil Text of the agreements, the English version will prevail, in the event of any doubt for the purpose of interpretation and application.

## குறிப்பு

ஒப்பந்த அறிக்கை ஆங்கிலம், தமிழ் வெளியீடுகளை பொருத்த மட்டில் பொருள் கொள்வதிலோ, பயன்படுத்துவதிலோ சந்தேகம் ஏதேனும் ஏற்பட்டால், ஆங்கில வடிவமே சரியானதாகக் கருதப்படும்.



# MEMORANDUM OF SETTLEMENT

(Dated the 14th day of December 1997)

Under Section 18(1) of the Industrial Disputes Act and Rule 25 (1) of the Tamil Nadu Industrial Disputes Rules.

- Name of the Parties** : M/s. Ashok Leyland Limited  
and its Workmen at Ennore  
works represented by Ashok  
Leyland Employees' Union,  
Ennore, Chennai.
- Representing Employer** : Mr. J. JOSEPH  
Dy Managing Director
- : Mr. V. AUDIMOOLAM  
Plant Director Ennore
- : Mr. B.M. UDAYASHANKAR  
Dy General Manager Personnel
- : Mr. K.S. SATYANARAYANA  
Dy General Manager Chassis
- : Mr. P. NARAYANAN  
Dy General Manager East Land
- : Mr. K.G.S. MURTHY  
Dy General Manager Maintenance
- : Mr. K. RAMANAND  
Dy General Manager Transmission

: Mr. K.V. KRISHNAN  
Dy General Manager Engines

: Mr. P. RAMALINGAM  
Manager Industrial Relations

: Mr. A.N. ARUNACHALAM  
Manager Industrial Engineering

Representing the workmen : Mr. R. KUCHELAN  
President A.L.E.U.

Mr. A. XAVIER RAJ  
Mr. S. SURIYAMURTHY  
Mr. V. AYYAPPAN PILLAI } Vice  
Presidents

: Mr. N. DURAIRAJ  
General Secretary

Mr. G. DHARMARAJU } Joint  
Mr. V. ELUMALAI } Secretaries

Mr. J. PUNNIAKOTY  
Treasurer

Number and Broad Description of the categories of workmen : Workmen 6874 - Permanent Employees and Monthly Rated employees in Ennore Works.

## **SHORT RECITAL OF THE CASE**

**WHEREAS** the Ashok Leyland Employees' Union (hereinafter referred to as the Union) being the recognised and sole representative of the Workmen employed by Ashok Leyland Limited at its Ennore Works (hereinafter referred to as "WORKMEN") terminated the Wage Settlement dated 21st October 1993 entered into between the Union and M/s. Ashok Leyland Limited (hereinafter referred to as the "COMPANY") and thereafter submitted a Charter of Demands dated 10th December 1996 asking for upward revision of pay, allowances and other benefits including a demand for regularising the Sunday work, the sixth day work in the week.

**WHEREAS** the Company pointed out by its letter No.DMD : JJ : 556 dated 12th January 1997 that the said Demands were far too excessive and far beyond the economic capability of the Company. Further, the Management pointed out that manpower costs constituted the dominant part of operating costs at Ennore and it was not possible for the Company to burden itself with further wage costs unless the Union agreed to substantial productivity increases and reductions in manpower with the Sixthday (Sunday) continuing as an optional working day.

**WHEREAS** Management also emphasised that due to the severe competitive environment in the Automobile industry unless the Union / workmen quickly implemented required changes in work practices, ensured efficient working and disciplined environment, it was impossible to safeguard the future of Ennore Unit and its employees.

**WHEREAS** the negotiations on the said Demands commenced on 26th December 1996 and continued till 14th December 1997.

**WHEREAS** during the detailed discussions held between Management and Union, Management clarified that the traditional (customary) increase in wages will not exceed Rs.500 per workman and only productivity increases could add to such increase.

**WHEREAS** after several days discussions, the Union agreed for a Settlement based on 20% Productivity Increase at all points and assured that workmen will produce each day 20% additional volume without fail with corresponding increase in work in all indirect areas to accomplish the above productivity levels. Further the Union wanted that the existing 8.5 hours shift (2nd and 3rd Shifts) to be reduced to 8 hours without any loss of production or output viz. 9.6 hrs. production as existing to facilitate 48 hours 6 day week. The Union also assured that the 20% Productivity Increase will also take place within the 8 hours shift thereby raising production to 11.52 hrs output in each 8 hrs shift.

**WHEREAS** the Union requested the Management to treat Sunday as a regular working day as in the other Units of the Company.

**WHEREAS** consequent upon the acceptance by Union of an across the board 20% productivity increase within 8 hours shift (2nd and 3rd shifts being each of 8 hrs, the 1st shift being extended to 7 1/2 hrs), both Management and Union discussed in detail about the increase in wages corresponding to this 20% productivity Increase over and above the traditional / customary increase as mentioned supra.

**WHEREAS** the Union was advised that HINO and IVECO Engines produced at Hosur I, will meet the AD 2000 emission norms, Leyland Engines would need urgent modifications. Vide Company's letter DMD : JJ : 487 dated 28th August 1997 addressed to the Union, Management had indicated the various modifications to be made to make Leyland 400 Series engines to meet emission norms in force from 2000 AD onwards so that Ennore vehicles with Leyland Engine could be sold in the market. Both the parties repeatedly discussed the said modifications to be effected in Ennore produced Leyland Engines and the new technology to be deployed in the manufacture of the said modified engines including the induction in 1998 of about 40 new machines and equipments in Shop II and the revised Layout of Shop III for producing the modified engines at Ennore.

It was noted that minimum of 6000 sq.m. of area will need to be found in Shop II for the new machines and modified assembly lines displacing many existing machines.

The Union agreed that all steps should be taken to safeguard Ennore products and particularly the Leyland Engines with a view to protect the job opportunities and assured that Union and Workmen will fully co-operate and support all the said changes which are needed to ensure the survival of Ennore Engines including changes in technology, addition of new machines quickly and speedily and in time, re-layout of Shop II etc.

**WHEREAS** after a series of discussions held between the Management and Union, a full and final settlement of all the demands / issues was reached on 14th December 1997.

**AND WHEREAS** the terms and conditions of this Settlement are set out herein below :

#### **1.0 APPLICABILITY :**

This Settlement covers all permanent workmen who are on the rolls of the Company at its Ennore Works on or after the date of this Settlement, but specifically excludes all temporary and casual workmen, Apprentices and Trainees.

#### **1.1 SHIFT TIMINGS :**

Effective 17/12/1997, the shift timings will be as under :

- Shift I : 00.00 HRS To 08.00 HRS  
(with 30 minutes break)
- Shift II : 07.30 HRS To 16.00 HRS  
lunch break (11.30-12.-00 HRS &  
12.00 - 12.30 HRS)
- Shift III : 16.00 HRS To 00.30 HRS  
dinner break (20.00 - 20.30 HRS)

with effect from the date of this Settlement the production in 1st shift of 7.5 hrs working period will be

93.75% of that of the 2nd and 3rd shifts, each of 8 hrs working period, as illustrated in Annexure "C". (Page No:31 & 32)

## **1.2 SUNDAY (SIXTH DAY)**

**1.2.1** The Union pointed out that in all our sister units sixth day work is normal. Therefore, the workmen in Ennore Unit should not be deprived of their earnings of the sixth day especially in view of the fact that the sixth day production was given in five days as per the settlement dated 21-10-1989. The Management pointed out that the practice of optional sixth day have been in vogue ever since the inception of this Unit and therefore the same practice should be continued.

However, it was mutually agreed that whenever the Management cannot provide work in exercising their option the workmen will be regularly compensated in the following manner.

**1.2.2** Effective 15-12-1997 the payment for work on Sunday will be modified as under :-

- (a)** the special payments viz. exgratia / overtime payable on Sixthday for working for 8.5 hrs. on Sixth days as agreed in the Settlement dated 21-10-1989 will be discontinued.
- (b)** effective the date of the Settlement the payment of wages for attending to work on the Sixthday (Sunday) and producing as per agreed norms exactly as on normal days, payment will be the same as due on weekly days, i.e. from Tuesday to Saturday.
- (c)** The exgratia / overtime pay for 4.375 hrs (based on 8.5 hrs working day) which is being paid so far for Sunday (Sixth day) work, (in addition to 8.5 hrs normal wages) will be distributed equally on six days of the week (Tuesday to Sunday) and paid as an Exgratia Allowance ("EA" for short)

payable only if a workman attends to work on that day. As the above payment is Exgratia and comprise only elements recognised for overtime payment, it will not be considered for the purpose of PF, Bonus, Gratuity or any other benefits as per the existing practice.

(d) Wages of MR. workmen will be determined and paid similarly.

1.2.3 (a) Sixth day work will continue to be optional. However, in case the Company is not in a position to provide work on any sixth day the workmen will be paid an amount equivalent to 2.792 hrs of Basic and DA calculated on 8.5 hrs working day as existing or 2.628 hrs of Basic and DA calculated on 8.00 hrs per working day introduced vide this Settlement. This amount will be called as Sixth Day Compensation. "SDC" for short.

(3.645 Hrs Basic and Dearness Allowance calculated on 8.5 hrs working day is already distributed on 5 days as per clause 1.2.2 above thereby the total hours available will be 6.4375 hrs half of 12.875 hrs. all hours calculated on the basis of 8.5 hrs working day)

(b) Notwithstanding what is stated in Sub-clause 1.2.2 (c) above, in case any workman fails to attend to work on a Sunday, when work is provided, he will be due no wages whatsoever for that day. However, he may be allowed to avail of leave on the said sixthday, with prior permission from out of his due leave and the payment for that day will be as for normal day.

## 2.0 REVISION OF WAGES & BENEFITS

### 2.1 REVISED PAY SCALES

Effective 15th December 1997, the Pay Scales for various grades of Monthly Rated and Permanent employees shall, respectively, be as per Annexures "A" and "B" hereto.

## **2.2 INCREASE IN BASIC RATE :**

Effective 15-12-97, the Basic Pay of the permanent employees will be increased by Rs.15/- per day in their existing basic and Rs.360/- per month will be increased in the basic pay of monthly rated employees. The so arrived basic of the permanent / monthly rated workmen shall be fitted at the next higher stage in the revised permanent / monthly rated scale as applicable.

## **2.3 INCREMENT DATES :**

Workmen will continue to be eligible for annual increment in the revised pay scales on normally due dates as per existing conditions unaffected by this Settlement.

## **2.4 ADDITIONAL SPECIAL PAY (SERVICE WEIGHTAGE, "SW" for short)**

2.4.1 Workmen (MR & Permanent) on the permanent rolls of the Company for more than 5 years as on 15-12-97 will qualify for additional special pay at the rate of Rs.8/- per year of completed service up to a maximum of Rs.240/- per month.

2.4.2 Additional special pay(s) earlier granted vide previous Settlements shall be continued but consolidated and merged with the additional special pay due as per Sub clause 2.4.1 above and the total shall be termed as Service Weightage i.e. "SW" for short.

2.4.3 "SW" will continue to be taken into account for the calculation of Provident Fund, ESI, Gratuity and Annual Bonus under the Payment of Bonus Act, 1965 as per existing practice.

## **2.5 DEARNESS ALLOWANCE :**

2.5.1 Effective 15-12-97, Dearness Allowance will be paid at the rate of 45 paise per point beyond 1100 points of the Chennai City Industrial Workers Cost of Living index 1936 base.

2.5.2 Dearness Allowance will be paid each month to all workmen - Permanent employee and Monthly Rated



entitled to Dearness Allowance Payment for attending work on all working days in the month and will be calculated on the basis of the previous month's Cost of Living Index (eg. Cost of Living Index for December 1997 shall be the basis for computing Dearness Allowance for the month of January 1998 and the attendance of each workman).

2.5.3 Effective 15-12-97, DA will be calculated based on a uniform factor of  $34.33/30 \times 34.33/30$  or 1.3095 instead of  $34.33/30$ . DA so calculated will be rounded off to the nearest rupee.

2.5.4 Calculation for the D.A. of the Exgratia Allowance will be as follows :-

$$\{(DA \text{ Pts}-1100) \times 0.45P\} \div 30 \times \left[ \left\{ 1.2 \times \frac{12.875}{8.5} \right\} - \left\{ \frac{34.33}{30} \right\} \right] \times 4.33$$

## 2.6 INCENTIVE BONUS

2.6.1 The Existing Incentive Bonus Scheme will continue to be in force as per the prevailing terms and conditions subject to the following modifications in the Incentive Rates effective 15th December 1997 :-

### 2.6.2 REVISED INCENTIVE RATES (Permanent) :

Permanent employee Grades	Effective 01-11-1993		Effective 15-12-1997	
	Rs.	P.	Rs.	P.
Highly Skilled	1	20	1	65
Setter	1	10	1	55
Skilled Higher	1	05	1	45
Skilled Lower / Viewer	0	95	1	35
Semiskilled Higher	0	70	1	10
Semiskilled Lower / Unskilled more than 5 years service	0	65	1	00
Unskilled less than 5 years service	0	60	0	95

### 2.6.3 REVISED INCENTIVE RATES (Monthly Rated) :

Monthly Rated Grades	Effective 01-11-1993		Effective 15-12-1997	
	Rs.	P.	Rs.	P.
1	1	15	1	60
2	1	15	1	60
3	1	15	1	60
4	1	10	1	55
5 & 6	1	05	1	45
7	0	95	1	35
8 > 5 yrs service	0	65	1	00
8 < 5 yrs service	0	60	0	95

2.6.4 Incentive shall be due and payable only for completed jobs accepted in Inspection. No Incentive is payable for the jobs rectified and accepted in Inspection.

2.6.5 Effective 15-12-97, employees working in Direct Booking Group and closing their operation tickets only will be eligible for an additional amount equal to 6% of their actual incentive earnings excluding special incentive bonus and this amount will be called as "SURCHARGE ON DIRECT BOOKING INCENTIVE" (SDBI)

### 2.7 SPECIAL INCENTIVE SCHEME (SOPIBS)

The existing Special Incentive / Incentive Scheme presently in force will continue to be operative.

### 2.8 HOUSE RENT ALLOWANCE :

Effective 15-12-1997 House Rent Allowance will be increased to Rs.550/- per month from Rs.340/- per month.

### 2.9 UNIFORM & STITCHING CHARGES

Clause 5.2 (a), (b), (d), and (e) of the Settlement dated 29th September 1985 will continue to be operative.

## 2.10 CONVEYANCE ALLOWANCE :

Effective 15-12-1997 Conveyance allowance will be increased to Rs.160/- per month from Rs.80/- per month.

No conveyance allowance is payable to workmen availing of Company provided transport.

## 2.11 WASHING ALLOWANCE :

Effective 15-12-1997 washing allowance will be increased to Rs.115/- per month from Rs.50/- per month.

## 2.12 NIGHT SHIFT ALLOWANCE :

Night Shift Allowance will be increased as detailed below, effective 15-12-1997.

### 2.12.1 PERMANENT EMPLOYEES

Grades	Effective 01-11-93		Effective 15-12-97	
	Rs.	P.	Rs.	P.
Highly Skilled	7	80	13	80
Setter	6	00	12	00
Skilled Higher	6	00	12	00
Skilled Lower / Viewer Semiskilled Higher	4	80	10	80
Semiskilled Lower / Unskilled	3	60	9	60

### 2.12.2 MONTHLY RATED

Category	Effective 01-11-1993		Effective 15-12-1997	
	Rs.	P.	Rs.	P.
Category 1 & 2	6	00	12	00
Category 3, 4 & 5	4	80	10	80
Category 6	3	60	9	60
Category 7 & 8	3	00	9	00

## **2.13 RETIREMENT BENEFIT :**

**2.13.1.** Effective 15-12-1997 workmen who retire on completion of the 58th birth anniversary and who have completed a minimum of 15 years of service with the Company will be eligible to receive Rs.10,000/- towards retirement benefit.

**2.13.2.** In addition each workman will contribute Rs.2/- per retiring employee instead of Re.1/-

## **2.14. EDUCATIONAL ASSISTANCE :**

Educational Assistance will be increased to Rs.1,200/- per annum from January 1998 onwards instead of Rs.1000/- per annum.

## **2.15. LEAVE TRAVEL ASSISTANCE :**

**2.15.1.** Effective 01-01-1998, each workman will be eligible for Leave Travel Assistance of Rs.4000/- for a 2 years cycle, provided they avail of a minimum of 5 days Earned Leave continuously.

**2.15.2.** Only 2.08% of the total workmen in any Shop / Department shall be allowed LTA leave in any calendar month.

## **2.16. GROUP SAVINGS LINKED INSURANCE SCHEME :**

**2.16.1.** Clause 3.27 of the Settlement dated 21st October 1993 will continue to be operative but the coverage will be increased from Rs.35,000/- to Rs.75,000/- w.e.f. 01-01-1998. Consequently, the premium payable for each workman will increase from Rs.35/- to Rs.90/-. Hence, each workman has to contribute w.e.f. 01.01.98, a premium of Rs.45/-pm instead of Rs.17.50 pm. as existing.

**2.16.2.** The Scheme is renewable every year and the additional premium, if any, which may be classified by the Insurance Company will be borne by the employee only. The Company will not take any further liability towards this scheme.

## **2.17. MEDI -CLAIM SCHEME**

- 2.17.1.** The existing scheme with additional coverage to Spouse will continue to be operative effective 01-01-1998. The premium to be paid for the employee and spouse will be Rs.71.79 per month. Since the Company is already contributing a sum of Rs.10.42 every month towards premium, the remaining amount of Rs.25.48 towards 50% of premium for each employee will be contributed by the Company every month. The rest 50% of the premium amount Rs.35.90 will be paid by each employee every month.
- 2.17.2.** The scheme is renewable every year and the additional premium, if any, which may be classified by the Insurance Company will be borne by the employee only. The Company will not take any further liability towards this scheme.

## **2.18. MEDICAL REIMBURSEMENT :**

Clause 2.20 of the Wage Settlement dated 21st July 1989 in relation to Medical Reimbursement will continue to be operative except that the existing maximum amount of Rs.2160/- per year (Rs.1200 + 960) will be increased to Rs.3000/- per year effective 01-01-1998 and paid @ Rs.250/- per month alongwith wages/salary for the month.

## **2.19. HOUSING LOAN :**

The Company agrees to give a Housing Loan of Rs.15,000/- (Rupees Fifteen Thousand only) instead of Rs.12,000/- to 1200 eligible employees during the currency of this Settlement with the existing terms and conditions viz. between 01.01.1998 and 31-12-2000.

<b>PERIOD</b>	<b>NO. OF LOANS</b>
1998	400
1999	400
2000	400

**2.19.1.** Discussion between Management and Union on a HDFC loan scheme will be resumed in due course after the due profitability of the Company is established and sustained.

**2.20. ASHOK LEYLAND EMPLOYEES' ENNORE CONTRIBUTORY PENSION SCHEME :**

**2.20.1.** As per Clause 4 of the Settlement dated 24.05.95, it was agreed to contribute a sum of Rs. 80 lakhs p.a. towards Management's contribution to the Pension Fund. Accordingly this amount is being deposited with LIC on 1st October of every year.

**2.20.2.** Effective 1998, it has been agreed to contribute an additional Rs.20/- lakhs per annum towards this Pension Fund.

**2.21. COMMUNITY DEVELOPMENT**

Effective 01.01.98 Company will contribute Rs.8/- per month per employee instead of Rs.3/- towards this fund and the workmen will contribute Rs.5/- per month instead of Rs.2/-

**2.22. IMPROVERS AND S.T.A.**

In respect of Improvers & STAs two years will be added to the service counted for Service Weightage and Housing Loan and no further claim in this regard will be entertained either for Improvers or Special Trade Apprentices.

**3.0. REVISED WORK NORMS - Direct Men**

**3.1.** It has been specifically agreed that in recognition of the increased wages and allowances agreed to in the Settlement, present production norms (9.6hrs) for each day / shift will be increased by each employee by 20% without fail. In the event of any workmen deliberately falling to do so, it would entail appropriate disciplinary action.

**3.2.** It is agreed by union and workmen that the reduction in Shift Timings to 8 Hours per shift shall not reduce the work norms in any manner whatsoever. In

otherwords, effective the date of the Settlement production will be 11.52 hrs (9.6x1.20) in any 8 hour shift.

Work norms for 1st shift shall be 7.5/8.0 or 93.75% of that of the regular shifts (2nd & 3rd)

- 3.3. The revised Main Assembly and Components production norms and other work norms stand revised as per Annexures 'C' & 'D' to this Agreement.
- 3.3.1. Annexure 'C' & 'D' is only illustrative and all other work norms as existing on date will stand revised upwards by 20% w.e.f. 16.12.97, though not specifically listed in this Annexure.
- 3.3.2. Annexure 'C' also illustrates the revised work norms for the 1st Shift consequent upon increase in shift timings to 7.5 hrs. and the 20% productivity increase agreed under this Settlement.
- 3.3.3. To achieve the said 20% productivity increase, existing norms per day for each component not listed in Annexure 'C' & 'D' will be mutually agreed and finalised on the shop floor before 16-12-1997 in order to achieve the 20% productivity increase agreed vide this Settlement without any exception whatsoever.
- 3.3.4. If the agreed 20% increase in productivity results in fractions when expressing output per day, the output norm will be expressed in the nearest whole number i.e., 0.5 and above will be rounded off to the next higher whole number and others to the nearest lower whole number.
- 3.3.5. Annexure 'C' and 'D' shall form an integral part of this Settlement.
- 4.0. REVISIONS OF WORK NORMS - INDIRECT MEN
- 4.1. All indirect men will correspondingly increase their workload / activity / output by 20% of the existing workload by way of output, work responsibility / workload to match the increased output norms fixed for the direct workmen (as illustrated in the Annexure)

- 4.2.** Men in indirect departments like Tool Room, MTR, Civil, Electrical and Mechanical Maintenance, Stores, Production Services etc. will increase their production / work / effort so as to facilitate direct and indirect men in direct production areas to fully achieve the revised norms of production by regrouping / rescheduling their work as directed by the respective Shop / Department management. Such increased output will be the obligation of each workman in all indirect areas and increased wages are to be earned by such increased work.
- 4.3.** Regrouping / remanning and rearrangement of activities in indirect departments like Time Office, Finance, Administration, Systems etc. will be made by Management so as to fully reflect the obligation of workmen to increase their output / daily workload by 20%. Suitable instructions in this regard will be issued by the Heads of Department / Shop and will be fully followed by the workmen.
- 4.4.** Workmen in Stores, Production Service etc. will store, pick, handle, shift, issue etc. to production and non-production areas materials at 1.2 times the presently agreed volume / rate and in any case to fully meet the revised production norms / output / requirements in all direct / indirect areas. They will correspondingly increase their output by receiving, checking, stacking, picking, shifting additional quantities of materials by making additional trips, shifting more components and at higher frequencies (taking space constraint into account) synchronising with the enhanced production rates etc. In particular, it is agreed that workmen in PPC will make, required number of trips for frames, for rear axles, west land, spare parts, engines, IUMT etc. at 1.2 times the presently manned levels.
- 4.5.** All materials required for all models of vehicles / engines / assemblies etc. including new models and existing models modified and all common and discrete items



for KDC and other units of the Company, as required from time to time, will be handled, packed, transferred, transported, delivered etc. by Stores/ Production Planning workmen without any restriction whatsoever.

- 4.6. There will be total flexibility in the movement of Permanent / MR men between various stores to ensure clearance and issue of all materials required to meet revised production norms without any delays and irrespective of absenteeism.
- 4.7. Employees working in Inspection have to inspect the additional components, sub assemblies, assemblies etc. produced consequent to the increase in productivity by 20%.
- 4.8. There will be total flexibility in the posting / movement of Inspectors between various Shops / Departments etc. and all such movements will be mutually agreed between Management and ALEU.

#### 5.0. WORK PRACTICES

- 5.1. In order to ensure continued existence of the Ennore Unit, the workmen and Union hereby accept and assure that existing products will have to be quickly modified and new products introduced to meet customer requirements and workmen / union will fully co-operate with the Management in the matter of changing manufacturing technology, removing unhealthy work practices, installing and commissioning new machines and rearranging existing machines and machining / assembly lines. The Union and the workmen also undertake to fully co-operate in fully utilising all machine capacity new and existing and hereby accept a flexible manning system.
- 5.2 Management will be free to induct at any time such new manufacturing techniques, technology, process etc., equipments, machine tools etc., as are required to keep the Unit and its products competitive in market and attractive to customer.

- 5.3. Management will continuously take measures to reduce cost of production. Union and workmen shall co-operate for those steps.
- 5.4. The Rear Axle Assembly will be moved to Shop V by April 1998 to free Shop IV for establishing production facilities for IVECO / ZF Gear Boxes.
- 5.5. Presently 140 Setters are provided. If any production line where Setters now located is reduced in size or abolished then Setters located there will be shifted to the required area.
- 5.6. New time study settlements where required shall be finalised within 45 days of the installation of new machines or starting of new processes or modification of existing processes.

## 6.0. DISCIPLINE

The Union and the Management will abide by the code of discipline. The Union further recognises the right of the Management to maintain discipline among workmen.

## 7.0. GENERAL

In consideration of the enhanced wages, allowances and other benefits extended to the workmen by this Settlement, the Union on behalf of the workmen hereby agrees :

- 7.1 To fully assist Management in implementing the 20% productivity increase including 1st Shift changes from day one viz. the date of this Settlement.
- 7.2 To co-operate with Management and assist and participate in the Leyland Engine modifications plan to meet the requirements of EURO 1 (India 2000 norms) ; in the installation and commissioning / putting to use of new machines / equipments and in rearranging Shop II including re-siting of existing machines, re-arranging existing production lines and Assembly lines etc.

- 7.3.** To co-operate with the Management to maintain discipline, minimise the absenteeism and the maximum utilisation of the manpower depending upon the technological changes and achieve the production / productivity volumes. To co-operate with the Management for producing the product which is required from time to time and accordingly allow the Management to induct the latest technology machines and equipments and use them at the maximum optimum level specified by the manufacturers.
- 7.4.** To co-operate in safeguarding materials by avoiding scrap and in achieving the agreed production by avoiding rectification / rework.
- 7.5.** To assist in continuous improvement in quality of Ennore products.
- 7.6.** Ensure that workmen follow speeds and feeds specified by the machine manufacturers and thereby ensuring the full and trouble free life of the machine and its efficiency.
- 7.7.** To co-operate with the Management for quick shifting of the employees where component / assemblies have become obsolete or replaced by new technology components bought out or in the course of implementation of modification to company products to suit the market needs.
- 7.8.** To involve wholeheartedly in all re-siting, re-aligning etc. activities in order to produce new and improved products at Ennore to suit customer requirements.
- 8.0.** **ESSENTIAL SERVICES PERSONNEL :**  
All the conditions applicable to Essential Service Personnel shall continue as per the previous Settlements.
- 9.0.** **WELFARE MEASURES**  
The following additional benefits will be provided with effect from 01.01.1998 to permanent employees :

- (a) Rain Coat once in three years to those who are presently not issued Rain Coat by the Company.
- (b) Gum - Boots once in 5 years, to those who are presently entitled to Rain Coat.
- (c) Coconut Oil, 300ml once every two months to those employees who are not presently entitled to the same.
- (d) Two pairs of socks every year.
- (e) Disability Allowance as per Clause 7 of Agreement dated 18th June 1970 is increased to Rs.15/- per month without extending entitlement.

#### **10.0. COVERAGE :**

This Settlement is in full and final settlement of all the demands of the Union relating to revision of pay, allowances, benefits etc. and other terms and conditions of service, including incentive revision. The Union hereby agrees that it or any of the workmen will not raise any further demand involving any financial commitment whatsoever whether directly or indirectly except for the payment of annual bonus under the Payment of Bonus Act 1965, as amended.

#### **11.0. CONTINUANCE OF PREVIOUS SETTLEMENTS / AGREEMENTS**

The parties hereto agree that all subsisting Settlements and Agreements and Minutes signed between the Union and the Company shall continue to be in force, except to the extent specifically modified or altered or deleted by this Settlement.

#### **12.0. LUMP SUM EXGRATIA PAYMENT**

- 12.1. In full and final Settlement of all claims towards revision of wages etc and other terms and conditions of service for the period from 01-01-1997 to 14-12-1997 or the effective dates specifically mentioned against various terms in this Settlement, the Company agrees to pay a lumpsum exgratia of Rs.8,500/ (Rupees Eight Thousand and Five hundred) to each workman covered by this Settlement and who

has been in Company's permanent service on or before 31-12-1996 and who is still on the rolls of the Company on the date of signing this Settlement.

- 12.2. Proportionate deduction will be made from the above said sum for unauthorised absence during the period since 01-01-1997 till date of this Settlement.
- 12.3. From the exgratia amount payable to the eligible employees, mentioned above a sum of Rs.300/- will be deducted and paid to A.L.E.U. towards Union Building Fund.
- 13.0. **PERIOD OF SETTLEMENT**
- 13.1. This Settlement shall come into force on the date of signing of and shall remain inforce till 31st December 2000 and thereafter shall continue to be binding till a new settlement is reached between the parties.
- 13.2. The parties hereto agrees that after 30th September 2000 either of them may give 3 months notice of their intention to terminate this Settlement provided it is always understood as the terms of this Settlement shall continue to be binding on either parties till a new Settlement is reached.

**IN WITNESS WHEREOF** the parties hereto have signed the Settlement on this 14th day of December 1997.

**On Behalf of the Company**

S/d...

**J. Joseph**

**Dy. Managing Director**

S/d...

**V. Audimoolam**

**Plant Director Ennore**

S/d...

**B.M. Udayashankar**

**Dy. General Manager Personnel**

S/d...

**K.S. Sathyanarayana**

**Dy. General Manager Chassis**

S/d...

**P. Narayanan**

**Dy. General Manager East Land**

S/d...

**K.G.S. Murthy**

**Dy. General Manager Maintenance**

S/d...

**K. Ramanand**

**Dy. General Manager Transmission**

**On Behalf of the Union**

S/d...

**R. Kuchelan**

**President A.L.E.U.**

S/d...

**A. Xavier Raj**

**Vice President**

S/d...

**S. Suriyamurthy**

**Vice President**

**V. Ayyappan Pillai**

**Vice President**

S/d...

**N. Durairaj**

**General Secretary**

S/d...

**G. Dharmaraju**

**Joint Secretary**

S/d...

**V. Elumalai**

**Joint Secretary**

S/d...  
K.V. Krishnan  
Dy. General Manager Engines

S/d...  
J. Punniyakoty  
Treasurer

S/d...  
P. Ramalingam  
Manager Industrial Relations

S/d...  
A.N. Arunachalam  
Manager Industrial Engineering

### WITNESSES

S/d...  
C.M. Udayakumar  
Asst. Manager Salary Admn.

S/d...  
N. Gobidoss  
Com. Member - ALEU

S/d...  
J. Mohan  
Sr. Executive Industrial Relations

S/d...  
B. Chiranjeevi  
Com. Member - ALEU

Copy to :

1. The Secretary to Govt. of Tamil Nadu, Labour Dept. Chennai.
2. The Commissioner of Labour, Chennai.
3. The Deputy Commissioner of Labour, Chennai.
4. The Assistant Commissioner of Labour, Chennai.

## ANNEXURE - A

### Basic Scales for Monthly Rated employees

Category	Classification	Scale of Pay
8.	Peon, Security Guard, Mazdoor }	Rs.545 - 8.25 - 1205 - 15.00 - 1265.
7.	Security Guard Picker and Packer }	Rs.550 - 8.25 - 1251.25 - 15.00 - 1311.25.
6.	Clerk Gr. III, Progress Chaser III First Aider III Security Guard Typist Gr. II, Junior Inspector, Blue Print Operator }	Rs.560 - 10.50 - 1400 - 16.50 - 1466
5.	Driver, Despatch Rider }	Rs.570 - 15.00 - 1515 - 20.00 - 1595
4.	Clerk Grade II Progress Chaser II Punch Operator II Comptist Gr. II Typist Gr. I Sr. Inspector Asst. Sergeant }	Rs.600 - 15.00 - 1800 - 20.00 - 1880.
3.	Stenographer Jr. Chargehand Jr. Technical Asst. Lab. Asst., Comptist Gr.I, Punch Operator I }	Rs.630 - 15.00 - 1680 - 20.00 - 1760.
2.	Clerk Grade I Progress Chaser I Draughtsman Sr. Inspector Gr. I Sr. Lab Assistant Sergeant }	Rs.650 - 18.00 - 1856 - 20.00 - 1936.
1.	Sr. Chargehand Jr. Designer Sr. Sergeant }	Rs.720 - 20.00 - 1800 - 22.00 - 2020.



## ANNEXURE - B

### BASIC SCALES FOR PERMANENT EMPLOYEES

---

<b>Classification</b>	<b>Scale of Pay</b>
<b>Unskilled</b>	<b>: Rs.24.23 - 0.16 - 48.23 - 0.29 - 49.68</b>
<b>Semi Skilled Lower</b>	<b>: Rs.24.71 - 0.18 - 51.35 - 0.30 - 52.55</b>
<b>Semi Skilled Higher</b>	<b>: Rs.25.25 - 0.25 - 50.50 - 0.33 - 51.82</b>
<b>Skilled Lower</b>	<b>: Rs.26.00 - 0.29 - 54.42 - 0.37 - 55.90</b>
<b>Skilled Higher</b>	<b>: Rs.28.03 - 0.33 - 57.07 - 0.42 - 58.75</b>
<b>Setter</b>	<b>: Rs.28.03 - 0.33 - 59.05 - 0.42 - 60.73</b>
<b>Highly Skilled/ Sr. Setter</b>	<b>: Rs.30.67 - 0.60 - 69.07 - 0.65 - 71.67</b>

---

## ANNEXURE - C

Component	MANNED CAPACITY PER DAY			
	EXISTING		REVISED	
(Full Shift - 8 Hrs working)				
<b>SHOP I</b>				
Gears - either GB241	1735.0	Nos	2082	Nos
or GB281	1426.0	Nos	1711	Nos
M/Shaft-either GB241	200.0	Nos	240	Nos
or GB281	159.0	Nos	191	Nos
Pinion Shafts	182.0	Nos	218	Nos
C/Shaft-either GB241	126.0	Nos	151	Nos
or GB281	116.0	Nos	139	Nos
Dog Clutches	782.0	Nos	938	Nos
Bushes	1139.0	Nos	1367	Nos
GB csg 281	120.0	Nos	144	Nos
Clutch hsg	126.0	Nos	151	Nos
Ch sp csg	120.0	Nos	144	Nos
Drive csg	120.0	Nos	144	Nos
Axle beam	144.0	Nos	173	Nos
Axle Arm 5T	150.0	Sets	180	Sets
Bevel Wheel	147.0	Sets	176	Sets
Bevel Pinion	130.0	Sets	156	Sets
Timing gears	136.0	Sets	163	Sets
Trunnion	124.0	Nos	149	Nos
CW plate	192.0	Nos	230	Nos
OP gear	135.0	Sets	162	Sets
CP bkt	100.0	Nos	120	Nos
CO lever	126.0	Nos	151	Nos
BH lever	137.0	Nos	164	Nos

Component	MANNED CAPACITY PER DAY			
	EXISTING		REVISED	
CW sleeve	135.8	Nos	163	Nos
Coupling flange	135.0	Nos	162	Nos
<u>GB Assy 281</u>	108.0		130	
(Depending upon the requirement of GB241 / GB281 ; Assembly and Spare parts production of individual gears / shafts will change and the exact number will be determined by existing timing reduced by 20%)				
<u>SHOP II</u>				
Crankcase	136.0	Nos	163	Nos
Camshaft	136.0	Nos	163	Nos
Con rod	880.0	Nos	1056	Nos
Cylinder head	136.0	Nos	163	Nos
FW hsg Auto	112.0	Nos	134	Nos
Flywheel	112.0	Nos	134	Nos
Rocker Lever	130.0	Sets	156	Sets
RS bkt	139.0	Sets	167	Sets
Oil pump body	144.0	Nos	173	Nos
Thermost hsg	70.0	Nos	84	Nos
Impeller csg	70.0	Nos	84	Nos
Filter head	120.0	Nos	144	Nos
Valve cover	120.0	Nos	144	Nos
Timing case	115.2	Nos	138	Nos
Inlet manifold	115.2	Nos	138	Nos
FP bkt	115.2	Nos	138	Nos
TB Plate	130.0	Nos	156	Nos
CB hsg	264.0	Nos	317	Nos
PB hsg	123.0	Nos	148	Nos

Component	MANNED CAPACITY / DAY			
	EXISTING		REVISED	
Oil seal hsg	120.0	Nos	144	Nos
Ex manifold F & R	147.0	Sets	176	Sets
Ex. manifold Cen.	103.0	Nos	124	Nos
FW hsg Ind	13.0	Nos	16	Nos
Flywheel ind	16.0	Nos	19	Nos
Tria brg hsg	104.0	Nos	125	Nos
Round brg hsg	94.0	Nos	113	Nos
Idler spindle	126.0	Nos	151	Nos
Engine Assy	100.0		120	
<b><u>SHOP III</u></b>				
Spring bkt	110.0	Sets	132	Sets
Frame Assy	84.0	Nos	101	Nos
U Bolt	173.0	Sets	208	Sets
Frnt X member	110.0	Nos	132	Nos
Riv X member	420.0	Nos	504	Nos
Rear X member	70.0	Nos	84	Nos
OP bkt	106.0	Nos	127	Nos
E2 valve bkt	105.0	Nos	126	Nos
Back plate	154.0	Nos	185	Nos
Driving Plate	120.0	Nos	144	Nos
<b><u>SHOP V</u></b>				
F.hub 5T	127.0	Sets	152	Sets
R. hub 8T	109.0	Sets	131	Sets
R. hub 10T	29.0	Sets	35	Sets
Fr brake drum	85.0	Sets	102	Sets
Diff cage	128.0	Sets	154	Sets
Diff carrier	70.0	Nos	84	Nos
Brg cap	150.0	Nos	180	Nos

Component	MANNED CAPACITY / DAY	
	EXISTING	REVISED
Axle shaft reg	26.0 Sets	31 Sets
Axle shaft Mk II	30.0 Sets	36 Sets
Levers	136.0 Sets	163 Sets
Sockets	153.0 Sets	184 Sets
Spring shackle	108.0 Sets	130 Sets
Track rod	147.0 Nos	176 Nos
Drag link	147.0 Nos	176 Nos
Rocker shaft	136.0 Nos	163 Nos
Conrod bolt	147.0 Sets	176 Sets
CW sleeve	128.0 Nos	154 Nos
OP shaft bottom	172.0 Nos	206 Nos
CP lever	170.0 Sets	204 Sets
Cpl bush	195.0 Sets	234 Sets
Ring nut	138.0 Sets	166 Sets
Idler spindle	136.0 Nos	163 Nos
Adj screw	138.0 Sets	166 Sets
AT nut 8T	98.0 Sets	118 Sets
AT nut 10T	40.0 Sets	48 Sets
Rear Axle	100.0	120
<b><u>SHOP VI</u></b>		
King Pln	150.0 Sets	180 Sets
Ball pin	150.0 Sets	180 Sets
Ecc pin	225.0 Sets	270 Sets
Conrod bolt	147.0 Sets	176 Sets
OP shaft bot	172.0 Nos	206 Nos
<b><u>CHASSIS ASSY</u></b>		
Chassis OT	80.0	96
Elec S/A	80.0	96

Component	MANNED CAPACITY / DAY			
	EXISTING		REVISED	
Tyre S/A	500.0	Nos	600	Nos
Drag link	115.2	Nos	138	Nos
Track rod	129.6	Nos	156	Nos
Prop shaft	105.0	Nos	126	Nos
Pedal S/A	99.0	Nos	119	Nos
OP pedal	106.0	Nos	127	Nos
Control gear	126.0	Nos	151	Nos
E2 Valve S/A	86.4	Nos	104	Nos
Flick valve	94.0	Nos	113	Nos
St box	88.0	Nos	106	Nos
Clutch	114.0	Nos	137	Nos
Front Axle Assy	100.0		120	
<b><u>ENGINE DRESSING</u></b>				
Auto Dressing	106.0	Nos	127	Nos
Power Steering	12.0	Nos	14	Nos
Dummy flywheel	12.0	Nos	14	Nos
ZF Gearbox	20.0	Nos	24	Nos
Dummy / Defective Sumps	6.0	Nos	7	Nos
Gearbox removal / Change	3.0	Nos	4	Nos
Clutch defects	6.0	Nos	7	Nos
<b><u>WEST LAND</u></b>				
FPG	80.0		96	
Electrical	80.0		96	
Major	80.0		96	
LF & SY dr	84.0		101	
Road test	106.4		128	
Tow	86.4		104	

## ANNEXURE - C

Revised Norms for I Shift operations (7.5 hrs working)

Group	Component & Opn.	Existing I Shift Norms (Modified)	Revised I Shift Norms (20% increase)
1214	Bevel Wheel - Gleason (Opn. 80 - 110)	24.4	29.0
1218	Bevel Wheel - F.C. Opn. 20	98.4	118.0
	Opn.30	98.4	118.0
1213	Bevel Pinion - All Opns. (Opn. 20 - 70)	49.5	59.0
1120	C.W. Sleeve - Opn.40	51.6	62.0
	Opn.60/70/110	51.6	62.0
	Coupling Flange	51.6	62.0
1322	Axle arm - opn. 85 (Simplex)	61.9	74.0
2118	Con. Rod - 402 Gun Drill - Opn. 175	101.3	122.0
2143	Cyl. Head -Multi. Opn.90	57.4	69.0
	Opn.100	57.4	69.0
	Opn.110	57.4	69.0
2143	Cyl.Head - S.P.M. Opn.130	57.4	69.0
	Opn. 140	57.4	69.0
5728	Diff. Carrier - 3 way Borer Opn.80	30.5	37.0
5729	Diff. Carrier - 3 way Borer Opn.90	28.1	34.0

## ANNEXURE - C

### Revised Norms for I Shift operations

---

Group	Component & Opn.	Existing I Shift Norms (Modified)	Revised I Shift Norms
-------	------------------	---	--------------------------

---

#### HEAT TREATMENT

##### L.A. 783 - Radyne Induction Hardening Machine :-

Rocker Lever	810	972
Spindles	270	324
C.O. Lever	270	324

##### L.A. 1574 - Inductelec Induction Hardening Machine :-

Spindles	315	378
C.O. Lever	315	378
O.P. Shaft - Top	315	378
Rev. Shaft	270	324

##### L.A. 3661 - Unitherma Induction Hardening Machine :-

Spindles	248	297
O.P. Shaft - Top	315	378
Rev. Shaft	270	324

##### L.A. 1598 - M.F. Induction Hardening Machine :-

Axle Arm	72	87
----------	----	----

##### Shot Blast

Gears	497	596
-------	-----	-----



## DIRECT DEPARTMENTS

- 1. It is agreed that all employees at Ennore Works will increase their productivity by 20% from the existing agreed levels of production norms without fail in all the areas in 8 hours shift. No deviation in any form will be allowed to any workmen/groups in Production/Services and other indirect areas. The existing work practices will be suitably modified w.e.f.15-12-1997 to achieve the increased output norms with immediate effect with existing manpower and machines and equipment. No additional facilities will be provided on account of the increase in the daily work norms by 20%.**
- 2. The revised daily/hourly production norms will be achieved by the existing number of employees with the existing number of machine tools and equipments and with the present length of the conveyor in Chassis Assy, the present length of conveyors in Engine Assy, Gearbox Assy, with existing dynamometers in Engine Test Bed, existing conveyors in other Shops/ Departments and also with same number of stands in Front Axle, Rear Axle, Frames and other areas in Machine Shops and Assembly Shops, etc., and the existing cranes, forklifts and tuggers.**
- 3. Clause 7 of 1985, and Clauses 3.4.5 & 3.4.6 of 1989 agreements are stressed in this context for the health of the machines and uninterrupted production.**
- 4. In Heat Treatment, all Continuous and non Continuous operation employees will ensure 20% productivity increase by operating more furnaces, equipments, facilities or by increasing tonnage by combination of changes in cycle time, jigs & fixtures modification, methods or any other feasible solution found suitable for total implementation.**
- 5. All Unit Assemblies and Sub Assemblies will be considered complete and passed for incentive only after**

9. In spite of 1989 Scrap Reduction Award, the scrap percentages in Machine Shops and Assemblies show an upward trend which is adding to the cost of manufacture. Thirty eight out of the total machining components produced, contribute to this abnormally high level of scrap which is equivalent to 85% of total value. Even in Assemblies the trend is on the increase. Employees should understand this and work towards reduction of scrap with their high degree of commitment and dedication.

Employees in the areas / locations where cycle time has critical constraint should also ensure increase in the productivity by 20% by using the additional machines / equipments provided, by suitably changing their working pattern / method / any other suitable feasible combination.

10. In view of the changed shift timings, the first shift production will be increased based on the newly arrived working hours with 20% productivity increase.
11. Standby operators should have better utilisation. Towards this the pooling of standby men will be regrouped and implemented as under :

	Pool Group
Shop I East	-
	1
Shop I West	-
	1
Shop II Crankcase & Brg Cap	-
	1
Camshaft, Con Rod, Flywheel Auto & Indl, Rocker Lever Rockershaft Bkt etc	} 1
Cyl Head, Alumn Lines, FW Hsgs Water Pump items Brg Hsgs etc OP Body	} 1

Shop III	All sheet metal opns inclusive of Frame Main Assy & Sub assy, rivetting etc.	-	1
	Back Plate, Drg Plate, Spg Bkts. spindles, etc	-	1
Shop V	All opns, all groups	-	1
Shop VI	All opns, all groups	-	1

12. Material Shifter absenteeism in Shops, Assemblies, Heat Treatment, Production Planning & Control is creating severe bottlenecks and leads to losses in all the areas. Casual standbys should cover material shifter absenteeism. On extreme cases of absenteeism, trade apprentices will be provided to cover absenteeism of material shifters on such needy shifts.
13. Similar machines / alike machines : - Many SPM's and GPM's from different manufacturers are being replaced periodically. Workmen should work immediately after commissioning these machines with the same norms eg. VTLs - Webster & Bennet, Bullard / Cooper, Radial Drills - HMT / Batliboi / Archdale, Milling - HMT / Batliboi / Cincinnati LML / PSG, Surface Grinding - Snow / GVS 40 & GVS 30, Bevel Wheel Generating Machines - Gleason / Russian, CNC - HMT / Kirloskar / Traub / PSG / PMT etc and equivalent SPMs whenever implemented.
14. India 2000 (Euro I) is a major change envisaged without which we cannot market our AL series of engines beyond 2000. ALEU must cooperate fully in implementation of major changes in Engine Assy and Machine Shops and find out solutions for job and method changes and also for the suitable shifting of men due to introduction of improved machining techniques / operations.
15. In view of India 2000 implementation, layout changes / total reorganisation / changes in work practices will have to be implemented in Engine Assembly and sub

assemblies. Quality aspects such as high standards in cleaning, fitment, correct torque application, will have to be ensured. Changes entail in sub assy, washing, main assembly, testing, industrial engine dressing, auto engine dressing etc and other related activities. As a part of these changes, some sub assemblies will have to go to machining areas whenever required.

16. **New machines addition :-** Apart from Euro norms changes many machines will have to be added in Shops I, II and East Land before end 1998. As it is we do not have space to keep these machines. Major reorganisation will have to be made in shops involving changes in lay out / employees / machines and equipments.
17. **Bar cutting section is affecting output in shop I, V and VI on various components. Suitable arrangements to be made to prevent loss of production in Machine Shops and assemblies.**

### **CHASSIS ASSY & WEST LAND**

1. **Existing roller chain and Gearbox of rear chain conveyor of chassis assy will be replaced with new ones with suitable sprocket in order to achieve 20% productivity increase in 8 hrs/shift and also ensure quality in Chassis Assembly which includes proper fitment of components with suitable fasteners and necessary torque tightening as per various settlements in operation.**
2. **As the work in Chassis Assy is time bound on a moving conveyor, the employees should report to duty in shop floor in time at all stages to avoid late starting and consequent loss of production and non fitments. Conveyor speeds will be set as-**

(a) Chain Conveyor	- 41 inches per minute	}	Plus or minus
(b) Middle Conveyor	- 42 inches per minute		1 inch with
(c) Slat Conveyor	- 43 inches per minute		direct drive

- 3. Tyre sub assy direct men and helper should be merged after discussions and the job will be carried out in two halves for proper utilisation of existing space and issue departments also will follow suit.**
- 4. Electrical group in Chassis Assy will be transferred to West Land with Chassis Assy electrical work elements including IVECO Cargo type fuse box system.**
- 5. Chassis Assy and West land men will take up punched / drilled frames and G45 FES, C45, F45 and other varieties for Goods, semi FES, fully built FES for Pass. Project models also will progressively become punched frame with needy FES changes. Driver's comfort features like safety belt, better seat etc., will be implemented progressively.**
- 6. In order to ensure smooth production activities at Chassis Assembly and also at west Land, Management expressed their keenness to make essential needy changes in manning, equipments and facilities in both these departments so that it will help the employees to avoid duplication of work in many 'C' and allied items and at the sametime reduce assembly spoilage, rectification and rework and related shifting activities by service departments. The suggestions indicated will give right orientation for smooth production activity, with optimum utilisation of the available resources. ALEU willingly appreciated suggestions proposed and agreed to discuss the same and assured to work towards total implementation of the changes suggested to ensure long lasting solution to both Chassis Assembly and West Land production problems and work towards reduction of unnecessary activities.**
- 7. All FPG and PFS men will work only in day shift. Night shift will be abolished in West Land except for tow and loading activities. PFS men will ensure  $(6 \times 1.2) = 7.2$  Chassis per shift per employee.**
- 8. Tow men will tow  $(43.2 \times 1.2) = 51.84$  Chassis /Shift and**

will use only one tow chassis for this purpose. They will not only ensure productive loading to groups from chassis assy but also load yard chassis to respective FPG to the extent of difference in norm between the chassis off tracked and 51.84 per shift to ensure continuity of production and also 20% productivity increase.

9. Road Testers should maintain 6.72 chassis / man / day. To achieve this they have to take chassis for road tests till 3.00 pm. Road testing on Ennore roads will be discontinued progressively and Road Testers will do the road test within West Land for which adequate arrangements will be made in future.
10. Front Axle Assy men will work in third batch to achieve the productivity raise without fail and ensure nil rejection on shiftwise basis . All small units will ensure 20% productivity raise with nil rejection.
11. Frame Assembly employees and its related departments will also ensure 100% usage of Punched Frames, in all models with needy changes in brackets, gussets, flitches, cross members, fasteners, etc.
12. Rear Axle Assy employees will work in cohesion with Sub Assembly, Rectification and other indirect employees and ensure production with nil rejection on shiftwise basis.
13. Engine Assembly, Sub Assy, Test Bed and other related areas will ensure 20% productivity raise and nil rejection on shiftwise basis.
14. Gearbox Assy, Sub Assy Testing and other related areas will also ensure 20% productivity raise and nil rejection on shiftwise basis.

## **INDIRECT DEPARTMENTS**

**Tool Room, MTR, Civil, Electrical & Mechanical Maintenance, Production Planning & Control J&T, etc**

**Regrouping of activities will be done by the shop management as required to achieve the objective of avoiding down time of machines and equipments.**

**Men in maintenance departments and MTR will work on 6th / 7th day as required by the management through a staggered off system. To carry out maintenance work promptly and in adequate measure, men will be called in by shop management on sixth / seventh day as per requirement.**

**When the company works for 5 days a week, men called for work on the 6th / 7th day will be given compensatory off. When the company works for 6 days, men called on the 7th day will be given compensatory off. The usual extra allowance will be given for work on the day for which compensatory off is given.**

### **MTR**

- 1. MTR men to attend weighted Average of 3.6 requisitions/ shift per group of two employees.**
- 2. Oil topping up of machines and equipments will be done for 60 machines per shift per group of two men in addition to other works as is being done at present.**
- 3. Greasing will be done to 50 machines per shift per group of 2 men.**
- 4. Since the norms of breakdown maintenance is enhanced to 3.6 requisitions / shift / group, in order to implement the vital features of QS 9000 (a) prevention of defects (b) ensuring high levels of process capability (c) total commitment to preventive maintenance: the breakdown and preventive maintenance groups will strive to meet the total needs of manufacturing, by**

ensuring breakdowns at zero level as per existing practice.

## **TOOL ROOM**

- 1. Jig repair section will be manned suitably to make sure no jig repair (major / minor) will be left incomplete either in day shift or in night shift to ensure zero breakdown levels and no loss of production in shops and Assemblies. The workmen will cooperate in clearing all necessary repairs like tapping attachment, die head, revolving centres, tool boxes, roller boxes, ejector head, quick change chucks, tool holders, honing spindles etc.**
- 2. All partial load men should work in more than one machine / operation depending upon urgency and requirements.**
- 3. Tool Room men should attend to all new development jobs.**
- 4. Jig repair men should attend line jobs and table jobs together on the same day based on the priority needs which is a must.**
- 5. Tool Room employees will cooperate to meet the requirements of QS 9000 particularly in areas like gauge calibration, recording, jigs maintenance etc.**
- 6. The imbalance in various groups in Tool Room will be corrected by suitable remanning to enable the company to achieve 20% increased productivity in all the activities in Tool Room.**



## TARGET NORMS TO BE ACHIEVED IN TOOL ROOM

S.N.	Fitting	Existing Norms/ Month	Qty To be Produced WEF 01.12.1997
1.	NJE (New Jigs & Fixtures)	26	31.2
2.	Jig Modification	40	48.0
3.	Pipe Jigs	20	24.0
4.	Gauges	660	792.0
5.	Miscellaneous Toolings	800	960.0
	JIG REPAIR	840 reqns	1008 reqns
	EQUIPMENT REPAIR	125 reqns	150 reqns
	SERVICE TO OTHER DEPTS	200 reqns	240 reqns
	CALIBRATIONS	25 gauges per shift/Insp.	30 gauges per shift/Insp.

## ELECTRICAL MAINTENANCE

1. Since Electrical breakdowns are unpredictable and highly fluctuating in Electrical Maintenance type of work, Electricians in all areas will strive to ensure that all types of breakdowns are brought down to zero level to achieve uninterrupted production.
2. In particular in Battery Operated Trucks (BOT), Motor removal and refixing area and motor overhauling and repair section, any holdup will affect production activities set at increased level. Hence the employees in these areas should ensure that all repairs in the

respective areas are carried out expeditiously without any hold up so that loss of production is kept at zero level.

3. Simple jobs like replacement of fuses, correcting overload relays, disconnection and connection etc should be carried out with one Electrician during excessive absenteeism or during contingency times as per the existing practice (with an apprentice).
4. When machines are resited from one shop to another, no additional men will be added to the breakdown group of that area. If necessary, proportionate number of men could be transferred from the area from where machines were resited.
5. The existing number of Generator operators will operate, maintain and overhaul upto 14 nos 750/1250 KVA generators and 6 nos. of 110 KVA generators on all days including weekly holidays, (except paid holidays) on all the shifts to meet the requirements of power generation as per existing practice covering up absenteeism within the group strength itself.
6. Two men are presently operating central A/c plant for Computer Centre in day and night shifts. Once Package Unit is installed for this area, these two men will be redeployed in other areas.

#### **MECHANICAL MAINTENANCE :**

1. Forklift : - The tyre puncture will be cleared at the rate of 5 per group. The employees will ensure that the tyre punctures are cleared at the earliest possible time since the production activity in the entire factory will start at 07.30 am / 4 pm both in day shift and night shift respectively.
2. All Fork lift section employees will start their work from the beginning of the shift in Day Shift or Night Shift as the case may be. Depending on the number of tyre

punctures in Fork lifts Trucks, 1st Group will clear 5 tyre punctures per shift and 2nd Group will also clear 5 tyre punctures per shift. If there are more than 10 tyre punctures 3rd group will also clear upto 4 tyre punctures alongwith oil topping work. If required, 3rd group also clear 5 tyre punctures without oil topping since norm per group of 2 men is increased to 5 tyres per shift.

3. The groupmen will take responsibility of keeping the ready to use tyre sub assemblies for fitment. The tyre group men will ensure that Fork lifts are ready for user departments atleast by 8.00 a.m. itself positively.
4. There will be 24 men in Day Shift and 6 men in Night Shift. Major work will be attended by all employees in Fork lift section as required and cleared by the same group wherever feasible which will in no way affect the work norms of all concerned. Absenteeism if any will be covered by the available men as per the existing practice.

In future manpower will be added only in the ratio of one man for every three vehicles.

5. Installation group strength will be maintained at the level of 6 men only.
6. Certain restrictive practices like not attending repair or overhauling work on Mondays, not continuing pending jobs in second half of the either shifts, late starting of work, not attending to pending breakdowns in case of partial absenteeism, not making ready spare sub assemblies for replacement will be stopped to bring down breakdown to zero level.
7. Air & Water Services employees should do the following jobs for the 20% increased productivity.
  - (a) Well No.15 pumps to be operated by Main Land operator.

- (b) Pump operators should write flow meter reading also from overhead water tank outlet in addition to pumps running hours.
  - (c) TS2X compressor LP valve replacement work - four workmen will be reduced to three workmen. Similarly for NRV replacement the workmen will be reduced from 3 to 2.
8. Carpentry activities will be abolished in a phased manner - since steel items will be introduced in place of wooden items for safety. 15 men in Carpentry and one Picker will be progressively redeployed

### **TOOLS & CUTTER GRINDING SECTIONS**

Workmen of tool resharpener as well as Stores should increase their productivity by 20%. In view of the massive change over to throwaway type of tooling all over the factory. All the restrictive practices of the section should be totally eliminated. Workmen of this section should work by enhancing their individual production norms by 20% to clear all tools in each shift and in time to avoid production loss.

Men will co-operate and give all tools required in each shift without any restriction whatsoever.

Inspection & Stores personnel should maintain appropriate records like tools received from Tool Warehouse / Shop, reground, shiftwise inventory of throwaway tips, gauge exchange etc.

### **PRODUCTION PLANNING & CONTROL**

In line with the increase in production rate in production shops, employees in Production Services and Stores will receive, issue and shift increased volumes of material per shift using the existing strength and existing facilities by making additional trips. They should also suitably synchronise their work in coordination with

Production so that increased production levels are achieved on a day to day basis by increased frequency of shifting without delay at all stages.

- (a) **Frame Shifting and Front Axle** : - 17 trips / shift of all required wheel base frames including punched frames by six men including pushing the frames and issuing front axles (48/shift). Eight trolleys of frame stock will be maintained always.
- (b) **Engine shifting** : - Ten trips in day shift and 7 trips in night shift by the existing five men in day shift and four men in night shift respectively. Men will carry out work even if when only one forklift truck is available. During contingencies upto 3 engines per shift will be shifted using forklift truck when required.

In case of abnormal absenteeism to avoid production loss men will shift in both the above areas (a) and (b) prorata trips.

### ALL SHOPS / ASSEMBLIES

When machines / Sub Assemblies / Assemblies are resited from one Shop to another no additional men will be added to the respective sections / locations / shops. If necessary, proportionate number of men will be transferred from where Assemblies / Machines are resited. Till such time employees will co-operate and ensure continuity of full targetted production at all locations.

### SHOP II

164 sets of engines components will be shifted from line to assembly / HT and back on a daily basis.

Rear Axle :- 54/48/36 Rear Axles are to be shifted by available 5/4/3 men respectively to the line and KD Centre, as required in addition to shifting to stock to and fro from paint areas. Overloading will be stopped forthwith considering equipment

life. Rearranging of stock in the available vacant areas also will be done as it is being done now shiftwise to totally eliminate damage to rear axles at the end of Rear Axle Assembly, Since space available is minimum and needs frequent removal and rearranging back to needy location.

**IUT:-** Four trips will be made per shift to clear all the required made here items (components and assemblies) and Iso Annealed materials for IUT requirements without any restraint from any locations to KD centre. Any Shop return items will be collected and delivered during return trips.

### **SPARE PARTS:-**

Group men will pick and shift an extra trailer of material on alternate days. Driving of trailer would be done by Transport Driver as at present.

### **WEST LAND**

West land PPC men will make 4 trips each in day shift and night shift and Carpentry men would make 4 trips in day shift to meet additional volume as per program requirements

Existing standby men will be kept as a common pool separately with PPC Manager to cater to the replacement needs of any section.

Collection of special pallets / pillar pallets / stillages should be done by PPC men of respective areas on a shiftwise basis apart from their routine job norms.

OS and MS material will be shifted as and when documented by the respective PPC men promptly and shiftwise.

Irrespective of grade, available men would distribute the work without any restraint (regarding knowledge of driving of tugger or forklift) and carry out timely shifting.

Available men will regroup among themselves and shift the material as per priority given by supervisors even in case when absenteeism is not fully covered.

Agreed number of trips and required material shifting would be maintained in spite of normal breakdown of vehicles (efforts would be made to provide alternate vehicle whenever possible)

Axle Beam and Axle Arm shifting to Assembly will be continued by Assy Progress men. They will also shift parkerised item to Clutch Assy, Engine Assy, and Rear Axle Assy as required. Axle Arm shifting from shop I to H.T. and back to shop I will be done by shop I PPC employees.

Hardware received in gunny bags will be binned properly by the pickers.

West land pickers will also unload and bin the material at West Land Stores in addition to picking and shifting. Two drivers in West Land who are underutilised will be used for shifting bulk items like SWC, Propeller shaft, Booster, Fuel Tank etc, to West Land when required.

Since frame side members are received from ALAU in drilled condition and same is issued to Shop III to this extent load of PPC employees got reduced which has to be taken into consideration for manpower calculations. Existing Stores and PPC men would take care of shifting needs within themselves following product / process changes and new introductions and lay out changes. During contingencies, PPC men would carry out alternate type of material shifting as required to enable continued production in the available space including shifting items to KD centre and West Land by respective PPC section men.

Regular PPC men are unwilling to shift dressed engines from Engine Dressing area to Engine Mounting area and this has to be ensured by existing men immaterial of their seniority.

Whenever the individual section in PPC are not having work due to dislocation (IR issues) in parent direct departments the respective PPC sub sections will do the alternate jobs based on the instruction of the supervisor like.

- (a) Moving material to KD Centre

- (b) Moving material to Spare Parts
- (c) Moving material to convenient locations which will not hamper direct production in other related departments.
- (d) Rearranging or palletising or clearing for proper accounting and clearing of the inventory whichever is required.

## **HEAT TREATMENT**

To cater to the need of increased production requirement of components due to 20% productivity all the furnaces in Heat Treatment will be remanned, manned, modified and regrouped to ensure enhanced production requirement of all components with available furnaces / Machines and equipments and men.

### **1. Induction Hardening Units :**

Agreed norms of 1989 settlement to be enhanced with 20% productivity increase for the induction hardening machines both in Main Land and East Land.

Once the new EMA RF Machine (LA 8350) in Main Land is manned, the revised productivity norms will be followed.

For the induction hardening machines, the job change over time of one hour only will be allowed for coil changes, getting QC approval for hardness and induction hardened pattern approval etc. Related departmental employees should work in cohesion to ensure this production targets.

Axle Arm hardening and blastiting production to be enhanced to 98.4 nos/operator / shift which has to be cleared in tempering with increased norms.

### **2. Isothermal Annealing Furnace**

Cycle time will be reduced to 25 minutes with the rated capacity of 350 kg per tray as it is existing today.



3. **Plating Unit** : Copper plating and cadmium plating are combined work. Existing number of Camshafts / operator 24. Proposed number of Camshaft per operator 28.8 (say 29).

Since cadmium plating is not in the system, with the regular 6 men they should ensure  $29 \times 6 = 174$  nos/day Camshafts by suitably changing the method of loading and working pattern in the four tanks.

4. Scrap and rework are causing concern in HT. Special efforts are required to adhere to process integrity factors in the entire HT especially King Pin, Ball Pin, CR Bolt, Camshaft, Speed Change Spindles all types.

5. **Carburising** : - In all the furnaces / equipments steps towards energy conservation, reduction in process time through modified jigs / fixtures, reduction in consumption of consumables will be implemented progressively to enhance effectiveness / efficiency of total Heat Treatment department. Since we have process cycle time which is widely varying, like CO Lever, Spindles, SDC, King Pin, Ball Pin and Camshaft etc they should operate more than one furnace to achieve 20% increase in productivity and also to enhance full utilisation of all the available 3 muffles, 6 GCFs and 2 tempering furnaces.

We are progressively introducing EN 8 material for Camshaft which would be induction hardened. In view of this we will delete copper plating and carburising operations and the surplus manpower will be suitably deployed.

6. Shaker Hearth Furnace / Roller Hearth Furnace / Rotoblast / Shotblast / Polishing / Bogie Hearth Furnace, Crankshaft lapping and grinding operations.

Agreed norms of 1989 agreement to be enhanced with 20% productivity increase.

Any new development components requiring heat treatment to be taken up as per norms and specifications required.

**7. Carbo Nitriding and Sealed Quench Furnaces**

Alkaline degreaser and tempering equipment as agreed will be used by the same group of operators. New improved fixtures to be used.

**8. Muffle Furnace**

	Existing Norms	Proposed Norms
Hardening of Camshafts	45 nos / shift	54 nos / shift
Hardening or annealing (U Bolts/king Pin / Ball Pin)	I shift - 1 lot D/Shift - 2 lots N/Shift - 2 lots	I shift - 2 lots D/Shift - 2 lots N/Shift - 2 lots
U Bolts	139/lot/diff varieties	
King Pin	420/lot - Single	
Ball Pin	700/lot - double (One pair)	

The available employees will also do tempering to clear extra lot of U Bolts in LA 1264.

If required third muffle furnace to be used with the same group based on the needs of shop with the available employees.

## 9. CGCFs

Cycle time to be reduced to 25 minutes by which we will be achieving 9.6% increase and balance 10.4% to be achieved by changing Loading pattern, as follows

S.No.	Part No.	Description	Existing	Proposed charge / tray
1	F1631211	Gear 20	30	32
2	F1640411	Gear (51) 281	38	50
3	F1640511	Gear (50) 281	24	30
4	F1640611	Gear (49) 281	20	24
5	F1640711	Gear (21) 281	38	45
6	F1640811	Gear (22) 281	80	85
7	F1640911	Gear (23) 281	80	85
8	F1641011	Gear (17) 281	80	85
9	F1641111	Gear (26) 281	30	32
10	F1654011	Gear (52) 281	80	85
11	F1630311	Driving Gear	60	80
12	F3345811	CO.SH (GB 281)	17	21

## 10. NITRIDING UNIT

	Existing Norms	Proposed Norms
1. No.of N/Fs operated	12	14
2. Cycle time / charge	50 hrs	47.5 hrs
3. No.of pots used / group	09	11
4. <u>WORKING PATTERN</u>		
★ One Man present	Maintain only	Maintain only
★ Two Men present	Maintain + 25%	Maintain + 50%
★ Three Men present	Maintain + 50%	Maintain + 75%
★ Four Men present	Maintain + 100%	Maintain + 125%
★ Five Men present	Maintain + 125%	Maintain + 150%
★ Six Men present	Maintain + 150%	Maintain + 175%

Loading	25%
Unloading	25%
Pot cleaning	25%
Web Cleaning & acc cleaning	25%

In case of 5 days working pattern the pattern printed in Annexure C page 48 of agreement dated 21.7.1989 will apply.

- Two furnaces are on order. Till we get the additional furnaces, manpower to be reduced from 6 to 5 and the available five men / group will take care of 12 furnaces and still ensure 20% increase in productivity.
- Absenteeism coverage will continue as at present.
- 20% productivity increase will be obtained in side jobs also which are not only meant for Ennore but also for other locations enhanced percentage will be increased to the norms stated as per old agreement dated 27.6.1991.

### PRODUCT DEVELOPMENT

- Workmen and staff in PD should increase their workload by 20% without fail.
- Engine Testers to test engine as per the agreed norms.

### STORES

- Inwarding Hardwares in gunny bags and issue them to the respective areas in gunny bags will continue.
- There will be total flexibility in the movement of checkers and MR in all stores. Checkers and MR will be available in Night shift also.
- In order to avoid double handling, the inwarding of materials through GR & D will be discontinued and items will be directly inwarded in the respective stores and the workmen available in GR & D will be transferred to various stores based on workload.

## SPARE PARTS

1. 20% Productivity increase will be given in Carpentry, track packing, cartonisation and picking.
2. The workmen working in oiling receipts, binning, bulk packing, despatch etc should increase the productivity by 20% correspondingly to ensure materials ready for packing without any backlog.
3. In Engine packing, men have to pack 15 engines instead of 12 and despatch 24 engines per day instead of 20 per day. Engine shifting should be carried out at the rate of 15 per day instead of 12 per day.

## SPARE PARTS NORMS

---

Area	Norms	
	Existing	Revised
Track packing	240.0 Boxes	288.0

---

### **CARTONISATION PER MAN PER SHIFT**

Large	150.0	180.0
Big	300.0	360.0
Medium	375.0	450.0
Small	425.0	510.0
Plastic boxes	425.0	510.0
Plastic pouches	425.0	510.0
Labelling	500.0	600.0
Relabelling	500.0	600.0

### **KIT MAKING PER MAN PER SHIFT**

Type A	150.0	180.0
Type B	225.0	270.0

Area	Norms	
	Existing	Revised
<b>SUB PACKING - SMALL ITEMS</b>		
12/packet	425.0	510.0
13 to 25 / packet	350.0	420.0
26 to 50 / packet	300.0	360.0
<b>PICKING NORMS PER PICKER PER SHIFT</b>		
Number of lines to be picked & moved to packing area	70.0	84.0
<b>CARPENTRY PACKING NORMS PER TEAM PER SHIFT</b>		
Engine	5.0	6.0
Rear Axle	4.0	5.0
Front Axle	5.0	6.0
Gear Box	8.0	10.0
Crank shaft	25.0	30.0
Crank case	8.0	10.0
Cyl head	10.0	12.0
Radiator	10.0	12.0
Axle Shaft	70/80	84/96
Prop Shaft	70/80	84/96
FW hsg	40.0	48.0
Clutch hsg	40.0	48.0
GB casing	15.0	18.0
Brake drum	40.0	48.0
<b>ENGINE PACKING</b>		
Shifting Packing	12.0	20.0
Carpenter	2.4	3.0
Helper	1.2	2.0
Despatch	20.0	25.0

## SALES YARD

1. Workmen in Sales Yard should increase their activity by 20% as per the instructions given by the department head.

<u>Sales Yard Norms :</u>	<u>Existing</u>	<u>Revised</u>
1. Checking Chassis received from West Land for damages, shortages etc., noting down chassis details and parking them in respective place modelwise (5 men)	100	120
2. Checking diesel level top up or remove, record diesel added/ removed alongwith Chassis No. and transport contractor	110	135
3. Removal of SWC and rim and fitment of wooden plank and rim and vice versa.	19	24
4. Removal of SWC and rim and fitment of wooden plank and tyre and vice versa.	10	12
5. Removal of rim & fitment of spare tyre and vice versa and record tyre no.	14	17
6. Fitment of driver seat after removing wooden seat.	6	7
7. Removal existing tyre and fitment of new tyre and recording the number both new and old in the format with size.	10	12

## KD CENTRE

1. Existing carpenters and helpers will ensure 6 major unit crates / cases along with 6 small cases per shift instead of 5 each per shift as existing.
2. Having regard to fluctuating marketing demand and model - mix in all the four plants, all the other - irrespective of category and grade including two men in ESO packing one in preservative coating and one in hardware packing will harmoniously ensure :

**Packing of Major Unit / Items irrespective of destination Plants as follows :**

- a) Singly in steel lidded pallet along with a small case.
- b) along with another man pack a major unit with a small case
- c) along with two others pack case 5 and two small cases.
- d) Pack axles in day shift and night shift.
- e) pack engines coupled with gearbox in special cases, crating engines / gear boxes without number restriction.
- f) Four men in receiving area along with 6 drivers 3 in each shift will ensure orderly receipt and smooth despatch of all cartonised items packed cases from other units /manufacturers hardwares in gunny bags in tact and other self stacking and sheet metal items assigned to various units without detriment to quality and quantity.

Towards saving of woods all men including drivers will be amenable in using formed crank shaft cases (emptied) and also accomplish packing in steel lidded pallets to all needy



destinations and to save cost whenever management decides to change the type of packing and method of loading and cooperate for implementation.

## PACKING NORMS

	<u>EXISTING</u>	<u>REVISED</u>
5 carpenters + 5 helpers	5 Major unit crates / case 5 + 5 Small case	6 Major unit crates / case 5 + 6 Small case
1 Major unit / crate is equal to 3 engines, 8 G boxes & 22 Frt & R axles		
5 packers	6 Steel lidded pallet	7.2 steel lidded pallet or 6 steel lidded pallet + 6 small cases

## FINANCE

Available MRs and Typists in Finance Division will be suitably shifted based on work load and should increase their work output by taking up additional responsibility / work such as MR in payables, filing up reconciliation, cover filling activity of post dated interest warrants to be carried out in normal time etc.

## SERVICE DEPARTMENT

### SECURITY, TRANSPORT AND MEDICAL :

It is agreed that to accommodate 20% work increase, the modified working practices for service Departments like, Security, Transport, Medical will be separately discussed and finalised before the revised payment date.

# ஒப்பந்த அறிக்கை

(டிசம்பர் 14, 1997 தேதியிட்டது)

தொழிற் தகராறுகள் சட்டம் 18(1) மற்றும்  
தமிழ் நாடு தொழிற் தகராறு விதிகள் 25(1)ன் படி

**ஒப்பந்தத்தில் சம்பந்தப் :** அசோக் லேலண்டு லிமிடெட்  
**பட்டவர்கள்**

மற்றும் எண்ணூரில் உள்ள அத்  
தொழிற் சாலையில் பணி  
புரியும் தொழிலாளர்கள்  
சார்பில் பங்கேற்கும் அசோக்  
லேலண்டு தொழிலாளர்கள்  
சங்கம், எண்ணூர், சென்னை.

**நிர்வாக பிரதிநிதிகள்**

**: திரு. ஜே. ஜோசப்**

துணை நிர்வாக இயக்குனர்

**திரு. வி. ஆதிமூலம்**

தொழிலக இயக்குனர் - எண்ணூர்

**திரு. பி.எம். உதய சங்கர்**

துணை பொது மேலாளர் பர்சனல்

**திரு. கே.எஸ். சத்திய நாராயணா**

துணை பொது மேலாளர் சேசிஸ்

**திரு. பி. நாராயணன்**

துணை பொது மேலாளர் ஈஸ்ட் லேண்டு

**திரு. கே. ஜி. எஸ். மூர்த்தி**

துணை பொது மேலாளர் பராமரிப்பு

**திரு. கே. ராமானந்த்**

துணை பொது மேலாளர் டிரான்ஸ்மிஷன்

**திரு. கே.வி. கிருஷ்ணன்**

துணை பொது மேலாளர் இன்ஜின்ஸ்

**திரு. P.இராமலிங்கம்**

மேலாளர் தொழில் உறவு

**திரு. ஏ.என். அருணாச்சலம்**

மேலாளர் தொழிற் பொறியியல்

**தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் : திரு. ஆர் குசேலன்**

தலைவர் அ.லே. தொ. சங்கம்

**திரு. ஏ. சேவியர் ராஜ்**

துணைத் தலைவர்

**திரு. எஸ். சூரிய மூர்த்தி**

துணைத் தலைவர்

**திரு. வி. அய்யப்பன் பிள்ளை**

துணைத் தலைவர்

**திரு. என். துரைராஜ்**

பொதுச் செயலாளர்

**திரு. ஜி. தர்மராஜ்**

இணைச் செயலாளர்

**திரு. வி. ஏழுமலை**

இணைச் செயலாளர்

**திரு. ஜே. புண்ணிய கோட்டி**

பொருளாளர்

**தொழிலாளர்களின்**

**எண்ணிக்கையும்**

**விரிவான விளக்கமும்**

**: தொழிலாளர்கள் 6874- நிரந்தர**

**தொழிலாளர்கள் மற்றும்**

**மாதாந்திர அடிப்படையில்**

**பணி புரிபவர்கள்.**

## வழக்கின் சுருக்கம்

அசோக் லேலண்டு எண்ணூர் தொழிற்சாலையில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் (இனி தொழிலாளர்கள் என்று குறிப்பிடப்படும்) இவர்களின் ஒரே பிரதி நிதியென்று அங்கீகரிக்கப்பட்ட அசோக் லேலண்டு தொழிலாளர்கள் சங்கம் (இனி சங்கம் என்று குறிப்பிடப்படும்) எண்ணூரிலுள்ள அசோக் லேலண்டு தொழிற்சாலை (இனி நிறுவனம் என்று குறிப்பிடப்படும்) உடன் செய்து கொண்ட 21-10-93 தேதியிட்ட ஊதிய ஒப்பந்தத்தை ரத்து செய்து 10-12-96 தேதியிட்ட ஊதிய உயர்வு, படிகள் மற்றும் வாரத்தின் வேது நாள் வேலையான ஞாயிற்றுக்கிழமை உறுதி செய்வதற்குண்டான கோரிக்கை உள்ளிட்ட சலுகைக்களுக்கான கோரிக்கை பட்டியலை சமர்ப்பித்தது.

அப்படியிருக்கையில் நிர்வாகம் தங்களுடைய கடித எண். DMD : JJ : 556,12-01-97 தேதியிட்ட கடிதத்தின் வாயிலாக கோரிக்கைகள் மிகவும் அதிகப்படியானது என்றும் நிறுவனத்தின் பொருளாதார சக்திக்கு அப்பாற்பட்டது என்றும் குறிப்பிட்டது. மேலும் நிர்வாகம் எண்ணூரின் உற்பத்தி செலவில் தொழிலாளர்களுக்காக ஆகும் செலவு அதிகமான பங்கை வசிக்கின்றது என்றும் குறிப்பிட்டது. மற்றும் வேது நாளை விருப்ப வேலை நாட்களாக தொடர்வதுடன் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையை குறைத்து ஒரு கணிசமான உற்பத்தி திறன் உயர்விற்கு சங்கம் சம்மதித்தாலொழிய மேலும் ஊதிய உயர்வினால் ஏற்படும் செலவை நிறுவனத்தால் சுமக்க முடியாது என்றும் குறிப்பிட்டது.

அப்படியிருக்கையில் சங்கமும் தொழிலாளர்களும் வேலை முறைகளில் தேவையான மாற்றங்களை உடனுக்குடன் அமுல் படுத்துவதுடன் திறமையாக வேலை செய்து, ஒழுக்கமுள்ள சூழ்நிலையை உறுதி செய்தாலொழிய தற்போது வாகன தொழிலில் நிலவும் கடுமையான போட்டிச் சூழ்நிலையில் எண்ணூர் தொழிலகம் மற்றும் அதன் தொழிலாளர்களின் எதிர்காலத்தை பாதுகாக்க இயலாது என்று நிர்வாகம் வலியுறுத்தியது.

அப்படியிருக்கையில் இந்த கோரிக்கைகளின் மீதான பேச்சு வார்த்தை 26-12-96ல் துவங்கி 14-12-97 வரை நடை பெற்றது.

அப்படியிருக்கையில் நிர்வாகத்திற்கும் சங்கத்திற்கும் இடையே நடைபெற்ற விரிவான பேச்சு வார்த்தையின் போது நிர்வாகம் மரபு வழியாக கொடுக்கப்படும் ஊதிய உயர்வு ஒரு தொழிலாளிக்கு ரூ.500/-க்கு மேல் கொடுக்கப்பட மாட்டாது என்றும் உற்பத்தி திறன் உயர்வினால் மட்டுமே அதற்குமேல் தரவியலும் என்று தெளிவுபடுத்தியது.

அப்படியிருக்கையில் பல நாட்களின் பேச்சு வார்த்தைகளுக்கு பின்னர் சங்கம் அனைத்து இடங்களிலும் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை அடிப்படையாக கொண்ட ஒரு ஒப்பந்தத்திற்கு சம்மதித்தது. தொழிலாளர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் 20% அதிகப்படியான உற்பத்தியை தவறாமல் தருவார்கள் என்றும் இந்த உற்பத்தியுயர்வினை அடையும் வகையில் அனைத்து மறைமுக பகுதிகளிலும் அதற்கேற்ப வேலையை உயர்த்தி செய்வார்கள் என்றும் உறுதியளித்தது. மேலும் சங்கம் வாரத்தில் 6 நாட்களில் 48 மணி நேரம் வேலை செய்வதற்கு ஏற்பதற்போதுள்ள 8.5 மணி நேரமுள்ள ஷிப்டை (2வது மற்றும் 3வது ஷிப்டு) உற்பத்தியில் எவ்வித குறைவுமில்லாமல் அதாவது தற்போதைய 9.6 மணி நேர உற்பத்தியை 8 மணி நேரத்தில் செய்வதற்கு சங்கம் விரும்பியது. மேலும் சங்கம் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை 8 மணி நேர ஷிப்டிலேயே செய்வதற்கு ஒவ்வொரு 8 மணி நேர ஷிப்டிலும் 11.52 மணி நேர உற்பத்தியை உயர்த்தி தருவதாக உறுதியளித்தது.

அப்படியிருக்கையில் நிறுவனத்தின் மற்ற கிளைகளிலுள்ளது போல் ஞாயிற்று கிழமையை ஒரு நிரந்தர வேலை நாளாக மாற்ற சங்கம் நிர்வாகத்திடம் கேட்டுக் கொண்டது.

அப்படியிருக்கையில் 8 மணி நேர ஷிப்டில் 20% உற்பத்தி திறன் உயர்வை (2வது மற்றும் 3வது ஷிப்டுகள் ஒவ்வொன்றும் 8 மணி நேரம், முதல் ஷிப்ட் 7.5 மணி நேரமாக உயர்த்தப் படுகிறது) சங்கம் ஒப்புக் கொண்டதின் பேரில் மரபு வழி மற்றும் வழக்கமாக கொடுக்கும் ஊதிய உயர்வுக்கு மேல் 20% உற்பத்தி திறனுக்குண்டான ஊதிய உயர்வைக் குறித்து நிர்வாகமும் சங்கமும் விரிவாக விவாதித்தது.

அப்படியிருக்கையில் ஓசூர்-1ல் உற்பத்தி செய்யப்படும் HINO மற்றும் IVECO இன்ஜின்கள் AD 2000 வெளிவிடுதல் விதிகளுக்கேற்ப அமைய போவதால் லேலண்டு இன்ஜின்களில் உடனடியாக மாற்றங்கள் தேவைப்படுகின்றது என்று சங்கத்திற்கு அறிவுறுத்தப்பட்டது. மேலும் 28-08-97 தேதியிட்ட நிறுவனத்தின் கடித எண். DMD : JJ 487 வாயிலாக சந்தையில் வண்டிகள் விற்க 2000ADயில் இருந்து வெளிவிடுதல் விதிகளை கடைபிடிக்கும் வண்ணம் எண்ணூர் வண்டிகளில் பொருத்தப்படும் AL400ரக இன்ஜின்களில் பலதரப்பட்ட மாற்றங்களை செய்ய வேண்டியுள்ளது என்றும் சுட்டிக்காட்டியது. மேற்கூறிய மாற்றங்களை எண்ணூரில் உற்பத்தி செய்யப்படும் இன்ஜின்களில் கடைபிடித்தல் பற்றியும் மேலும் அதற்குண்டான புதிய தொழில் நுட்பங்களை மாற்றம் செய்யப்படும் இன்ஜின்களில் ஏற்படுத்துவது மற்றும் 40 புதிய இயந்திரங்கள் மற்றும் புதிய உபகரணங்களை ஷாப் II-ல் 1998ல் அறிமுகம் செய்தல் உள்ளிட்ட மாற்றங்கள் இன்ஜின்களில் செய்வதற்கு ஷாப் III-ல் மாற்று தரைபடம் உருவாக்குதல் குறித்தும் தொடர்ந்து இருதரப்பினரும் விவாதித்தனர்.

அசெம்பளி லைனை மாற்றியமைப்பதற்கும் தற்போதைய பல இயந்திரங்களுக்கு பதிலாக புதிய இயந்திரங்களை அமைப்பதற்கும் குறைந்த பட்சம் ஷாப் II-ல் 6000 சதுர மீட்டர் இடம் தேவைப்படுமென தெரிவிக்கப்பட்டது. எண்ணூர் இன்ஜின்களை தக்க வைத்துக் கொள்ளும் எண்ணத்துடன் அதில் ஏற்படும் மாற்றங்களையும் கூடுதலாக தேவைப்படும் புதிய இயந்திரங்களை உடனுக்குடன் வேகமாக குறித்த காலத்தில் அடைவதற்கு ஷாப் II-ன் தரைபடத்தை மாற்றியமைக்கவும் எண்ணூரில் உற்பத்தி செய்யும் பொருட்களை குறிப்பாக லேலண்டு இன்ஜின்களை பாதுகாத்து தொழிலாளர்களின் வேலை வாய்ப்பை உறுதிபடுத்துவதற்கு சங்கமும் தொழிலாளர்களும் முழுமனதுடன் தங்களின் ஒத்துழைப்பினை நல்குவார்கள் என்று சங்கம் ஒப்புதல் தந்தது.

அப்படியிருக்கையில் நிர்வாகத்திற்கும் சங்கத்திற்கும் இடையே நடந்த தொடர்ச்சியான பேச்சுவார்த்தைகளுக்கு பிறகு அனைத்து கோரிக்கைகள் / பிரச்சினைகள் குறித்து ஒரு முழுமையான மற்றும் இறுதியான ஒப்பந்தம் டிசம்பர் 14, 1997

அன்று ஏற்பட்டது.

அப்படியிருக்கையில் இந்த உடன்பாட்டின் விதிமுறைகளும் நிபந்தனைகளும் கீழ்வருமாறு தீர்மானிக்கப்பட்டது.

## 1.0 உடன்பாட்டின் வரம்பு

நிறுவனத்தின் எண்ணூர் தொழிலகத்தின் வருகைப் பட்டியலில் தற்காலிக மற்றும் நிரந்தரம் செய்யப் படாத தொழிலாளர்கள் அப்ரண்டிஸ் மற்றும் பயிற்சி பெறுவோர் நீங்கலாக ஒப்பந்த தேதியிலோ அல்லது அதன் பிறகோ இருக்கும் நிரந்தரத் தொழிலாளர்களும் இவ்வொப்பந்தத்தில் அடங்குவார்கள்.

## 1.1 ஷிப்ட் நேரங்கள்

ஷிப்ட் நேரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு 17.12.97 முதல் அமுல்படுத்தப்படும். ஷிப்ட் I : 00.00 மணி முதல் 08.00 மணி வரை (30 நிமிட இடைவேளை உள்ளடங்கும்)

ஷிப்ட் - II : 07.30 மணி முதல் 16.00 மணி வரை மதிய உணவு இடைவேளை (11-30 - 12.00 மணி மற்றும் 12.00 - 12.30 மணி)

ஷிப்ட் - III : 16.00 மணி முதல் 00.30 மணி வரை இரவு உணவு இடைவேளை (20.00 - 20.30 மணி)

இந்த ஒப்பந்த தேதியிலிருந்து 7.5 மணிநேரம் கொண்ட முதல் ஷிப்டின் உற்பத்தியானது இணைப்பு 'சி'யில் குறிப்பிட்டபடி தனித்தனியே 8.00 மணி நேரம் கொண்ட 2வது மற்றும் 3வது ஷிப்டின் 93.75% வேலை நேர உற்பத்தியாகும்.

## 1.2. ஞாயிற்றுக் கிழமை (ஆறாவது நாள்)

1.2.1. சங்கம் மற்ற கிளை நிறுவனங்களில் 6வது நாள் வேலை நிரந்தர வேலை நாட்களாக கருதப்பட்டு வருவதை சுட்டிக்காட்டியது. ஆதலின் எண்ணூர் பகுதியில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு குறிப்பாக 6 நாள் உற்பத்தியை 5 நாட்களிலேயே 21-10-89 ஒப்பந்தப்படி கொடுப்பவர்களுக்கு

இழப்பு ஏற்படக்கூடாது என்று சங்கம் விவாதித்தது. நிர்வாகம் அதற்கு விருப்பநாள் என்று கருதப்படும் வேது நாள் வேலை, நிறுவனம் ஆரம்பித்ததில் இருந்து வழக்கத்தில் இருந்து வருவதால் அது அப்படியே தொடர வேண்டும் என்று சுட்டிக்காட்டியது. இருப்பினும் நிர்வாகம் தனது விருப்பப்படி வேது நாள் வேலை இல்லை என்று அறிவிக்கும் பட்சத்தில் கீழ்காணும் முறையில் நிரந்தரமாக ஈடு செய்வதற்கு இருதரப்பினராலும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது.

1.2.2. 15-12-97 முதல் ஞாயிறு வேலை செய்வதற்குண்டான ஊதியம் கீழ்க்கண்டவாறு மாற்றியமைக்கப்படும் :-

(அ) 21-10-89 ஒப்பந்தத்தில் ஒப்புக் கொண்டபடி 8.5 மணி நேரம் வேது நாள் வேலை செய்தமைக்கான வழங்கும் சிறப்பு ஊதியம் முறையே எக்ஸ்கிரேஷியா / ஓவர்டைம் இனி நிறுத்தப்படும்.

(ஆ) இந்த ஒப்பந்த நாளிலிருந்து வேது நாள் (ஞாயிறு) வருகை புரிந்து ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட உற்பத்தியை முழுமையாக தரும் பட்சத்தில் செவ்வாய் முதல் சனி வரையுள்ள வார நாட்களில் வழங்கப்படும் நாள் ஒன்றுக்கான ஊதியம் வழங்கப்படும்.

(இ) இது நாள் வரை ஞாயிற்றுக்கிழமை வேலைக்கு வழங்கப்பட்ட 4.375 மணி நேரத்திற்குண்டான (8.5 மணி நேர வேலை அடிப்படையில்) எக்ஸ்கிரேஷியா / ஓவர்டைம் ஊதியம் (8.5 மணி நேர சாதாரண வேலை ஊதியத்துடன்) வாரத்தின் ஆறு நாட்களுக்கு சமமாக பகிர்ந்து (செவ்வாய் முதல் ஞாயிறு வரை) எக்ஸ்கிரேஷியா படி என்று ("EA" என்று சுருக்கமாக) தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு வந்த நாட்களுக்கு மட்டும் வழங்கப்படும். மேற்கூறிய எக்ஸ்கிரேஷியா ஊதியம் ஓவர்டைம் ஊதியத்தின் ஒரு பகுதியாக அங்கீகரிக்கப்படுவதால் P.F., போனஸ், பணிக்கொடை போன்றவைகளுக்கு இந்த ஊதியம் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட மாட்டாது.



(ஈ) இதன் அடிப்படையிலேயே மாதாந்திர ஊழியர்களின் ஊதியம் வழங்கப்படும்.

**1.2.3.** வெது நாள் வேலை தொடர்ந்து விருப்ப நாளாக இருந்து வரும். இருப்பினும் நிறுவனம் வெது நாள் வேலை தரயிலாத பட்சத்தில் தற்போதைய 8.5 மணி நேர வேலையடிப்படையில் 2.792 மணி நேரத்திற்குண்டான அடிப்படை சம்பளம் மற்றும் பஞ்சப்படி ஊதியம் அல்லது இவ்வொப்பந்தத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்படும் 8 மணி நேர வேலையடிப்படையில் 2.628 மணி நேரத்திற்குண்டான அடிப்படை சம்பளம் மற்றும் பஞ்சப்படி ஊதியம் வழங்கப்படும். இப்படி வழங்கப்படும் இந்த தொகை வெது நாள் ஈட்டுத் தொகை என்று குறிப்பிடப்படும். (சுருக்கமாக "SDC")

(3.645 மணி நேர அடிப்படை மற்றும் பஞ்சப்படி சம்பளம் 8.5 மணி நேர அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டு ஏற்கனவே 1.2.2. ஷரத்துப்படி 5 நாட்களுக்கு பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டு விட்டதால் இருப்பில் இருக்கும் மொத்த நேரம் 12.875 மணி நேரத்தின் சரிபாதியான 6.4375 மணி நேரமாகும். அனைத்து மணி நேரங்களும் 8.5 மணி நேர வேலை அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டது).

(ஆ) அப்படியிருந்த போதிலும் மேலே குறிப்பிட்டுள்ள துணை ஷரத்து 1.2.2 (இ)ன் படி ஞாயிற்றுக்கிழமை வேலை, நிர்வாகம் கொடுத்து தொழிலாளி வேலைக்கு வராத பட்சத்தில் அவர் அந்த நாளுக்கு எவ்வித ஊதியத்திற்கும் தகுதி பெறமாட்டார். இருப்பினும் அவர் முன்னனுமதியுடன் அவருடைய கணக்கில் இருக்கும் விடுப்பை அன்று எடுக்க அனுமதிக்கப்படுவார். அதன்படி அவருக்கு சாதாரண நாளுக்குண்டான ஊதியம் வழங்கப்படும்.

**2.0** மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஊதியம் மற்றும் சலுகைகள்

**2.1** மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதம் டிசம்பர் 15, 1997 முதல் மாதச் சம்பளம் பெறும் மற்றும் நிரந்தர பல்வேறு பிரிவு தொழிலாளர்களுக்கான ஊதிய

விகிதங்கள் முறையே இணைப்பு "A" மற்றும் "B" ல் தரப்பட்டுள்ளது.

2.2 அடிப்படைச் சம்பளத்தில் உயர்வு : டிசம்பர் 15, 1997-ல் இருந்து நிரந்தரத் தொழிலாளர்களின் அடிப்படைச் சம்பளம் தற்போதைய அடிப்படைச் சம்பளத்திலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு ரூ.15/-ம் மாதாந்திர சம்பளம் பெறும் தொழிலாளர்களின் அடிப்படைச் சம்பளம் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.360/-ம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இப்படி புதிதாக உயர்த்தப்பட்ட அடிப்படை சம்பளம் நிரந்தர / மாதாந்திர சம்பள விகிதங்களில் தகுந்தபடி அடுத்து இருக்கும் சம்பள விகிதங்களின் மேல் இருக்கும் படிகளில் பொருத்தப்படும்.

2.3. நடைமுறையில் உள்ள விதிகளின் படி தொழிலாளர்கள் தொடர்ந்து மாற்றியமைக்கப்பட்ட சம்பள விகிதத்தில் அதற்குரிய காலத்தில் இந்த ஒப்பந்தத்தின் படி பாதிப்பு ஏற்படாமல் வருடாந்திர ஊதிய உயர்வு பெற தகுதியுடையவர்களாவர்.

2.4. கூடுதல் சிறப்புச் சம்பளம் (சர்வீஸ் வெயிட்டேஜ் "SW" சுருக்கமாக)

2.4.1. 15-12-97 தேதியில் 5 வருடங்களுக்கு மேல் பணி புரிந்த தொழிலாளர்கள் (மாதாந்திர மற்றும் நிரந்தர) கூடுதல் சிறப்பு சம்பளமாக, முடிவுபெற்ற ஒவ்வொரு வருட பணிக்கும் ரூ.8/- வீதம் அதிக பட்சம் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.240/-க்கு மிகாமல் பெற தகுதியுடையவர்களாவர்.

2.4.2. முந்தைய ஒப்பந்தங்களின் வாயிலாக வழங்கப்பட்டு வரும் கூடுதல் சிறப்பு சம்பளமும் ஒன்றாக சேர்க்கப்பட்டு தொடர்ந்து மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள, துணை ஷரத்து 2.4.1ன் கூடுதல் சிறப்பு சம்பளத்துடன் இணைக்கப்பட்டு ஒட்டு மொத்தமாக சர்வீஸ் வெயிட்டேஜ் என்று அழைக்கப்படும். அதாவது சுருக்கமாக "SW".

2.4.3. இந்த "SW" தொடர்ந்து வைப்பு நிதி, இ.எஸ்.ஐ. பணிக் கொடை, போனஸ் சட்டம் 1965ன் படி வழங்கப்படும் போனஸ் தொகை முதலிய கணக்கீட்டிற்கு தற்போதுள்ள வழக்கத்தின் படி எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

## 2.5 பஞ்சப்படி

2.5.1. டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து சென்னை மாநகர தொழிலாளர் வாழ்க்கைத்தரக்குறியீடு 1936 அடிப்படையில் 1100 புள்ளிகளுக்கு மேல் உள்ள ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் 45 பைசா வீதம் கணக்கிடப்பட்டு பஞ்சப்படி வழங்கப்படும்.

2.5.2. பஞ்சப்படி ஒவ்வொரு மாதமும் அனைத்து தொழிலாளர்களுக்கும் வழங்கப்படும். நிரந்தர மற்றும் மாதாந்திர சம்பள தொழிலாளர்கள் மாதத்தின் அனைத்து நாட்களிலும் வேலை பார்த்ததற்கு முந்தைய மாத வாழ்க்கைத்தர புள்ளியின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்படும் பஞ்சப்படி கிடைக்க தகுதியுடையவர்களாவர். (உதாரணமாக ஜனவரி 1998ல் வேலை பார்த்த ஒரு தொழிலாளிக்கு டிசம்பர் மாத 1997 வாழ்க்கைத்தர புள்ளி அடிப்படையாக கணக்கிடப்படும்).

2.5.3. டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து பஞ்சப்படி கணக்கீடு 34.33/30க்கு பதிலாக ஒரே சீராக 34.33/30X34.33/30 அல்லது 1.3095 கணக்குப்படி கணக்கிடப்படும். அப்படி கணக்கிடும் பஞ்சப்படி மிக அருகில் உள்ள ரூபாயாக முழுமையாக வழங்கப்படும்.

2.5.4. பஞ்சப்படி மற்றும் எக்ஸ்கிரேஷியா படிகள் கணக்கீடு பின்வறுமாறு :-

$$\left( (DA\ PTS-1100) \times 0.45P \right) \div 30 \times \left[ \left[ 1.2 \times \frac{12.875}{8.5} \right] - \left[ \frac{34.33}{30} \right] \right] \times 4.33$$

## 2.6 ஊக்க போனஸ்

2.6.1. டிசம்பர் 15, 1997-ல் இருந்து கீழே குறிப்பிட்டுள்ள ஊக்க போனஸ் விகிதங்களில் கண்டுள்ள மாற்றங்கள் அடிப்படையில் தற்போதுள்ள நடைமுறை மற்றும்

விதிகளின்படி ஊக்க போனஸ் திட்டம் தொடர்ந்து அமுலில் இருந்து வரும்.

**2.6.2. மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஊக்க போனஸ் விகிதம் (நிரந்தர தொழிலாளர்கள்)**

நிரந்தர தொழிலாளர்களின் கிரேடு	01.11.93-ல் இருந்து	15.12.97-ல் இருந்து
	ரூ.பை	ரூ.பை
ஹைலி ஸ்கில்டு	1.20	1.65
செட்டர்	1.10	1.55
ஸ்கில்டு ஹையர்	1.05	1.45
ஸ்கில்டு லோயர் / வியூவர்	0.95	1.35
செமிஸ்கில்டு ஹையர்	0.70	1.10
செமிஸ்கில்டு லோயர்		
அன்ஸ்கில்டு 5 வருட / சர்வீசுக்கு மேற்பட்டவர்கள்	0.65	1.00
5 வருட சர்வீசுக்கு கீழ் உள்ள அன்ஸ்கில்டு	0.60	0.95

**2.6.3 மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஊக்க போனஸ் விகிதம் (மாதாந்திர சம்பளம்)**

மாதாந்திர சம்பள கிரேடுகள்	01.11.93 ல் இருந்து	15.12.97 ல் இருந்து
	ரூ.பை	ரூ.பை
1	1.15	1.60
2	1.15	1.60
3	1.15	1.60
4.	1.10	1.55
5 & 6	1.05	1.45
7	0.95	1.35
8 (5 வருட சர்வீசுக்கு மேல்)	0.65	1.00
9 (5 வருட சர்வீசுக்கு கீழ்)	0.60	0.95

**2.6.4. முழுமையாக முடிக்கப்பட்ட வேலை மற்றும் இன்ஸ்பெக்ஷனில் ஒப்புதல் பெற்ற வேலைகளுக்கு மட்டுமே ஊக்குவிப்பு ஊதியம் வழங்கப்படும்.**

திருத்தியமைத்து இன்ஸ்பெக்ஷனில் ஒப்புதல் பெறும் வேலைகளுக்கு ஊக்குவிப்பு ஊதியம் வழங்கப்படமாட்டாது.

- 2.6.5. நேரடி புக்கிங் குரூப்பில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் தங்களது வேலைக் குறிப்பு அட்டை முழுமையாக முடித்த பின்னரே சிறப்பு ஊக்குவிப்பு போனஸ் நீங்கலாக, தங்களின் 6% ஊக்குவிப்பு ஊதியத்திற்கு நிகரான கூடுதல் தொகை பெற தகுதியுடையவர்கள் ஆவார்கள். இந்த தொகை நேரடி புக்கிங் சர்சார்ஜ் இன்சென்டிவ் என்று வழங்கப்படும் (SDBI).
- 2.7. சிறப்பு ஊக்குவிப்பு திட்டம்: (SOPIBS) : தற்போது நடைமுறையில் இருக்கும் சிறப்பு ஊக்குவிப்பு / ஊக்குவிப்பு திட்டம் தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருக்கும்.
- 2.8. வீட்டு வாடகைப்படி: டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து வீட்டு வாடகைப்படி மாதம் ரூ.340/-ல் இருந்து மாதம் ரூ.550/- ஆக உயர்த்தப்படுகின்றது.
- 2.9. சீருடை மற்றும் தையற்கூலிகள்: செப்டம்பர் 29, 1985 ஒப்பந்தத்தில் உள்ள ஷரத்துக்கள் 5.2 (a) (b) (d) மற்றும் (e) தொடர்ந்து அமுலில் இருக்கும்.
- 2.10. பயணப்படி: டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து பயணப்படி மாதம் ரூ.80/-ல் இருந்து மாதம் ரூ.160/- ஆக உயர்த்தப்படும். நிறுவனத்தால் போக்குவரத்து வசதி பெறும் தொழிலாளர்களுக்கு பயணப்படி வழங்கப்பட மாட்டாது.
- 2.11 சலவைப்படி: டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து சலவைப்படி மாதம் ரூ.50/-ல் இருந்து மாதம் ரூ.115/- ஆக உயர்த்தப்படும்.
- 2.12 இரவு பணிப்படி: டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து இரவு பணிப்படி சீழ்க்கண்டவாறு உயர்த்தப்படும்.

## 2.12.1 நிரந்தரத் தொழிலாளர்கள்

கிரேடுகள்	01.11.93ல்	15.12.97ல்
	இருந்து	இருந்து
	ரூ.பை	ரூ.பை
ஹைலி ஸ்கில்ல்டு	7.80	13.80
செட்டர்	6.00	12.00
ஸ்கில்ல்டு ஹையர்	6.00	12.00
ஸ்கில்ல்டு லோயர் / வியூவர் } செமிஸ்கில்ல்டு ஹையர் } செமிஸ்கில்ல்டு லோயர் }	4.80	10.80
அன்ஸ்கில்ல்டு }	3.60	9.60

## 2.12.2 மாதாந்திர சம்பள தொழிலாளர்கள்

பிரிவுகள்	01.11.93ல்	15.12.97ல்
	இருந்து	இருந்து
	ரூ.பை	ரூ.பை
பிரிவு 1 மற்றும் 2	6.00	12.00
பிரிவு 3,4 மற்றும் 5	4.80	10.80
பிரிவு 6	3.60	9.60
பிரிவு 7 மற்றும் 8	3.00	9.00

## 2.13 ஓய்வு கால சலுகை

2.13.1 டிசம்பர் 15, 1997ல் இருந்து நிறுவனத்தில் குறைந்த பட்சம் 15 வருடகால பணி முடித்து மற்றும் 58வயது நிரம்பி ஓய்வு பெறும் தொழிலாளர்கள் ஓய்வு கால சலுகையாக ரூ.10,000/- பெற தகுதியுடையவர்களாவர்.

2.13.2 இத்துடன் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுக்கும் தலா ஒரு ரூபாய்க்கு பதிலாக ரூ.2/- வீதம் பங்களிப்பர்.

2.14. கல்விக்கான உதவித்தொகை : ஜனவரி 1998 முதல் கல்விக்காக வழங்கப்படும் வருடாந்திர உதவித் தொகை ரூ.1000/- ல் இருந்து ஒரு வருடத்திற்கு ரூ.1200/- ஆக உயர்த்தப்படும்.

- 2.15 விடுமுறைக்கால பயண உதவி:** 01.01.98 முதல் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் குறைந்த பட்சம் 5 நாட்கள் தொடர்ந்து சேமிப்பு விடுப்பு எடுக்கும் பட்சத்தில் அவர்கள் விடுமுறைக்கால பயண உதவியாக இரண்டு வருடங்களுக்கு ஒரு முறை ரூ.4000/- பெற தகுதியுடையவர்களாவர்.
- 2.15.2** ஒவ்வொரு மாதத்திலும் ஷாப் / டிபார்ட்மென்டில் உள்ள மொத்த தொழிலாளர்களில் 2.08 விழுக்காடு அளவு மட்டுமே LTA விடுப்பு எடுக்க அனுமதி வழங்கப்படும்.
- 2.16. குழுமப் பாதுகாப்புடன் கூடிய காப்பீட்டு திட்டம்:**
- 2.16.1** 21-10-93 தேதியிட்ட ஒப்பந்த ஷரத்து 3.27 தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வரும். ஆனால் இதன் மூலம் பெறப்படும் சலுகைத் தொகை 01-01-98ல் இருந்து ரூ.35,000/-ல் இருந்து ரூ.75,000/- ஆக உயர்த்தப்படும். இதன் பேரில் ஒவ்வொரு தொழிலாளியின் மாதாந்திர பிரிமியத் தொகை ரூ.35-ல் இருந்து ரூ.90/- ஆக அதிகரிக்கும். ஆதலின் 01.01.98ல் இருந்து ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் தற்போதைய மாதாந்திர ரூ.17.50 பிரிமியத்திற்கு பதிலாக மாதம் ரூ.45/- செலுத்து வார்கள்.
- 2.16.2** இத்திட்டம் ஒவ்வொரு ஆண்டும் புதுப்பிக்கப் படுவதாகும். மேலும் காப்பீட்டு நிறுவனத்தால் வரையறுக்கப்படும் கூடுதல் பிரிமியம் ஏதாகிலும் இருப்பின் அவற்றை தொழிலாளர்களே ஏற்க வேண்டும். இத்திட்டத்தை பொருத்தமட்டில் கம்பெனி எவ்வித கூடுதல் சுமையையும் ஏற்காது.
- 2.17 மெடி - கிளைம் திட்டம்:** 01.01.98ல் இருந்து தற்போதைய இத்திட்டம் வாழ்க்கைத் துணையையும் உள்ளிட்டு கூடுதல் சலுகையுடன் தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வரும். தொழிலாளர் மற்றும் தங்களது வாழ்க்கைத் துணைக்கும் சேர்த்து செலுத்த வேண்டிய பிரிமியம் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.71.79 ஆகும். நிறுவனம் ஏற்கனவே மாதம் ஒன்றுக்கு ஒரு தொழிலாளிக்கு ரூ.10.42 பிரிமியத்திற்காக

ஒதுக்குவதால் மீதமுள்ள 50% குண்டான மாதாந்திர பிரிமியத் தொகை ரூ.25.48 ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் நிறுவனம் செலுத்தும். இதுபோல மற்றுமுள்ள 50% பிரிமியத் தொகையான ரூ35.90ஐ ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் செலுத்துவார்கள்.

**2.17.2** இந்த திட்டம் ஒவ்வொரு வருடமும் புதுப்பிக்க கூடியதாகும். மேலும் காப்பீட்டு நிறுவனத்தால் வரையறுக்கப்பட்ட கூடுதல் பிரிமியம் செலுத்த நேரிடும் பட்சத்தில் தொழிலாளியே அதனை ஏற்க வேண்டும். இந்த திட்டத்தை பொருத்தமட்டில் மேற்கொண்டு எவ்வித கமையும் கம்பெனி ஏற்காது.

**2.18** மருத்துவச் செலவு ஈட்டுத் தொகை : 01-01-98ல் இருந்து மருத்துவச் செலவிற்கான வருடாந்திர ஈட்டுத் தொகை ரூ.2160/-ல் இருந்து (1200 + 960) ஒரு வருடத்திற்கு ரூ.3000/- ஆக உயர்த்தப்பட்டு அது மாதம் ரூ.250/- வீதம் மாதச்சம்பளத்துடன் வழங்கப்படும். மேலும் 21.7.89 தேதியிட்ட ஒப்பந்தத்தின் 2.20 ஷரத்துப்படி மருத்துவ ஈட்டுத் தொகை பெறுவதற்கான விதிமுறைகள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருக்கும்.

**2.19.** வீட்டு வசதி கடன்

இந்த ஒப்பந்தம் நடைமுறையில் இருக்கும் 01.01.98 மற்றும் 31-12-2000 காலகட்டத்தில் நிறுவனம் தகுதி பெறும் 1200 தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதிக்கடனாக ரூ.12,000/-த்திற்கு பதிலாக ரூ.15,000/- தற்போது நடைமுறையில் இருக்கும் சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்பட்டு தருவதாக ஒப்புதல் அளிக்கின்றது.

கால வரம்பு	கடன்களின் எண்ணிக்கை
1998	400
1999	400
2000	400



- 2.19.1** நிர்வாகத்திற்கும் சங்கத்திற்கும் இடையே HDFC வீட்டு வசதிக் கடன் சம்பந்தமாக நிறுவனம் சிறந்த லாப மீட்டி நிலைத்து இருக்கும் தருணத்தில் மீண்டும் பேச்சு வார்த்தை தொடரப்படும்.
- 2.20** அசோக் லேலண்டு எண்ணூர் தொழிலாளர்கள் பங்குடன் கூடிய ஓய்வு ஊதிய திட்டம்.
- 2.20.1** 24.05.95 தேதியிட்ட 4வது ஷரத்துப்படி ஓய்வு ஊதிய நிதிக்கு நிர்வாகத்தின் பங்காக வருடாந்திரம் ரூ80/- லட்சம் கொடுக்க நிர்வாகம் ஒப்புதல் அளித்தது. இதன்படியே இந்த தொகை ஒவ்வொரு வருடமும் அக்டோபர் முதல் தேதியில் ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்தில் செலுத்தப்படுகிறது.
- 2.20.2** 1998ல் இருந்து ஓய்வு ஊதிய நிதிக்கு கூடுதலாக வருடாந்திரம் ரூ.20 லட்சம் கொடுக்க ஒப்புதல் அளிக்கின்றது.
- 2.21** சமுதாய வளர்ச்சித் திட்டம் : இந்த நிதிக்காக 01-01-98ல் இருந்து நிறுவனம் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் மாதம் ஒன்றுக்கு செலுத்தும் ரூ.3/-க்கு பதிலாக மாதம் ரூ.8/- செலுத்தும் மற்றும் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.2/-க்கு பதிலாக மாதம் ரூ.5/- செலுத்துவார்கள்.
- 2.22** இம்ப்ரூவர் மற்றும் STAக்கள்: சர்வீஸ் வெயிட்டேஜ் மற்றும் வீட்டு வசதிக் கடன் குறித்து இம்ப்ரூவர் மற்றும் STAகளுக்கு பணிக்காலத்தில் இரண்டு வருடம் கூடுதலாக்கப்படும். மேற்கொண்டு இவர்களுக்காக எவ்வித சலுகையும் ஏற்கப்படமாட்டாது.
- 3.0** மாற்றியமைக்கப்பட்ட செய்முறைகள் - நேரடி தொழிலாளர்கள்
- 3.1** இந்த ஒப்பந்தத்தில் உயர்த்தப்பட்டுள்ள ஊதியம் மற்றும் இதர படிசளை கருத்தில் கொண்டு தற்போதுள்ள உற்பத்தி அளவை (9.6 மணி நேரம்) ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஒவ்வொரு நாளும் ஷிப்ட் ஒன்றுக்கு 20% உற்பத்தியுயர்வு தவறாமல்

தருவார்கள் என்று ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது. தொழிலாளர்கள் உற்பத்தி உயர்வு கொடுக்க தவறும் பட்சத்தில் ஒழுங்கு முறை நடவடிக்கைக்கு உட்படுத்தப்படுவார்கள்.

3.2 வேலை நேரத்தை விப்ட் ஒன்றுக்கு 8 மணி நேரமாக குறைப்பதன் மூலம் எக்காரணத்தை கொண்டும் எப் பொழுதும் உற்பத்தி குறைப்பு இருக்கலாகாது. மாற்றி கூறுகையில் ஒப்பந்தம் அமுல் படுத்தும் நாளிலிருந்து 8 மணி நேரத்தில் (9.6 X 1.20) 11.52 மணி நேர உற்பத்தி கொடுக்க வேண்டும்.

முதல் விப்டின் உற்பத்தியானது 7.5/8.0 மணி நேரம் அல்லது 2 மற்றும் 3வது விப்டின் 93.75% உற்பத்தியளவு ஆகும்.

3.3 இந்த ஒப்பந்தத்தில் கண்டுள்ள இணைப்பு "C" மற்றும் "D"ன் படி மெயின் அசம்பளி மற்றும் பாகங்களின் உற்பத்தியளவு மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

3.3.1 இணைப்பு "C" மற்றும் "D" ஒரு உதாரணத்திற்கே யாகும். இணைப்பில் முறையே குறிப்பிடப்படாமலிருப்பினும் தற்போது உள்ள அனைத்து உற்பத்தி அளவுகளும் 16-12-97-ல் இருந்து நேரிடையாக 20% உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

3.3.2 இவ்வொப்பந்தத்தில் முதல் விப்டின் காலத்தை 7.5 மணி நேரமாக உயர்த்தி மற்றும் உற்பத்தி திறனை 20% உயர்த்த தேவையான ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட செயல்முறை மாற்றங்கள் இணைப்பு "C"ல் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.3.3 இவ்வொப்பந்தத்தில் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட 20% உற்பத்தி திறன் உயர்வை அடைவதற்கு இணைப்பு "C" மற்றும் "D"யில் விவரிக்கப்படாத பாகங்களுக்கு உற்பத்தி செயல்முறை மற்றும் அளவு சுமுகமாக ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டு எவ்வித விதிவிலக்குமின்றி 16-12-97க்கு முன்னரே உற்பத்தி தளத்தில் முடிவு எடுக்கப்பட வேண்டும்.

3.3.4. ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட 20% உற்பத்தி திறன் முடிவுகள் முழுமையான எண்ணாக இல்லாத பட்சத்தில் மிக அருகில் உள்ள முழு எண்ணாக உற்பத்திக்கு கணக்கிடப்படும் அதாவது 0.5ம் அதற்கு மேல் உள்ளவைகள் அடுத்து உள்ள அதிக எண்ணுக்கும் அதற்கு கீழ் இருக்குமாயின் அருகில் உள்ள குறைந்த எண்ணுமாகவும் முழுமையாக்கப்படும்.

3.3.5. இணைப்பு "C" மற்றும் "D" இவ்வொப்பந்தத்தின் ஒரு பகுதியாக இருக்கும்.

4.0 மாற்றியமைக்கப்பட்ட செயல்முறைகள் - மறைமுக தொழிலாளர்கள்

4.1 அனைத்து மறைமுக தொழிலாளர்களும் நேரடி தொழிலாளர்கள் கொடுக்கும் உற்பத்தி உயர்வு மற்றும் வேலைமுறைகளை ஈடுகட்டும் வகையில் அவர்களின் தற்போதைய வேலைபளு, நடைமுறை,செய்யும் வேலைகளை 20% உயர்த்துவதற்கேற்ப தங்களின் பொறுப்புக்களையும் வேலை பளுவையும் உயர்த்துவார்கள்.

4.2 நேரடி மற்றும் மறைமுக உற்பத்தி தொழிலாளர்கள் முறையே தங்களின் பகுதி மற்றும் டிபார்ட்மெண்ட் நிர்வாகம் அறிவுரையின் பேரில் குழுக்களை மாற்றியமைத்து / வரைமுறையை மாற்றியமைத்து உற்பத்தியுயர்வை முழுமையாக அடைவதற்கேதுவாக டூல்களும், MTR, சிவில், எலக்டிரிகல் மற்றும் மெக்கானிக்கல் பராமரிப்பு, ஸ்டோர்ஸ், புரடக்ஷன் சர்வீசஸ் போன்ற மறைமுக தொழிலாளர்கள் தங்களது உற்பத்தி / வேலை முயற்சியை அதிகப்படுத்துவார்கள். இப்படி உயர்த்துவது மறைமுகப் பகுதியில் இருக்கும் தொழிலாளர்களின் கடமையுமாகும். மேலும் இதன் மூலமாகவே அவர்கள் தங்களின் ஊதிய உயர்வை அடைதல் வேண்டும்.

4.3 மறைமுக பகுதிகளான டைம் ஆபீஸ், பைனான்ஸ், அட்மினிஸ்ட்ரேஷன், சிஸ்டம்ஸ் முதலிய இடங்களில் தொழிலாளி தன்னுடைய கடமையான, நாள் ஒன்றுக்கு தினம் செய்யும் வேலையில் 20% உயர்வு முழுமையாக

தருவிக்க குழுக்களை மாற்றியமைத்தல் / ஆட்களை மாற்றியமைத்தல் மற்றும் மறுபடியும் சீரமைத்தல் முதலிய செயல்களை நிர்வாகம் மேற்கொள்ளும். தகுந்த அறிவுரைகள் டிபார்ட்மென்ட் / ஷாப் தலைமை அதிகாரிகளுக்கு வழங்கப்படும் அவைகளை தொழிலாளர்கள் கடைப்பிடித்தல் வேண்டும்.

4.4 நேரடி மற்றும் மறைமுக பகுதிகளில் மாற்றியமைக்கப்பட்ட உற்பத்தி முறை / கொடுக்கும் உற்பத்தி / தேவை முதலியவைகளுக்கேற்ப ஸ்டோர்ஸ் / புரடக்ஷன் சர்வீசஸ் தொழிலாளர்கள், நேர்முக உற்பத்தி மற்றும் மறைமுக உற்பத்தி பகுதிகளின் தேவைகேற்ப தங்களின் வேலைகளான வைத்தல், எடுத்தல், கையாளுதல், இடமாற்றம் செய்தல், வழங்குதல் முதலியவைகளில் தற்போதைய ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட அளவு / விசிதங்களில் / 1.2 மடங்கு செய்வார்கள். இதற்கேற்ப மெட்ரீயல் பெறுதல், சரிபார்த்தல், அடுக்குதல், எடுத்தல், கூடுதலான வண்டி ஓட்டங்களுக்கேற்ப கூடுதலான பொருட்களை ஏற்றுவது, அதிகப்படியான பாகங்களை அதிகமுறை ஏற்றுவது, முதலிய இடங்களில் உயர்த்தப்பட்ட உற்பத்தி அளவை சரிசெய்யும் வகையில் தங்களின் வேலைகளை உயர்த்தி செய்வார்கள். குறிப்பாக PPC தொழிலாளர்கள் தற்போதுள்ள ஆட்கணக்கில் தங்கள் வேலையை 1.2 மடங்கு செய்யும் வகையில் பிரேம்கள், ரியர் ஆக்ஸில்கள், வெஸ்ட்லேண்டு, ஸ்பேர்பார்ட்ஸ், இன்ஜின்கள், IUMT முதலியவைகளை தேவைக்கேற்ப தேவைப்படும் தடவை வண்டியில் எடுத்து செல்லுவார்கள்.

4.5 அவ்வப்போது ஸ்டோர்ஸ் மற்றும் புரடெக்ஷன் பிளானிங் தொழிலாளர்கள் அனைத்து மாதிரியான வண்டிகள் / இன்ஜின்கள் இணைப்புகள் மேலும் KDC மற்றும் நிறுவனத்தின் மற்ற யூனிட்களுக்கு தேவைப்படும் புதிய / தற்போதைய / மாற்றியமைக்கப்பட்ட பொதுவான மற்றும் தனித்தன்மை வாய்ந்த பொருட்களை தருவிக்கும் வண்ணம் பொருட்களை பேக் செய்து கையாண்டு வேறு இடத்திற்கு மாற்றியும் எடுத்து செல்லவும் அங்கு வழங்கவும் எவ்வித மறுப்புமின்றி செயல்பட வேண்டும்.

4.6 மாற்றியமைக்கப்பட்ட உற்பத்தியுயர்வை அடையும் வண்ணம் அனைத்து பொருட்களும் கொடுக்கப்பட வேண்டியதை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் நிரந்தர / மாதாந்திர தொழிலாளர்களை மாற்றியமைப்பதில் வருகைப்பதிவு இல்லாத நேரத்திலும் முழுமையாக எவ்வித காலதாமதமும் இன்றி ஒப்புதல் தர வேண்டும்.

4.7 20% உற்பத்தி திறன் உயர்வு அடைவதை முன்னிட்டு இன்ஸ்பெக்ஷன் பகுதியில் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் கூடுதலாக பாகங்கள், சப் அசெம்பளிகள், அசெம்பளிகள் இன்ஸ்பெக்ட் செய்தல் வேண்டும்.

4.8 இன்ஸ்பெக்டர்களை பல்வேறு ஷாப்புகள் / டிபார்ட் மெண்ட்களுக்கு இடையில் அமர்த்துவது / மாற்றம் செய்வதில் முழுமையான இணக்கம் வேண்டும். மற்றும் அனைத்து மாற்றங்களும் நிர்வாகம் மற்றும் இருதரப்பினரின் முழு ஒப்புதலுடன் நடைபெறும்.

5.0 செய்முறை பழக்கங்கள்

5.1 எண்ணூரின் ஸ்திரத்தன்மையை தொடர்ந்து உறுதிப்படுத்துவதற்கு சங்கமும் தொழிலாளர்களும் வாடிக்கையாளர்களின் தேவைக்கேற்ப தற்போதுள்ள பொருட்களில் உடனுக்குடன் விரைவில் மாற்றம் செய்யவும், புதிய பொருட்களை அறிமுகம் செய்யவும், மாறிவரும் தயாரிப்பு தொழில் நுட்பங்களுக்கேற்ப, தேவையற்ற வேலை முறைகளை நீக்குவதற்கு புதிய இயந்திரங்களை பொருத்துவதற்கும், தற்போதுள்ள இயந்திரங்களை மாற்றியமைப்பதற்கும், இயந்திரப்பகுதி மற்றும் அசெம்பளி லைன்கள் மாற்றியமைப்பதற்கும், ஒப்புதல் தந்து உறுதிப்படுத்துவார்கள். மேலும் சங்கமும் தொழிலாளர்களும் இணக்கமான முறையில் ஆட்களை அமைப்பதிலும் தற்போதைய மற்றும் புதிய இயந்திரங்களில் முழுமையான உற்பத்தியளவை பெறுவதற்கும் முழுமனதுடன் தங்களின் ஒத்துழைப்பை நல்குவார்கள்.

5.2 வாடிக்கையாளர்களை கவரும் வகையில் நிறுவனத்தையும் அதன் பொருட்களையும் போட்டிச் சந்தையில் நிலை நிறுத்திக் கொள்ள புதிய தயாரிப்பு

தொழில் நுட்பங்கள், செய்முறை, கருவிகள், இயந்திரக் கருவிகள் முதலியவைகளை நிர்வாகம் தங்கு தடையின்றி உட்புகுத்த வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

5.3 தொடர்ந்து நிர்வாகம் எடுக்கும் உற்பத்திச் செலவு குறைப்பு நடவடிக்கைகளில் சங்கமும் தொழிலாளர்களும் ஒத்துழைப்பு நல்கவேண்டும்.

5.4 IVECO/ZF கியர்பாக்ஸ் உற்பத்தியை வழிகோலும் வகையில் ஷாப் IV ன் இடத்தை காலி செய்ய ரியர் ஆக்ஸில் அசெம்பளி ஏப்ரல் 1998 வாக்கில் ஷாப் V க்கு மாற்றப்படும்.

5.5 தற்போது 140 செட்டர்கள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. எங்காவது உற்பத்தி பகுதியில் செட்டர்களின் வேலை குறைந்தாலோ அல்லது அந்த லைன் நிறுத்தப்பட்டாலோ அங்குள்ள செட்டர்கள் தேவைக்கேற்ப வேறு இடத்திற்கு மாற்றப்படுவார்கள்.

5.6 புதிய இயந்திரங்களை பொருத்தும் போதிலும், புதிய செயல்முறைகளை ஆரம்பிக்கும் போதும், அல்லது தற்போதுள்ள செயல்முறைகளில் மாற்றங்கள் செய்யும் போதும் தேவைப்படும் கால நிர்ணய ஒப்பந்தம், இயந்திரம் பொருத்தப்பட்ட 45 நாட்களுக்குள் முடிக்கப்பட வேண்டும்.

#### 6.00 ஒழுக்கம்

சங்கமும் நிர்வாகமும் ஒழுங்குமுறை கோட்பாடுகளை கடைபிடித்தல் வேண்டும். மேலும் தொழிலாளர்களிடையே ஒழுக்கத்தை நிலை நாட்டுவதில் நிர்வாகத்தின் உரிமையை சங்கம் தெளிவுப்படுத்துகின்றது.

#### 7.00 பொதுவானவை :

இந்த ஒப்பந்தத்தின் மூலம் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியம் மற்றும் பதிகளின் உயர்வு மற்றும் இதர சலுகைகளை அளித்ததின் பேரில் சங்கம் தொழிலாளர்களின் சார்பில் நிர்வாகத்திற்கு அளிக்கும் ஒப்புதல்.

- 7.1 இந்த ஒப்பந்தம் அமுலுக்கு வரும் முதல் நாளில் இருந்து 20% உற்பத்தி திறன் உயர்வு மற்றும் முதல் ஷிப்ட் மாற்றம் உள்ளிட்டு அமுல்படுத்த சங்கம் நிர்வாகத்திற்கு உறுதுணையாக இருக்கும்.
- 7.2 EURO - 1 இந்தியா 2000 செய்முறைகள் தேவையை அடைவதற்கு லேலண்டு இன்ஜின்களில் ஏற்படும் மாற்றங்களை செய்வதற்கு தேவைப்படும், இயந்திரங்களை பொருத்துதல் / புதிய கருவிகள், இயந்திரங்களை பயன்படுத்துதல், இயந்திரங்களை மாற்றியமைத்து ஷாப் IIல் மாற்றம் செய்தல், தற்போதுள்ள உற்பத்தி மற்றும் அசெம்பளி லைனில் மாற்றம் செய்தல் முதலிய வேலைகளில் சங்கம் நிர்வாகத்துடன் கலந்து உறுதுணையாக இருந்து ஒத்துழைப்பு நல்கும்.
- 7.3 நல்லொழுக்கத்தை கடைபிடித்து வருவதற்கும் விடுப்பு எடுப்பதை குறைப்பதற்கும், மாறி வரும் தொழில்நுட்ப மாற்றங்களுக்கேற்ப முழுமையாக மனித ஆற்றலை அதிகபட்சம் பயன்படுத்துவதற்கும், உற்பத்தி / உற்பத்தி திறன் இலக்கை அடைவதற்கும், நிர்வாகத்துடன் ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும். புதிய தொழில்நுட்ப இயந்திரங்கள் மற்றும் புதிய சாதனங்களை உட்புகுத்துவதற்கும் மேலும் அவைகளை தயாரிப்பாளர்கள் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளபடி அதிகப்பட்சம் மிதமான அளவு பயன்படுத்துவதற்கும், அவ்வப்போது தேவைப்படும் பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதற்கும் நிர்வாகத்துடன் ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும்.
- 7.4 ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட உற்பத்தியை அடைவதற்கும் மெட்ரிகியல்களின் பாதுகாப்பிற்கும் கழிவு / மறுபடியும் செய்தல் / திருத்தி செய்தல் முதலியனவற்றை ஒழிப்பதற்கு முழு ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும்.

- 7.5 எண்ணூரில் உற்பத்தி செய்யும் பொருட்களின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கு தொடர்ந்து ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும்.
- 7.6 இயந்திரங்களின் நீடித்த மற்றும் இடையூறற்ற உழைப்பு மற்றும் அதன் திறனை தொழிலாளர்கள் உறுதிப்படுத்தும் வகையில் இயந்திர தயாரிப்பாளர்களால் வரையறுக்கப்பட்ட ஸ்பீடு மற்றும் ஃபீடுகளை (கடைபிடிக்கும்படி) உறுதி செய்யவேண்டும்.
- 7.7 சந்தையின் தேவையை சரிசெய்வதற்கு நிறுவனத்தில் ஏற்படும் மாற்றங்களை அமுல் செய்யும் பொருட்டு ஏற்படும் பாகங்கள் / அசெம்பளிகள் தேவையில்லாத பட்சத்திலும் மற்றும் புதிய தொழில்நுட்பம் வாய்ந்தவைகளை மூலம் அகற்றப்படும் பட்சத்திலும் தொழிலாளர்களை விரைவில் மாற்றியமைப்பதற்கு நிர்வாகத்துடன் ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும்.
- 7.8 வாடிக்கையாளர்களின் தேவைகளை சரிசெய்வதற்கு எண்ணூரில் புதிய மற்றும் நேர்த்தியான பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு எடுக்கப்படும் அனைத்து இடமாற்றங்கள் மாற்றும் தற்போது இருக்கும் இடத்தில் செய்யப்படும் மாற்றங்கள் முதலியவைகளுக்கு முழுமனதுடன் ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும்.
- 8.0 அத்தியாவசிய பணியாளர்கள்: முந்தைய ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அனைத்து அத்தியாவசிய பணியாளர்களுக்கு பொருந்தும் விதிமுறைகள் தொடர்ந்து நடை முறையில் இருக்கும்.
- 9.0 நல நடவடிக்கைகள் :
- 01.01.98 முதல் சீழ்க்கண்ட கூடுதல் சலுகைகள் நிரந்தர தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும்.
- (அ) தற்போது மழைக் கோட்டு வழங்கப்படாத தொழிலாளர்களுக்கு மூன்று வருடங்களுக்குகொரு முறை மழைக் கோட்டு வழங்கப்படும்.
- (ஆ) தற்போது மழைக் கோட்டு பெற தகுதியுடைய தொழிலாளர்களுக்கு 5 வருடங்களுக்குகொரு முறை



கம்-பூட்டு வழங்கப்படும்.

(இ) தற்போது தேங்காய் எண்ணெய் பெறாத தொழிலாளர்களுக்கு இரண்டு மாதத்திற்குகொரு முறை 300 மி.லி தேங்காய் எண்ணெய் வழங்கப்படும்.

(ஈ) வருடத்திற்கு இரண்டு ஜோடி சாக்ஸ்கள்.

(உ) ஜூன் 18, 1970 ஒப்பந்தம் ஷரத்து 7ன் படி கொடுக்கும் டிசபினிட்டி அலவன்ஸ் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.15/- ஆக உயர்த்தப்படும்.

## 10.00 வரம்பு

இந்த ஒப்பந்தம் ஊதியம், படிகள், சலுகைகள் மற்றும் ஊக்குவிப்பு ஊதியத்தில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் உள்ளிட்டு வேலைகள் மற்றும் செய்முறையில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் குறித்து சங்கம் கொடுத்த கோரிக்கைகளின் பேரில் ஏற்பட்ட முழுமையான மற்றும் இறுதியான ஒப்பந்தமாகும். போனஸ் சட்டம் 1965 திருத்தப்பட்ட சட்டத்தின் படி வழங்கக்கூடிய போனஸ் தவிர நிறுவனத்திற்கு நிதிசமை ஏற்படுத்தக் கூடிய கோரிக்கைகளை சங்கமோ அல்லது தொழிலாளர்களோ, நேரிடையாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ எழுப்பமாட்டார்கள் என்று சங்கம் இதன் மூலம் ஒப்புதல் தருகின்றது.

11.0 இந்த ஒப்பந்தத்தின் மூலம் குறிப்பாக மாற்றப் பட்டிருந்தாலோ, திருத்தியமைக்கப்பட்டிருந்தாலோ அல்லது நீக்கப்பட்டிருந்தாலோ அன்றி இவ்வொப்பந்தத்தின்படியும், அப்படியில்லாத பட்சத்தில் சங்கமும் நிர்வாகமும் கையெழுத்திட்டு நடைமுறையில் இருந்து வரும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கைகள், ஒப்பந்தங்கள், ஒப்புதல்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வரும்.

12.00 எக்ஸ்சிரேஷியா - மொத்தத் தொகை பட்டுவாடா 01-01-97ல் இருந்து 14-12-97 வரையிலான காலத்திற்கு அல்லது இந்த ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிட்டுள்ள சில சலுகைகளின் ஆரம்ப காலத்தினை கணக்கிட்டோ ஊதியத்தில் ஏற்படும் மாறுதல்கள் மற்றும் தனது

கோரிக்கைகளுக்கு சேர வேண்டிய தொகை முழுவதும் ஈடுகட்டும் வகையில் இந்த ஒப்பந்தத்தில் அடங்கியும் நிறுவனத்தில் 31-12-96 அன்று அல்லது அதற்கு முன்போ வேலையில் சேர்ந்து இந்த ஒப்பந்தம் கையெழுத்திட்ட தேதியில் இருந்து தொடர்ந்து நிறுவனத்தில் பணிபுரிந்து வரும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ரூ.8500/- (ரூபாய் எட்டாயிரத்து ஐநூறு மட்டும்) இவ்வொப்பந்தத்தின் முழுமையான மற்றும் இறுதியான தொகையாக கொடுக்க நிறுவனம் ஒப்புக் கொள்கிறது.

12.2 01.01.97ல் இருந்து இந்த ஒப்பந்தம் கையெழுத்திட்ட நாள் வரை தொழிலாளர்கள் எடுத்திருக்கும் அனுமதி பெறாத விடுப்புகளின் விகிதங்களுக்கேற்ப பணம் பிடித்தல் செய்யப்படும்.

12.3 மேலே குறிப்பிட்டுள்ள எக்ஸ்கிரேஷியா தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும்போது அதிலிருந்து ரூ.300/- சங்கத்தின் கட்டிட நிதிக்காக பிடித்தம் செய்யப்பட்டு அசோக் லேலண்டு தொழிலாளர் சங்கத்திற்கு வழங்கப்படும்.

13.0 ஒப்பந்தத்தின் கால வரம்பு

இந்த ஒப்பந்தமானது கையெழுத்திடப்பட்ட தேதியிலிருந்து டிசம்பர் 31, 2000 தேதி வரை நடைமுறையில் இருக்கும். அதன் பின்னர் புதியதொரு ஒப்பந்தம் உருவாகும் வரை இந்த ஒப்பந்தம் தொடர்ந்து இருதரப்பினரையும் கட்டுப்படுத்தும்.

13.2 செப்டம்பர் 30, 2000ம் தேதிக்கு பிறகு எந்த ஒரு தரப்பினரும் மூன்றுமாத முன்னறிவிப்புடன் இந்த ஒப்பந்தத்தை ரத்து செய்யும் எண்ணத்தை தெரியப்படுத்தலாம். இருப்பினும் ஒரு புதிய ஒப்பந்தம் உருவாகும் வரை இந்த ஒப்பந்தத்தின் ஷரத்துக்கள் தொடர்ந்து இருதரப்பினரையும் கட்டுப்படுத்தும்.

இதற்கு அத்தாட்சியாக இருதரப்பினரும் டிசம்பர் 14, 1997 அன்று இந்த ஒப்பந்தத்தில் கையொப்பமிட்டனர்.

நிறுவனத்தின் சார்பில்  
(ஒப்பம்)

ஜே. ஜோசப்

துணை நிர்வாக இயக்குனர்

(ஒப்பம்)

வி. ஆதிமூலம்

தொழிலக இயக்குனர்

எண்ணூர்

(ஒப்பம்)

பி.எம். உதயசங்கர்

துணை பொது மேலாளர்

பர்சனல்

(ஒப்பம்)

கே.எஸ். சத்தியநாராயணா

துணை பொது மேலாளர்

சேசிஸ்

(ஒப்பம்)

பி. நாராயணன்

துணை பொது மேலாளர்

ஈஸ்ட்லேண்டு

(ஒப்பம்)

கே.ஜி.எஸ். மூர்த்தி

துணை பொது மேலாளர்

பராமரிப்பு

(ஒப்பம்)

கே. ராமானந்த்

துணை பொது மேலாளர்

டிரான்ஸ்மிஷன்

சங்கத்தின் சார்பில்  
(ஒப்பம்)

ஆர். குசேலன்

தலைவர் அ.லே.தொ.சங்கம்

(ஒப்பம்)

ஏ. சேவியர் ராஜ்

துணைத் தலைவர்

அ.லே.தொ.சங்கம்

(ஒப்பம்)

எஸ். சூரியமூர்த்தி

துணைத் தலைவர்

அ.லே.தொ.சங்கம்

வி. அய்யப்பன் பிள்ளை

துணைத் தலைவர்

அ.லே.தொ.சங்கம்

(ஒப்பம்)

என். துரைராஜ்

பொதுச் செயலாளர்

அ.லே.தொ. சங்கம்

(ஒப்பம்)

ஜி. தர்மராஜ்

இணைச் செயலாளர்

அ.லே.தொ. சங்கம்

(ஒப்பம்)

வி. ஏழுமலை

இணைச் செயலாளர்

அ.லே.தொ. சங்கம்

(ஒப்பம்)

கே.வி.கிருஷ்ணன்

துணை பொது மேலாளர்

இன்ஜின்ஸ்

(ஒப்பம்)

ஜே. புண்ணியகோட்டி

பொருளாளர்

அ.லே.தொ. சங்கம்

(ஒப்பம்)

பி. இராமலிங்கம்

மேலாளர் தொழில் உறவு

(ஒப்பம்)

ஏ.என். அருணாச்சலம்

மேலாளர் தொழிற் பொறியியல்

### சாட்சிகள்

(ஒப்பம்)

சி.எம். உதயகுமார்

உதவி மேலாளர் சேலரி அட்மின்

(ஒப்பம்)

என். கோபிதாஸ்

செயற்குழு உறுப்பினர்

அ.லே.தொ.சங்கம்

(ஒப்பம்)

ஜே. மோகன்

சீனியர் எக்ஸ்புர்டிவ் தொழில் உறவு

(ஒப்பம்)

பி. சிரஞ்சீவி

செயற்குழு உறுப்பினர்

அ.லே.தொ.சங்கம்

### நகல்

1. செயலாளர், தமிழ்நாடு அரசு தொழில்துறை, சென்னை.
2. தொழிலாளர் ஆணையர், சென்னை.
3. தொழிலாளர் துணை ஆணையர், சென்னை.
4. தொழிலாளர் உதவி ஆணையர், சென்னை.

## இணைப்பு - A

### மாதாந்திர தொழிலாளர்களின் அடிப்படைச் சம்பள விகிதங்கள்

பிரிவு	வகைகள்	சம்பள விகிதம்
8.	பியூன், செக்யூரிட்டி } கார்டு, மஸ்தூர் }	ரூ.545 - 8.25 - 1205 - 15.00 - 1265
7.	செக்யூரிட்டி கார்டு } பிக்கர் பேக்கர் }	ரூ.550 - 8.25 - 1251.25 - 15.00 - 1311.25
6.	கிளார்க் கிரேடு III, புராக்ரஸ் } சேசர் கிரேடு III, பஸ்ட் } எய்டர் கிரேடு III, } செக்யூரிட்டி கார்டு } டைபிஸ்ட் கிரேடு II, } ஜூனியர் இன்ஸ்பெக்டர் } புளு பிரிண்ட ஆப்பரேட்டர் }	ரூ.560 - 10.50 - 1400 - 16.50 - 1466
5.	டிரைவர் } டெஸ்பாச்சரைடர் }	ரூ.570 - 15.00 - 1515 - 20.00 - 1595
4.	கிளார்க் கிரேடு II, } புராக்ரஸ் சேசர் கிரேடு II, } பன்ச் ஆப்பரேட்டர் கிரேடு II, } காம்ப்டிஸ்ட் கிரேடு II, } டைபிஸ்ட் கிரேடு I, } சீனியர் இன்ஸ்பெக்டர் } அசிஸ்டன்ட் சார்ஜன்ட் }	ரூ.600 - 15.00 - 1800 - 20.00 - 1880
3.	ஸ்டெனோ கிராபர் } ஜூனியர் சார்ஜ் ஹேண்ட் } ஜூனியர் டெக்னிகல் } அசிஸ்டன்ட், லேப்- } அசிஸ்டெண்ட், காம்ப்டிஸ்ட் } கிரேடு I, பன்ச் ஆப்பரேட்டர் } கிரேடு I, }	ரூ.630 - 15.00 - 1680 - 20.00 - 1760
2.	கிளார்க் கிரேடு I, } புராக்ரஸ் சேசர் கிரேடு I, } டிராப்ட்ட்ஸ்மேன் } சீனியர் இன்ஸ்பெக்டர் } கிரேடு I, சார்ஜ் ஜன்ட் } சீனியர் லேப் அசிஸ்டெண்ட் }	ரூ.650 - 18.00 - 1856 - 20.00 - 1936
1.	சீனியர் சார்ஜ் ஹேண்ட் } ஜூனியர் டிசைனர் } சீனியர் சார்ஜன்ட் }	ரூ.720 - 20.00 - 1800 - 22.00 - 2020

## இணைப்பு - B

நிரந்தர தொழிலாளர்களின் அடிப்படைச்  
சம்பள விகிதங்கள்

---

### சம்பள விகிதங்கள்

---

அன்ஸ்கில்டு	:	ரூ.24.23 - 0.16 - 48.23 - 0.29 - 49.68
செமிஸ்கில்டு லோயர்	:	ரூ.24.71 - 0.18 - 51.35 - 0.30 - 52.55
செமிஸ்கில்டு ஹையர்	:	ரூ.25.25 - 0.25 - 50.50 - 0.33 - 51.82
ஸ்கில்டு லோயர்	:	ரூ.26.00 - 0.29 - 54.42 - 0.37 - 55.90
ஸ்கில்டு ஹையர்	:	ரூ.28.03 - 0.33 - 57.07 - 0.42 - 58.75
செட்டர்	:	ரூ.28.03 - 0.33 - 59.05 - 0.42 - 60.73
ஹைலிஸ்கில்டு/ சீனியர் செட்டர்	:	ரூ.30.67 - 0.60 - 69.07 - 0.65 - 71.67

---

## இணைப்பு - C

**நாள் ஒன்றுக்கான முழு உற்பத்தி**  
**தற்போதையது மாற்றப்பட்டது**  
**(முழு ஷிப்ட் - 8 மணிநேர வேலை)**

### ஷாப் - I

கியர்ஸ்	GB241	1735.0	Nos	2082	Nos
அல்லது	GB281	1426.0	Nos	1711	Nos
மெ. ஷாப்ட்	GB241	200.0	Nos	240	Nos
அல்லது	GB281	159.0	Nos	191	Nos
பினியன் ஷாப்ட்		182.0	Nos	218	Nos
கி/ஷாப்ட்	GB241	126.0	Nos	151	Nos
அல்லது	GB281	116.0	Nos	139	Nos
டாக் கிளட்குகள்		782.0	Nos	938	Nos
புஷ்கள்		1139.0	Nos	1367	Nos
ஜி.பி. கேசிங் 281		120.0	Nos	144	Nos
கிளட்ச் ஹவுசிங்		126.0	Nos	151	Nos
சே. ஸ்பீடு கேசிங்		120.0	Nos	144	Nos
டிரைவ் கேஸிங்		120.0	Nos	144	Nos
ஆக்ஸில் பீம்		144.0	Nos	173	Nos
ஆக்ஸில் ஆர்ட் 5 T		150.0	Sets	180	Sets
பெவல் வில்		147.0	Sets	176	Sets
பெவல் பினியன்		130.0	Sets	156	Sets
டைமிங் கியர்ஸ்		136.0	Sets	163	Sets
ட்ரூனியன்		124.0	Nos	149	Nos
சி. டபுள்யூ பிளேட்		192.0	Nos	230	Nos

ஓ. பி. கியர்	135.0	Sets	162	Sets
சி.பி. பிராக்கட்	100.0	Nos	120	Nos
சி.ஓ. லீவர்	126.0	Nos	151	Nos
பி.எச். லீவர்	137.0	Nos	164	Nos
சி.டபுள்யு ஸ்லீவ்	135.8	Nos	163	Nos
கப்லிங் பிளாஸ்ச்	135.0	Nos	162	Nos
ஜி.பி. அசெம்பளி 281	108.0		130	

ஜி.பி.241 / ஜி.பி.281 தேவைகளுக்கேற்ப அசெம்பளி மற்றும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்திக்கு கியர்ஸ் மற்றும் ஷாப்டுகள் மாறுபடும். அதற்குண்டான நேரம் தற்போதைய நேரத்தில் இருந்து 20% குறைத்து கணக்கிடப்படும்.

### ஷாப் II

கிராங்க் கேஸ்	136.0	Nos	163	Nos
கேம் ஷாப்ட்	136.0	Nos	163	Nos
கான்ராடு	880.0	Nos	1056	Nos
சிலிண்டர் ஹெட்	136.0	Nos	163	Nos
FW ஹவுசிங் ஆட்டோ	112.0	Nos	134	Nos
பிளை வீல்	112.0	Nos	134	Nos
ராக்கர் லீவர்	130.0	Sets	156	Sets
RS பிராக்கட்	139.0	Sets	167	Sets
ஆயில் பம்ப் பாடி	144.0	Nos	173	Nos
தெர்மோஸ்டாட் ஹவுசிங்	70.0	Nos	84	Nos
இம்பெல்லர் கேசிங்	70.0	Nos	84	Nos
பில்டர் ஹெட்	120.0	Nos	144	Nos
வால்வு கவர்	120.0	Nos	144	Nos
டைமிங் கேஸ்	115.2	Nos	138	Nos



இன்லெட் மேனிபோல்டு	115.2	Nos	138	Nos
FP பிராக்கட்	115.2	Nos	138	Nos
TB பிளேட்	130.0	Nos	156	Nos
CB ஹவுசிங்	264.0	Nos	317	Nos
PB ஹவுசிங்	123.0	Nos	148	Nos
ஆயில் சீல் ஹவுசிங்	120.0	Nos	144	Nos
எக்ஸ் மேனிபோல்டு F & R	147.0	Sets	176	Sets
எக்ஸ் மேனிபோல்டு (நடு)	103.0	Nos	124	Nos
FW ஹவுசிங் Ind	13.0	Nos	16	Nos
பிளைவீல் Ind	16.0	Nos	19	Nos
மு.பேரிங் ஹவுசிங்	104.0	Nos	125	Nos
ஆர். பேரிங் ஹவுசிங்	94.0	Nos	113	Nos
ஐட்லர் ஸ்பிண்டில்	126.0	Nos	151	Nos
<b>இன்ஜின் அசெம்பளி</b>	100.0		120	
<b>ஷாப் III</b>				
ஸ்பிரிங் பிராக்கட்	110.0	Sets	132	Sets
பிரேம் அசெம்பளி	84.0	Nos	101	Nos
U போல்ட்	173.0	Sets	208	Sets
முன் X மெம்பர்	110.0	Nos	132	Nos
ரிவ் X மெம்பர்	420.0	Nos	504	Nos
பின் X மெம்பர்	70.0	Nos	84	Nos
O.P. பிராக்கட்	106.0	Nos	127	Nos
E2 வால்வு பிராக்கட்	105.0	Nos	126	Nos
பேக் பிளேட்	154.0	Nos	185	Nos
டிரைவிங் பிளேட்	120.0	Nos	144	Nos

## ஷாப் V

F ஹப் 5T	127.0	Sets	152 Sets
R ஹப் 8T	109.0	Sets	131 Sets
R ஹப் 10T	29.0	Sets	35 Sets
F பிரேக் டிரம்	85.0	Sets	102 Sets
டிஃப் கேஜ்	128.0	Sets	154 Sets
டிஃப் கேரியர்	70.0	Nos	84 Nos
பேரிங் கேப்	150.0	Nos	180 Nos
ஆக்ஸிஸ் ஷாப்ட் ரெகுலர்	26.0	Sets	31 Sets
ஆக்ஸிஸ் ஷாப்ட் மார்க் II	30.0	Sets	36 Sets
லீவார்ஸ்	136.0	Sets	163 Sets
சாக்கட்ஸ்	153.0	Sets	184 Sets
ஸ்பிரிங் ஷாக்கல்ஸ்	108.0	Sets	130 Sets
டிராக் ராடு	147.0	Nos	176 Nos
டிராக் லிங்க்	147.0	Nos	176 Nos
ராக்கர் ஷாப்ட்	136.0	Nos	163 Nos
கான்ராடு போல்டு	147.0	Sets	176 Sets
C.W. ஸ்லீவ்	128.0	Nos	154 Nos
ஒ.பி. ஷாப்ட் பாட்டம்	172.0	Nos	206 Nos
சி.பி. லீவர்	170.0	Sets	204 Sets
சி.பி.எல். புஷ்	195.0	Sets	234 Sets
ரிங் நட்	138.0	Sets	166 Sets
ஐட்லர் ஸ்பின்டில்ஸ்	136.0	Nos	163 Nos
அட்ஜ் ஸ்க்ரூ	138.0	Sets	166 Sets
ஏ.டி. நட் 8 TON	98.0	Sets	118 Sets
ஏ.டி. நட் 10 TON	40.0	Sets	48 Sets

ரியர் ஆக்ஸிஸ் 100.0 120

## ஷாப் VI

சிங் பின்	150.0	Sets	180 Sets
பால் பின்	150.0	Sets	180 Sets
எக்ஸ். பின்	225.0	Sets	270 Sets
கான்ராடு போல்ட்	147.0	Sets	176 Sets
ஒ.பி. ஷாப்ட் பாட்டம்	172.0	Nos	206 Nos

### சேசில் அசெம்பளி

சேசில் O.T.	80.0		96	
எலக். சப் அசெம்பளி	80.0		96	
டையர் சப் அசெம்பளி	500.0	Nos	600	Nos
டிராக் லிங்க்	115.2	Nos	138	Nos
டிராக் ராடு	129.6	Nos	156	Nos
புரொய் ஷாப்ட்	105.0	Nos	126	Nos
பெடல் சப். அசெம்பளி	99.0	Nos	119	Nos
ஓ.பி. பெடல்	106.0	Nos	127	Nos
கண்ட்ரோல் கியர்	126.0	Nos	151	Nos
E2 வால்வு சப். அசெம்பளி	86.4	Nos	104	Nos
பிளிக் வால்வு	94.0	Nos	113	Nos
ஸ்டியரிங் பாக்ஸ்	88.0	Nos	106	Nos
கிளட்ச்	114.0	Nos	137	Nos
<b>பிரண்ட் ஆக்ஸில் அசெம்பளி</b>	<b>100.0</b>		<b>120</b>	

### இன்ஜின் டிரஸ்ஸிங்

ஆட்டோ டிரஸ்ஸிங்	106.0	Nos	127	Nos
பவர் ஸ்டியரிங்	12.0	Nos	14	Nos
டம்மி பிளை வில்	12.0	Nos	14	Nos
ZE கியர் பாக்ஸ்	20.0	Nos	24	Nos
டம்மி / பழுதான சம்புகள்	6.0	Nos	7	Nos
கியர் பாக்ஸ் அகற்றுதல் / மாற்றுதல்	3.0	Nos	4	Nos
கிளட்ச் கோளாறுகள்	6.0	Nos	7	Nos

### வெஸ்ட் லேண்ட்

எப்.பி.ஜி	80.0		96	
எலக் டிரிகல்	80.0		96	
மேஜர்	80.0		96	
எல்.எப் மற்றும் எஸ்ஓய்	84.0		101	
ரோடு டெஸ்ட்	106.4		128	
டோ செய்தல்.	86.4		104	

**இணைப்பு - C**  
**முதல் ஷிப்டின் மாற்றியமைக்கப்பட்ட**  
**செய்முறைகள் (7.5 மணி நேர வேலை)**

குறும்பு	பாகம் மற்றும் செய்முறை	தற்போதைய முதல் ஷிப்ட் செய்முறை (மாற்றப்பட்டது)	மாற்றப்பட்ட முதல் ஷிப்ட் செய்முறை (20% உயர்வு)
1214	பெவல் வில் கிளீசன் (Opn. 80 - 110)	24.4	29.0
1218	பெவல் வில் FC Opn. 20 Opn.30	98.4 98.4	118.0 118.0
1213	பெவல் பீனியன் எல்லா செய்முறை (Opn.20 - 70)	49.5	59.0
1120	C.W. ஸ்லீவ் Opn. 40 Opn. 60 /70/110 கப்லிங் பிளான்சர்	51.6 51.6 51.6	62.0 62.0 62.0
1322	ஆக்ஸில் ஆர்டம் Opn. 85 (சிம்ப்லெக்ஸ்)	61.9	74.0
2118	கான்ராடு - 402 கன்டிரில் Opn. 175	101.3	122.0
2143	சிலிண்டர் ஹெட் - மல்டி Opn. 90 Opn. 100 Opn. 110	57.4 57.4 57.4	69.0 69.0 69.0
2143	சிலிண்டர் ஹெட் SPM Opn. 130 Opn. 140	57.4 57.4	69.0 69.0
5728	டிஃப் கேரியர் - 3 வழி போரர் Opn. 80	30.5	37.0
5729	டிஃப் கேரியர் - 3 வழி போரர் Opn. 90	28.1	34.0

**இணைப்பு - C**  
**முதல் ஷிப்டின் மாற்றியமைக்கப்பட்ட**  
**செய்முறைகள்**

குறும்பு	பாகங்களும் ஆப்பரேஷன்களும்	தற்போதைய முதல் ஷிப்ட் செய்முறை (மாற் றப்பட்டது)	மாற்றப்பட்ட முதல் ஷிப்ட் செய்முறை
----------	------------------------------	--	---

**அனல் சிசிச்சை பிரிவு**

<b>L.A. 783 ரேபின் இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் மெஷின்</b>			
	ராக்கர் லீவர்	810	972
	ஸ்பின் டில்ஸ்	270	324
	சி.ஓ. லீவர்	270	324
<b>L.A. 1574 இன்டக்டெலக் இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் மெஷின்</b>			
	ஸ்பின் டில்ஸ்	315	378
	சி.ஓ. லீவர்	315	378
	ஓ.பி. ஷாப்ட் - டாப்	315	378
	ரிவ் ஷாப்ட்	270	324
<b>L.A. 3661 யூனிதெர்மா இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் மெஷின்</b>			
	ஸ்பின் டில்ஸ்	248	297
	ஓ.பி. ஷாப்ட் டாப்	315	378
	ரிவ் ஷாப்ட்	270	324
<b>L.A. 1598 எம்.எப் இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் மெஷின்</b>			
	ஆக்ஸில் ஆர்ம்	72	87
<b>ஷாட் பிளாஸ்ட்</b>			
	சியர்ஸ்	497	596

## நேரடிப் பகுதிகள்

1. எண்ணூர் தொழிற்சாலையில் அனைத்து தொழிலாளர்களும் அவர்களுடைய உற்பத்தி திறனை தற்போதுள்ள ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட உற்பத்தி விதிகளில் 20% உயர்த்துவார்கள் என்று ஒப்புக் கொள்ளப்படுகிறது. உற்பத்தி, தேவைகள் மற்றும் மறைமுக உற்பத்தி பகுதிகளிலுள்ள எந்த தொழிலாளர்களுக்கும் / குழுக்களுக்கும் இதிலிருந்து எந்த விதத்திலும் விலக்கு அளிக்கப்படமாட்டாது. 15-12-97 முதல் உயர்த்தப்பட்ட உற்பத்தி விதிகளை உடனடியாக அடைவதற்கு தற்போதுள்ள தொழிலாளர்கள் இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்களை கொண்டு வேலை நடைமுறைகளை அதற்கேற்றாற் போல் மாற்றியமைக்கப்படும். வேலை விதிகளில் தினமும் 20% அதிகரிப்பதால் அதிகமான வசதிகள் எதுவும் செய்து தரப்படமாட்டாது.
2. மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஒரு நாளைய / ஒரு மணி நேர உற்பத்தி விதிகளை இப்போதுள்ள தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையுடனும் இப்போதுள்ள இயந்திர உபகரணங்களுடனும் சேசிஸ் அசெம்பிளியில் இப்போது இருக்கும் நீளமுடைய கன்வேயருடனும் என்ஜின் அசெம்பிளி மற்றும் சியர் பாக்ஸில் இப்போதிருக்கும் நீளமுடைய கன்வேயர்களுடன் என்ஜின் டெஸ்ட் பெட்டில் இப்போதிருக்கும் டைனமோ மீட்டர்களுடனும் மற்ற ஷாப்கள் / பகுதிகளில் இப்போதிருக்கும் கன்வேயர்களுடன் மற்றும் முன் அச்சு, பின் அச்சு, பிரேம்கள் மற்றும் மெஷின் ஷாப் / அசெம்பிளிகள் ஆகிய இடங்களிலுள்ள அதே எண்ணிக்கையுள்ள ஸ்டாண்டுகளுடனும் இப்போதுள்ள கிரேன்கள் / போர்க் லிப்டுகள் டக்ஸர்களுடனும் அடைய வேண்டும்.
3. 1985 ஒப்பந்த ஷரத்து 7 மற்றும் 1989 ஒப்பந்த ஷரத்து 3.4.5. மற்றும் 3.4.6. ஆகியவைகள் இயந்திரங்களின் ஸ்திரதன்மையை பாதுகாக்கவும், இடையூறு இல்லாத உற்பத்திக்காகவும் அறிவுறுத்தப்படுகிறது.
4. அனல் சிகிச்சை பிரிவில் அனைத்து தொடர்ச்சியான மற்றும் தொடர்ச்சியற்ற வேலைகளில் 20% உற்பத்தி திறனை அதிகரிக்க அதிகப்படியான கொதிகலன்கள், உபகரணங்கள் வசதிகள் ஆகியவற்றுடன் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்ய வேண்டும். மற்றும் சுழற்சி நேரத்தில் மாற்றம், ஐக்குகள் மற்றும் ஃபிக்சர்களால் மாற்றம், வழிமுறைகளில் மாற்றம் ஆகியவற்றின் மூலம் டன்னேஜ் அதிகரிக்க வேண்டும் அல்லது வேறு எந்த உகந்த முறையிலாவது உற்பத்தி திறனுயர்வை அடைய தகுந்த வழிமுறைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

5. எல்லா யூனிட் அசெம்பிளிகளும் சப் அசெம்பிளிகளும் தர நிர்ணயிங்களுக்கேற்ப முழுமை செய்யப்பட்டு பாஸ் செய்த பிறகே அவை முழுமை பெற்று இன்சென்டிவ்க்கு பாஸ் செய்யப்படும். எந்த ரெக்டிபிகேஷன் வேலையும் நிரந்தர தொழிலாளர்களுடன் அளிக்கப்படும் ஆட்களைக் கொண்டு தினந்தோறும் தேக்கமில்லாமல் முடிக்க வேண்டும்.

6. நேரடி பகுதிகளிலிருக்கும் மறைமுக தொழிலாளர்களுக்கும் நேரடி தொழிலாளர்களின் அதிகரிக்கப்பட்ட உற்பத்தி விதிகளுக்கேற்ப உற்பத்தி / வேலைப்பளு அதிகரிக்கப்படும். இது சம்மந்தமாக அவர்கள் ஷாப் நிர்வாகத்தின் அறிவுரைகளை பின்பற்றுவார்கள்.

7. நம்முடைய எல்லா முயற்சிகளும் QS9000 தரமுறைகளின் தேவைகளுக்கேற்ப ஒருங்கிணைக்கப்பட வேண்டும்.

அ. தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம்

ஆ. குறைபாடுகளைத் தவிர்த்தல்

இ. மாறுபாடுகள் மற்றும் விணாகுதல் ஆகியவற்றை குறைத்து முழுமையான தர நிர்வாகத்தை (TQM) நோக்கி படிப்படியாக முன்னேறுதல்.

8. QS9000 அடைய அதற்குத் தேவையான பின்வரும்

(அ) குறைபாடுகளைத் தவிர்த்தல்

(ஆ) செய்முறை திறமை மற்றும் ஒருங்கிணைப்பு

(இ) முன்யோசனை பராமரிப்பு

(ஈ) வாடிக்கையாளர் திருப்தி ஆகியவற்றை அடைய சங்கமம் தொழிலாளர்களும்

1. தொழிற்சாலை முழுவதும் பொருட்களில் செய்யப்படும் முன்னேற்றங்களை எந்தவித தாமதமும் இல்லாமல் நடைமுறைப்படுத்த ஒத்துழைக்க வேண்டும்.

2. குறைபாடுகள் மறுவேலை செய்தல், விணடித்தல் ஆகியவைகளை தவிர்த்து அவர்களுடைய வேலையில் தரத்தை உயர்த்துவதன் மூலம் பெருமை கொள்ளுமாறு பொறுப்பெடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

3. வேலைகளில் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றத்திற்கு பங்கெடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் மற்றும் இயந்திரங்களை சுத்தப்படுத்துதல், ஐபிக்ஸ் மற்றும் ஃபிக்சர்களை சுத்தப்படுத்துதல், சுற்றுப்புறத்தை தரய்மையாக வைத்திருத்தல் இயந்திரங்களுக்கு எண்ணெய் போடுதல், தரக்கட்டுப்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றில் அவர்கள் தன்னிச்சையாக பங்கேற்ற வேண்டும்.

9. 1989 ஒப்பந்தத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட ஸ்கிராப் ரிடக்ஷன் அவார்கு இருந்தும் மெஷின் ஷாப் மற்றும் அசெம்பிளிகளில் வீணடித்தலின் சதவிகிதம் அதிகமாகிக் கொண்டே இருப்பதால் உற்பத்தி செலவு அதிகரிக்கிறது. இயந்திரங்களினால் மொத்தம் உற்பத்தி செய்யப்படும் பாகங்களில் 38 பாகங்கள் வீணாவதால் அது வீணாவதன் அளவை அதிகப்படியாக உயர்த்துகிறது. அது மொத்த மதிப்பில் 85% ஆகும். அசெம்பிளிகளில் கூட இது அதிகரித்துக் கொண்டே இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் இதை உணர்ந்து அதிகப் படியான ஈடுபாட்டுடன் அவர்களை அர்ப்பணம் செய்து வீணாவதை குறைத்து வேலை செய்ய வேண்டும்.

சுழற்சி நேரம் நெருக்கடியாக உள்ள இடங்களில் / பகுதிகளில் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை அடைய, தொழிலாளர்கள் அதிகப்படியான இயந்திரங்கள் / உபகரணங்களை உபயோகப்படுத்தி அவர்களுடைய வேலை முறைகள் / வழிமுறைகள் / வேறு எந்த முறைகளிலும் வேலை செய்ய வேண்டும்.

10. மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஷிப்ட் நேரங்களுக்கேற்ப முதல் ஷிப்டு உற்பத்தி, புதிதாக மாற்றப்பட்ட வேலை நேரங்களின் அடிப்படையில் உயர்த்தப்பட்டு அதன் பிறகு 20% உற்பத்தி திறனுயர்வு நிர்ணயிக்கப்படும்.

11. ஸ்டான்பை ஆபரேட்டர்கள் மேலும் நல்ல முறையில் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். இதற்காக ஸ்டான்பை தொழிலாளர்கள் கீழ்க்கண்ட குழுக்களாக மாற்றியமைக்கப்படுவார்கள்.

குழு

இயந்திரப் பகுதி - I கிழக்கு 1  
- I மேற்கு 1

இயந்திரப் பகுதி - II

கிராங்கேஸ், பேரிங் கேப், 1

கேம் ஷாப்ட்கான் ராடு, ஃபிளை வில், }  
ஆட்டோ மற்றும் இண்டஸ்ரியல் }  
ராக்கர் லீவர், ராக்கர்ஷாப்ட் } 1  
பிராக்கட் போன்றவை }

சிலிண்டர் ஹெட், அலுமினியம் லைன்கள் }  
ஃபிளை வில் ஹவுசிங், வாட்டர் பம்ப் }  
பொருட்கள், பேரிங் ஹவுசிங் } 1  
ஓ.பி. பாடி போன்றவை }



### இயந்திரப் பகுதி III

பிரேம் மெயின் அசெம்பிளி மற்றும்  
சப் அசெம்பிளி உட்பட அனைத்து  
ஷீட் மெட்டல் ஆப்பரேஷன்கள்  
ரிவிட்டிங் போன்றவை

1

பேக் பிளேட், டிரைவிங் பிளேட்  
ஸ்பிரிங் பிராக்கட், ஸ்பிண்டில்கள்  
போன்றவை

1

### இயந்திரப் பகுதி V

அனைத்து குழுக்களுக்கும்  
ஆப்ரேஷன்களுக்கும்

1

### இயந்திரப் பகுதி VI

அனைத்து குழுக்களுக்கும்  
ஆப்ரேஷன்களுக்கும்

1

12. மெட்டிரியல் ஷிப்ட் செய்பவர்கள் வேலைக்கு வராத நேரங்களில் இயந்திரப் பகுதி / அசெம்பளிகள் / அனல் சிகிச்சை பிரிவு / பிபிசி ஆகிய பகுதிகளில் ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டு இந்த பகுதிகளில் உற்பத்தி இழப்புக்கு வழி வகுக்கிறது. ஆகவே தற்காலிக ஸ்டான்பை தொழிலாளர்கள் மெட்டிரியல் ஷிப்டர் வேலைக்கு வராதபோது அவ்விடத்தில் வேலை செய்யவேண்டும். வேலைக்கு வராதவர்கள் அதிகப் படியாக உள்ள நேரங்களில் தேவைப்பட்ட ஷிப்டுகளில் மெட்டிரியல் ஷிப்டர் வேலை செய்வதற்கு டிரேடு அப்ரண்டிஸ்கள் கொடுக்கப்படும்.

13. ஒரே மாதிரியான இயந்திரங்கள் :- பல SPM மற்றும் GPM இயந்திரங்கள் வெவ்வேறு உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து அவ்வப்போது மாற்றப்படுகிறது. இந்த இயந்திரங்கள் நிர்மாணம் செய்த உடனேயே தொழிலாளர்கள் அதே உற்பத்தி விதிகளுடன் வேலை செய்ய வேண்டும். உதாரணமாக VPL-ன் வெப்ஸ்டர் மற்றும் பென்னட், புல்லர்ட் / கூப்பர், ரேடியல் டிரில்கள் - HMT / பாட்லிபாய் ஆர்ச்டேல், மில்லிங்-HMT / பாட்லிபாய் / சின்சினாட்டி LML / PSG சர்பேஸ் கிரைண்டிங் - ஸ்னோ / ஜி.வி.எஸ்.40 / ஜி.வி.எஸ். 30, பெவில் வில் ஜெனரேட்டிங் இயந்திரங்கள் - கிளீசன் / ரஷ்யன், சி.என்.சி. - HMT / கிர்லோஸ்கர் / டிராப் / பி.எஸ்.ஜி / பி.எம்.பி. போன்றவை மற்றும் அதற்கு சமமான எஸ்.பி.எம்கள்.

14. இந்தியா 2000 (ஈரோ 1) என்பது ஒரு பெரிய மாற்றமாகும். அதில்லாமல் நாம் 2000க்கு பிறகு AL என்ஜின்களை விற்க

முடியாது. சங்கம் என்ஜின் அசெம்பிளி மற்றும் இயந்திர பகுதிகளில் இதற்கான பெரிய மாற்றங்களை செய்ய முழுமையாக ஒத்துழைக்க வேண்டும். முன்னேற்றமான இயந்திர உத்திகள் / வேலை முறைகளை அறிமுகப் படுத்துவதால் தொழிலாளர்கள் வேறு இடங்களுக்கு மாற்றுவதற்கு தகுந்த வழிமுறைகளை கண்டுபிடிக்க ஒத்துழைக்க வேண்டும்.

15. இந்தியா 2000 நடைமுறைபடுத்துவதற்காக வரைபட மாற்றங்கள் / மொத்தமாக மாற்றியமைத்தல் / வேலை வழி முறைகளில் மாற்றங்கள் ஆகியவைகள் இன்ஜின் அசெம்பிளி மற்றும் சப் அசெம்பளிகளில் அமுல்படுத்த வேண்டும். தரக் கோட்பாடுகள் ஆகிய கத்தமாக்குதல், இணைத்தல், சரியான டார்க் பயன்பாடு ஆகியவைகளில் உயர்ந்த தரம் உறுதி செய்யப்பட வேண்டும். சப் அசெம்பளி வாஷிங் மெயின் அசெம்பளி டெஸ்டிங், இண்டஸ்ட்ரியல் டிரஸ்ஸிங், ஆட்டோ இன்ஜின் டிரஸ்ஸிங் மற்றும் அது சம்மந்தப்பட்ட வேலைகளிலும் மாற்றங்கள் செய்யப்பட வேண்டும். இந்த மாற்றங்களில் ஒரு பகுதியாக தேவைப்படும்போது சில சப் அசெம்பளிகள் மெஷினிங் பகுதிகளுக்கு போக வேண்டும்.
16. புதிய இயந்திரங்கள் சேர்க்கை : - ஈரோ விதிகளுக்குரிய மாற்றங்கள் மட்டுமில்லாமல் பல இயந்திரங்கள், இயந்திரப் பகுதி I, II மற்றும் ஈஸ்ட் லேண்டிங் 1998 முடிவடைவதற்குள் சேர்க்கப்பட வேண்டும். இப்போதுள்ள நிலவரப்படி இந்த இயந்திரங்களை நிர்மாணிப்பதற்கு நம்மிடம் இடமில்லை. ஷாப்களில் வரைபடம்/தொழிலாளர்கள் /இயந்திரங்கள்/ உபகரணங்கள் உள்ளடக்கிய ஒரு பெரிய மாற்றியமைக்கும் பணி செய்யப்பட வேண்டும்.
17. பார் கட்டிங் பகுதி : இயந்திரப் பகுதி I, V மற்றும் VI பகுதிகளில் பல்வேறு உறுப்புகளின் உற்பத்தியை பாதிக்கிறது. இதனால் ஷாப்களிலும் அசெம்பிளிகளிலும் ஏற்படும் நஷ்டத்தை தவிர்க்க ஒரு தகுந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட வேண்டும்.

**சேசிஸ் அசெம்பிளி மற்றும் வெஸ்ட் லேண்ட்**

1. சேசிஸ் அசெம்பிளியில் தற்போதுள்ள ரோலர் செயின் மற்றும் ரியர் செயின் கன்வேயரின் சியர் பாக்ஸ் ஆகியவை புதியதாக தகுந்த ஸ்பிராக்கட்டுகளுடன் 8 மணி நேரப் பணியில் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை அடையும் வகையிலும் மற்றும் பல ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில் சேசிஸ் அசெம்பிளியில் தரத்தை நிலை நிறுத்த தேவையான உறுப்புகளை சரியான முறையில் தகுந்த இணைப்பு சாதனங்களை பொருத்தி,

தேவையான டார்க் டைட்டனிங் செய்யப்படும் வகையிலும் மாற்றியமைக்கப்படும்.

2. சேசிஸ் அசெம்பிளியில் நகருகின்ற கன்வேயரில் வேலையை குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடிக்க வேண்டி இருப்பதால் தாமதமாக வேலை தொடங்குவதை தவிர்க்கவும் அதனால் ஏற்படும் உற்பத்தி இழப்பு மற்றும் உறுப்புகள் சரியாக பொருத்தாமல் செல்வதை தடுக்கவும் தொழிலாளர்கள் எல்லா நிலைகளிலும் சரியான நேரத்தில் வேலைக்கு ஆஜராக வேண்டும். கன்வேயர் வேகம் கீழ்க்கண்டவாறு மாற்றியமைக்கப்படும்.

- அ. செயின் கன்வேயர் - 1 நிமிடத்தில்  
41 அங்குலம்  
ஆ இடைகன்வேயர் - 1 நிமிடத்தில்  
42 அங்குலம்  
இ. ஸ்லாட் கன்வேயர் - 1 நிமிடத்தில்  
43 அங்குலம்

நேரிடையாக  
ஒடும்போது ஒரு  
அங்குலம்  
கூடுதல் அல்லது  
குறைவாக

3. டயர் சப் அசெம்பிளியில் நேரடித் தொழிலாளர்களும் உதவியாளர்களும் பேச்சுவார்த்தைகளுக்குப் பிறகு ஒன்றாக சேர்க்கப்படுவார்கள். இப்போது இருக்குமிடத்தை சரியான முறையில் உபயோகப்படுத்த அந்த வேலை இரண்டு பாதியாக பிரிக்கப்பட்டு மேற்கொள்ளப்படும். இந்த முறையை பொருள் கொடுக்கும் பகுதிகளும் பின்பற்றும்.
4. சேசிஸ் அசெம்பிளியில் உள்ள எலக்ட்ரிகல் குரூப் IVECO, கார்கோ முறை ப்யூஸ் பாக்ஸ்களுடன் சேசிஸ் அசெம்பிளி எலக்ட்ரிகல் வேலை உறுப்புகளுடனும் வெஸ்ட் லேண்டிற்கு மாற்றம் செய்யப்படும்.
5. சேசிஸ் அசெம்பிளி மற்றும் வெஸ்ட் லேண்ட் தொழிலாளர்கள் பன்ச்டு / டிரிட்டு பிரேம்களையும் G-45— FES, C45, F45 மற்றும் சரக்கு வண்டிக்கான மற்ற வகைகளையும் முழுமையான செய்யப்பட்ட FES முழுமை பெறாத FES ஆகியவைகளையும் பாஸ் செய்வதற்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். பிராஜக்ட் மாடல்களும் தேவைப்பட்ட FES மாற்றங்களோடு படிப்படியாக பன்ச்டு பிரேம்களாக மாற்றப்படும்.
6. சேசிஸ் அசெம்பிளியிலும் வெஸ்ட் லேண்டிலும் உற்பத்தி தங்கு தடையின்றி நடைபெறுவதற்கு உறுதி செய்யும் வண்ணம் ஆள் போடுதல், உபகரணம், வசதிகள் ஆகியவற்றில் தேவையான மாற்றங்களை செய்வதற்கு நிர்வாகம் எடுத்துரைத்தது. இம்மாற்றங்கள் பல “சி” மற்றும் அதைச் சார்ந்த பொருட்களில் மறு வேலை செய்வதை தவிர்க்க

தொழிலாளர்களுக்கு உதவும், மற்றும் அதே நேரத்தில் அசெம்பிளி வீணாவதை குறைக்கவும், சீர் செய்தல், மறு வேலை செய்தல் மற்றும் சேவை பகுதிகளில், பொருட்கள் ஷிப்ட் செய்யும் வேலை ஆகியவற்றை குறைக்கவும் உதவும். இந்த ஆலோசனைகள் சீரான உற்பத்தி செயல்முறைக்காகவும் நம்மிடம் உள்ள சாதனங்களை முழுமையாக உபயோகப்படுத்தவும் கூறப்பட்டது. சங்கம் இந்த யோசனைகளை வரவேற்றதுடன் அதைப்பற்றி விவாதிக்கவும் சம்மதித்தது. மற்றும் சேசிஸ் அசெம்பிளி மற்றும் வெஸ்ட் லேண்ட் பகுதிகளில் உற்பத்தி பிரச்சினைகளுக்கும் தேவையற்ற செயல்பாடுகளை குறைக்கவும் ஒரு நீண்டகால தீர்வு காண உறுதி செய்யும் மாற்றங்களை அமுல்படுத்த உறுதி கூறியது.

7. அனைத்து எப்.பி.ஜி. மற்றும் பி.எப்.எஸ். தொழிலாளர்கள் பகல் நேர பணியில் மட்டுமே வேலை செய்வார்கள். TOW செய்தல் மற்றும் லோடிங் செய்தல் ஆகியவை தவிர இரவு நேரப்பணி வெஸ்ட் லேண்டில் நீக்கப்படும். PFS தொழிலாளர்கள் ஒரு ஷிப்டுக்கு ஒரு தொழிலாளி  $6 \times 1.2 = 7.2$  சேசிஸ் வீதம் செய்வார்கள்.
8. டோ தொழிலாளர்கள் ஒரு ஷிப்டுக்கு  $43.2 \times 1.2 = 51.84$  சேசிஸ்கள் டோ செய்வார்கள் மற்றும் அவர்கள் இதற்காக ஒரு சேசிஸ் மட்டுமே பயன்படுத்துவார்கள். அவர்கள் உற்பத்தி தொடர்ந்து நடைபெறுவதற்கும் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை உறுதி செய்யவும் சேசிஸ் அசெம்பிளியில் வெளிவரும் சேசிஸ்கள் மற்றும் ஒரு ஷிப்டுக்கு உண்டான 51.84 சேசிஸ்கள் ஆகியவற்றின் வித்தியாசத்தை நிறைவு செய்யவும் சேசிஸ் அசெம்பிளி சேசிஸ்கள் தவிர யார்டில் உள்ள சேசிஸ்களையும் சம்மந்தப்பட்ட FPG குழுப்புகளில் லோடு செய்வார்கள்.
9. ரோட் டெஸ்டர்கள் ஒரு தொழிலாளி / ஒரு நாளைக்கு 6.72 சேசிஸ்கள் டெஸ்ட் செய்ய வேண்டும். இதை முடிப்பதற்கு மாலை 3 மணி வரையில் சேசிஸ்களை ரோட் டெஸ்டுக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டும். எண்ணூர் ரோடுகளில் ரோடு டெஸ்ட் செய்வது படிப்படியாக நிறுத்தப்படும். மற்றும் ரோடு டெஸ்டர்கள் வெஸ்ட் லேண்டிற்குள்ளேயே ரோட் டெஸ்ட் செய்வார்கள். அதற்கேற்றவாறு ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும்.
10. மூன் அச்சு தொழிலாளர்கள் உற்பத்தி திறனுயர்வை தவறாமல் அடையவும் மூன்று பிரிவுகளாக வேலை செய்து ஷிப்ட் அடிப்படையில் வீணாவதை நீக்கவும் உறுதி செய்வார்கள்.
11. பிரேம் அசெம்பிளி தொழிலாளர்களும் மற்றும் அதன் சம்மந்தப்பட்ட பகுதிகளும் பன்ச்டு பிரேம்களை எல்லா மாடல்களுக்கும் தேவையான பிராக்கட்டுகள் கெஜட்டுகள்

பிளிட்ச்கள் கிராஸ் மெம்பர்கள் ஆகியவைகளில் முக்கிய மாற்றங்களோடு 100% உபயோகத்தை உறுதிப்படுத்துவார்கள்.

12. பின் அச்ச தொழிலாளர்கள் சப் அசெம்பிளி, ரெக்டிபிகேஷன் மற்றும் மறைமுக தொழிலாளர்களோடு சேர்ந்து வேலை செய்து ஷிப்ட் அடிப்படையில் ரிஜக்ஷன் இல்லாமல் உற்பத்தி செய்வார்கள்.
13. என்ஜின் அசெம்பிளி, சப் அசெம்பிளி, டெஸ்ட் பெட் மற்றும் அதைச் சார்ந்த பகுதி தொழிலாளர்கள் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை ஒவ்வொரு ஷிப்டிலும் ரிஜக்ஷன் இல்லாமல் உற்பத்தி செய்வார்கள்.
14. கியர் பாக்ஸ் அசெம்பிளி, சப் அசெம்பிளி, டெஸ்டிங் மற்றும் அதைச் சார்ந்த பகுதி தொழிலாளர்கள் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை ஒவ்வொரு ஷிப்ட் அடிப்படையில் ரிஜக்ஷன் இல்லாமல் உற்பத்தி செய்வார்கள்.

### மறைமுக பகுதிகள்

டூலரும், எம்டிஆர், சிவில், எலக்ட்ரிகல் மற்றும் மெக்கானிகல் மெயின்டனன்ஸ், புரொடக்ஷன் பிளானிங் & கன்ட்ரோல், ஜிக் & டூல் ஆகிய பகுதிகள்

இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்களில் தடங்கல் நேரத்தை குறைப்பதற்கு ஷாப் நிர்வாகம் தேவைக்கேற்ப செயல் முறைகளை மாற்றுவதோடு குருப்களையும் மாற்றியமைக்கும்.

பராமரிப்பு மற்றும் எம்டிஆர் பகுதி தொழிலாளர்கள் நிர்வாகத்தின் தேவைக்கேற்ப 6வது/7வது நாளில் ஸ்டேக்ர்டு ஆஃப் முறையில் வேலை செய்வார்கள். பராமரிப்பு வேலையை சரியான நேரத்திலும், சரியான முறையிலும் செய்வதற்கு ஷாப் நிர்வாகம் தேவைக்கேற்ப 6வது / 7வது நாளில் தொழிலாளர்களை அழைப்பார்கள்.

நிறுவனம் வாரத்தில் 5 நாட்கள் மட்டுமே வேலை செய்யும் போது 6வது /7வது நாளில் வேலைக்கு அழைக்கப்படும் தொழிலாளர்களுக்கு மாற்று விடுமுறை (C. OFF) கொடுக்கப்படும். நிறுவனம் வாரத்தில் 6 நாட்கள் வேலை செய்யும்போது 7வது நாளில் வேலைக்கு அழைக்கப்படும் தொழிலாளர்களுக்கு மாற்று விடுமுறை கொடுக்கப்படும். இவ்வாறு மாற்று விடுமுறை தரப்படும் தொழிலாளர்கள் அதற்காக வேலை செய்த நாட்களுக்கு வழக்கமாக கொடுக்கப்படும் அலவன்சுகள் பெறுவார்கள்.

எம்.டி.ஆர்.

1. எம்டிஆர் தொழிலாளர்கள் ஒரு ஷிப்டுக்கு இரண்டு தொழிலாளர்களைக் கொண்ட ஒரு குழு சராசரியாக 3.6 வேண்டுகல் மனுவுக்கு வேலை செய்வார்கள்.
2. இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் ஆகியவற்றில் ஆயில் நிரப்புவதை 2 ஆட்களைக் கொண்ட ஓர் குழு ஒரு ஷிப்டுக்கு 60 இயந்திரங்களில் இப்போது செய்யும் வேலையோடு சேர்த்து செய்ய வேண்டும்.
3. இரண்டு ஆட்கள் கொண்ட ஒரு குழு ஒரு ஷிப்டுக்கு 50 இயந்திரங்களுக்கு கிரீஸ் போட வேண்டும்.
4. தடங்கல் ஏற்பட்டுள்ள இயந்திரங்களில் பராமரிப்பு விதிகள் ஒரு குழுவுக்கு / ஒரு ஷிப்டுக்கு / 3.6 வேண்டுகல் மனுவாக உயர்த்தப் பட்டிருப்பதால் Q.S. 9000 - ன் முக்கிய அம்சங்களை அமுல் படுத்த (அ) குறைபாடுகளை தடுக்கவும் (ஆ) செய் முறை திறமையில் உயர்ந்த நிலையை உறுதிப்படுத்தவும் (இ) முன்யோசனை பராமரிப்புக்கு முழுமையாக பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். இப்போதுள்ள வழக்கப்படி தடங்கல் ஏற்படுவதை பூஜ்ய நிலைக்கு உறுதி செய்ய தடங்கல் மற்றும் முன்யோசனை பராமரிப்பு குழுக்களில் உள்ள தொழிலாளர்கள் உற்பத்தியின் மொத்த தேவைக்காக பாடுபடவேண்டும்.

டீல்டும்

1. ஷாப்களிலும் அசெம்பிளிகளிலும் உற்பத்தி இழப்பு ஏற்படா வண்ணம் தடங்கல் ஏற்படுவதை இரவு / பகல் பணியில் பூஜ்ய நிலையில் உறுதி செய்ய எந்த ஜிக் ரிப்பேரும் (பெரியது / சிறியது) முழுமையடையாமல் விட்டு செல்லாவண்ணம் ஜிக் ரிப்பேர் பகுதியில் ஆட்கள் தகுந்தவாறு போடப்படும். டேப்பிங் அட்டாச்மெண்ட், டை ஹெட் ரிவால்வங் சென்டர், டீல் பாக்ஸ்கள், ரோலர் பாக்ஸ்கள், இஜெக்டர் ஹெட், குவிக் சேன்ஞ் ஜிக் குகள், டீல் ஹோல்டர், கோனிங் ஸ்பிண்டுகள் போன்ற அவசியமான எல்லா ரிப்பேர்களையும் செய்ய தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைப்பார்கள்.
2. அவசரத் தேவைகளின் அடிப்படையில் அனைத்து குறைந்த வேலை உள்ள தொழிலாளர்கள் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட இயந்திரங்கள் அல்லது வேலைகளை செய்ய வேண்டும்.
3. டீல்டும் தொழிலாளர்கள் புதிதாக விரிவு செய்யப்பட்ட ஜாப்களையும் செய்ய வேண்டும்.
4. ஜிக் ரிப்பேர் ஆட்கள் லைன் ஜாப்கள் மற்றும் டேபிள் ஜாப்கள் இரண்டையும் ஒரே நாளில் தேவை/அவசியத்தின் அடிப்

படையில் கவனிக்க வேண்டும்.

5. டூல்ரூம் தொழிலாளர்கள் QS 9000 தேவைகளை நிறைவு செய்ய ஒத்துழைக்க வேண்டும். குறிப்பாக கேஜ் காலிப்பேரஷன், ரிகார்டிங், ஜிக் பராமரிப்பு போன்றவைகளில்.
6. டூல்ரூமின் எல்லா செயல்பாடுகளிலும் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை அடைய டூல்ரூமில் உள்ள பல குழுக்களிலுள்ள ஏற்றத் தாழ்வினை தகுந்தபடி ஆட்களை மாற்றி சரி செய்யப்படும்.

**டூல் ரூமில் அடைய வேண்டிய உற்பத்தி இலக்கு:**

வ.எண்.	பிட்டிங்	தற்போதைய விதிகள்/ மாதத்திற்கு	1.12.97 முதல் உற்பத்தி செய்ய வேண்டியது.
1.	NJF (புதிய ஜிக்குகள் ஃபிக்சர்கள்)	26	31.2
2.	ஜிக் மாற்றங்கள்	40	48.0
3.	பைப் ஜிக்குகள்	20	24.0
4.	கேஜ்கள்	660	792.0
5.	மற்ற டூலிங்குகள்	800	960.0
	ஜிக் ரிப்பேர்	840 மனுக்கள்	1008 மனுக்கள்
	உபகரணங்கள் ரிப்பேர்	125	150
	மற்ற பகுதிகளுக்கு சேவை	200	240
	காலிபரேஷன்	25 கேஜ்கள்	30 கேஜ்கள்
		ஒரு ஷிப்டுக்கு ஒரு இன்ஸ்பெக்டர்க்கு	

**எலக்ட்ரிகல் மெயின்டனன்ஸ்**

1. மின்சார பராமரிப்பு வேலைகளில் மின்சார தடங்கல்கள் எதிர் பாராதவையாகும். அதிகமாக மாறுபடுகின்ற தாகவும் உள்ளதால் தங்கு தடையின்றி உற்பத்தியை அடைய எல்லாவகையான தடங்கல்களையும் பூஜ்ய நிலைக்கு கொண்டு வர உறுதிசெய்யும் வண்ணம் எல்லா பகுதிகளிலும் உள்ள எலக்ட்ரிகியன்கள் உழைப்பார்கள்.
2. குறிப்பாக பாட்டரியினால் இயங்கும் டிரக்குகள் (BOT) மோட்டார் கழற்றி மாட்டும் பகுதி, மோட்டார் ஓவர்ஹால் மற்றும் ரிப்பேர் பகுதிகளில் ஏற்படும் எந்த ஒரு தடங்கலும் உயர்த்தப்பட்ட உற்பத்தி நிலையின் செயல்பாடுகளுக்கு கேடு விளைவிக்கும். ஆகவே இப்பகுதியிலுள்ள தொழிலாளர்கள் எல்லா ரிப்பேர்களையும் எந்தவித தடங்கலுமின்றி வேகமாக செய்து தருவதன் மூலம் உற்பத்தியில் ஏற்படும் நஷ்டத்தை பூஜ்ய நிலையில் நிறுத்த உதவி செய்வார்கள்.

3. சாதாரண வேலைகளான ப்யூஸ்கள் மாற்றுவது ஓவரலோடு ரிலேக்களை சரிசெய்வது மின் இணைப்பை துண்டிப்பது/கொடுப்பது போன்றவைகளை அதிகமான ஆட்கள் வேலைக்கு வராத நேரத்தில் அல்லது எதிர்பாராத நேரத்தில் ஒரு எலக்ட்ரிஷியன் மட்டும் வேலையை செய்து தரவேண்டும். அல்லது இப்போது உள்ளது போல் ஒரு அப்ரண்டிசுடன் செய்ய வேண்டும்.
4. இயந்திரங்கள் ஒரு ஷாப்பிலிருந்து மற்றொரு ஷாப்புக்கு மாற்றியமைக்கும் போது அந்த பகுதியிலுள்ள தடங்கல் சரி பார்க்கும் குழுவில் அதிகமாக ஆட்கள் சேர்க்கப்படமாட்டார்கள். அவசியமானால் இயந்திரங்கள் மாற்றப்படும் இடத்தில் இருந்து அதற்கேற்ப ஆட்கள் மாற்றம் செய்யப்படுவார்கள்.
5. இப்போதைய வழக்கப்படி மின்சாரத் தேவைகளைப்பூர்த்தி செய்ய எல்லா வார நாட்களிலும் (ஊதியத்துடன் ஆன விடுமுறையைத் தவிர) எல்லா ஷிப்டுகளிலும் இப்போதைய எண்ணிக்கையுள்ள ஜெனரேட்டர் இயக்குபவர்கள் பதினான்கு 750/1250 KVA ஜெனரேட்டர்களையும் ஆறு 110 KVA ஜெனரேட்டர்களையும் இயக்குதல், பாரமரித்தல், பழுது பார்த்தல் வேலைகளை செய்வார்கள் வேலைக்கு வராத ஆட்களின் வேலையையும் அந்த குரூப்பில் உள்ள ஆட்களே செய்வார்கள்.
6. கம்ப்யூட்டர் சென்டர்க்காக இரவு/பகல் பணிகளில் தற்போது இரண்டு ஆட்கள் மத்திய A/C பிளான்டை இயக்கி கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்பகுதியில் பேக்கேஜ் யூனிட் பொருத்தியவுடன் இந்த இரு தொழிலாளர்களும் வேறு இடத்தில் வேலையில் அமர்த்தப்படுவார்கள்.

#### மெக்கானிகல் மெயின்டனன்ஸ்

1. போர்க் லிப்ட் : ஒரு குழுவுக்கு 5 வீதம் டயர் பஞ்சர்கள் சரி செய்ய வேண்டும். பகல்/இரவு நேர பணியும் 7.30 - 4.00 மணிக்கு தொழிற் சாலையிலுள்ள எல்லா இடங்களிலும் வேலை தொடங்குவதால் டயர் பஞ்சர்களை தொழிலாளர்கள் முடிந்த வரை சீக்கிரமாக செய்து தர வேண்டும்.
2. எல்லா போர்க் லிப்ட் தொழிலாளர்களும் பகல் நேரப்பணியிலும் இரவு நேரப் பணியிலும் ஷிப்ட் ஆரம்பிக்கும் போதே வேலை செய்ய தொடங்குவார்கள் போர்க் லிப்ட் வண்டிகளில் பஞ்சராகும் டயர்களின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் முதல் குழு ஒரு ஷிப்டுக்கு 5 டயர் பஞ்சர்களை சரிசெய்யும். அதே போல் 2 வது குழு ஒரு ஷிப்டுக்கு 5 டயர் பஞ்சர்களை சரிசெய்யும். பத்து டயர் பஞ்சர்களுக்கு மேல் ஏற்பட்டால் 3வது குழு ஆயில் நிரப்பும் வேலையோடு சேர்த்து நான்கு டயர் பஞ்சர்கள் வரை



சரி செய்யும். இரண்டு ஆட்களை கொண்ட ஒரு குழு ஒரு ஷிப்டுக்கு ஐந்து டயர் பஞ்சர்கள் சரிசெய்ய வேண்டும் என்று விதிகளை உயர்த்தியிருப்பதால் தேவைப்படும் போது 3வது குழு ஆயில் நிரப்பும் வேலை செய்யாமல் ஐந்து டயர் பஞ்சர்களை சரி செய்யும்.

3. டயர் சப் அசெம்பிளிகளை பொருத்துவதற்கு தயாராக வைத்திருக்க வேண்டியது குழு ஆட்களுடைய கடமையாகும். தேவைப்படும் பகுதிகளில் பயன்படுத்துவதற்காக போர்க் லிப்டுகளை காலை 8.00 மணியளவில் தயாராக வைத்திருப்பதை டயர் குரூப் ஆட்கள் உறுதி செய்ய வேண்டும்.

4. 24 ஆட்கள் பகல் பணியிலும் 6 ஆட்கள் இரவுப் பணியிலும் இருப்பார்கள். தேவைக்கேற்ப போர்க் லிப்ட் பகுதியில் உள்ள எல்லா தொழிலாளர்களும் பெரிய வேலைகளை செய்ய வேண்டும். மற்றும் மற்றவர்களுடைய வேலைகள் பாதிக்கா வண்ணம் முடிந்த வரை அதே குழு ஆட்கள் வேலைகளை முடிக்க வேண்டும். வேலைக்கு வராத ஆட்களின் வேலையை தற்போது உள்ளது போல் இருக்கும் ஆட்களை கொண்டு செய்ய வேண்டும்.

எதிர்காலத்தில் ஒவ்வொரு மூன்று வண்டிகளுக்கு ஒரு ஆள் வீதம் சேர்க்கப்படும்.

5. நிறுவுதல் குழுவின் ஆட்களின் எண்ணிக்கை 6 என்ற வகையில் கடைபிடிக்கப்படும்.

6. கட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டிய பழக்கங்களான, திங்கட்கிழமை களில் ரிப்பேர் மற்றும் பழுது பார்த்தல் வேலை செய்யாதது, இரண்டு ஷிப்டுகளிலும் இரண்டாவது பாதியில் பூர்த்தியாகாத வேலைகளை தொடராதது, வேலையை தாமதமாக தொடங்குவது, சில ஆட்கள் வேலைக்கு வராததால் பூர்த்தியாகாத தடங்கல்களை சரி செய்யாதது, மாற்றுவதற்கு ஏற்றவாறு தயாரான உபரி சப் அசெம்பிளிகள் செய்யாதது ஆகியவைகள் தடங்கல்களை பூஜ்ய நிலைக்கு கொண்டு வருவதற்காக நிறுத்தப்படும்.

7. 20% உற்பத்தி திறன் உயர்விற்காக காற்று மற்றும் தண்ணீர் சேவைகள் பகுதி தொழிலாளர்கள் கீழ்க்கண்ட வேலைகளை செய்வார்கள்.

(அ) கிணறு எண் 15 பம்புகளை மெயின் லேண்ட் ஆப்பரேட்டர்கள் இயக்குவார்கள்

(ஆ) பம்பு ஆப்பரேட்டர்கள் பம்புகள் ஓடும் நேரத்தை மட்டு மல்லாமல் உயர்மட்ட நீர் தொட்டியிலிருந்து வெளியாகும் தண்ணீர் லீபினோ மீட்டர் ரீடிங்கையும் எழுதுவார்கள்.

(இ) TS2X கம்பரெஸ்ஸர்கள் LP வால்வ் மாற்றும் வேலை-4

தொழிலாளர்கள் 3 ஆக குறைக்கப்படுவார்கள். அதே போல் NRV மாற்றும் தொழிலாளர்கள் 3லிருந்து 2 ஆக குறைக்கப்படுவார்கள்.

8. பாதுகாப்பு காரணமாக மர சாமான்களுக்கு பதில் ஸ்டீல் சாமான்கள் அறிமுகப்படுத்தப்படுவதால் கார்பென்டரி வேலைகள் படிப்படியாக நீக்கப்படும். கார்பென்டரியில் உள்ள 15 ஆட்களும் ஒரு பிக்கரும் படிப்படியாக வேறு இடத்தில் வேலையில் அமர்த்தப்படுவார்கள்.

**டூல்ஸ் மற்றும் கட்டர் கிரைண்டிங் செக்ஷன்**

டூல் மறு கூர்மை செய்தல் மற்றும் ஸ்டோர் தொழிலாளர்கள் 20% உற்பத்தி திறனை உயர்த்த வேண்டும். ஒரு முறை மட்டுமே உபயோகப்படுத்தப்படும் டூல்கள் தொழிற்சாலை முழுவதும் அதிகமாக மாற்றப்படுவதால், இந்த பகுதியில் உள்ள தடுக்கப்பட வேண்டிய பழக்க வழக்கங்கள் முற்றிலும் நீக்கப்படும். உற்பத்தி இழப்பை நீக்கும் வண்ணம், ஒவ்வொரு ஷிப்டிலும் இந்த பகுதி தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய உற்பத்தி விதிகளை 20% உயர்த்தி அனைத்து டூல்களை முடிப்பார்கள்.

தொழிலாளர்கள் எந்தவித தடையுமின்றி தேவைப்பட்ட டூல்களை ஒவ்வொரு ஷிப்டிலும் கொடுக்க ஒத்துழைப்பார்கள்.

வேர் ஹவுஸ் / ஷாப்புகளிலிருந்து வாங்கும் டூல்கள், மறுகடைதல் ஒவ்வொரு ஷிப்டுக்கும் ஒரு முறை உபயோகிக்கப்படும் டிப்புகள், கேஜ், எக்ஸ்சேன்ஜ் போன்றவைகளின் இருப்பு பற்றிய குறிப்பேடுகளை இன்ஸ்பெக்ஷன் மற்றும் ஸ்டோர்களில் உள்ள தொழிலாளர்கள் நிர்வகிக்க வேண்டும்.

**புரடக்ஷன் பிளானிங் மற்றும் கண்ட்ரோல்**

தற்போதுள்ள தொழிலாளர் எண்ணிக்கை மற்றும் வசதிகளுடன் அதிகமான முறை கொண்டு செல்லுவதன் மூலம் ஷாப்புகளில் ஏற்பட்டிருக்கும் உற்பத்தி உயர்வுக்கு ஏற்ப, புரொடக்ஷன் சர்வீசஸ் மற்றும் ஸ்டோர்ஸ் தொழிலாளர்கள் ஒவ்வொரு ஷிப்டிலும் அதிகமான பொருட்களை வாங்குதல் மற்றும் கொடுத்தல் வேலைகளை செய்வார்கள்.

(அ) பிரேம் ஷிப்டிங் மற்றும் முன் அச்சு :- ஒரு ஷிப்டுக்கு 48 முன் அச்சுகள் கொடுப்பது மற்றும் பிரேம்களை தள்ளுவது உள்பட, தேவையான பன்ச்சுடு பிரேம்கள் உள்பட எல்லா விதவீல் பேஸ் பிரேம்களையும் 6 ஆட்கள் ஒரு ஷிப்டுக்கு 17 முறைகள் ஷிப்ட் செய்ய வேண்டும். எப்பொழுதும் 8 டிராலி பிரேம்கள் உள்ளது போல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும். .

(ஆ) இன்ஜின் ஷிப்டிங் :- பகல் நேரப் பணியில் 5 ஆட்கள் 10 முறைகளும் இரவு நேரப்பணியில் 4 ஆட்கள் 7 முறைகளும் ஷிப்ட்

செய்ய வேண்டும். ஒரே ஒரு போர்க் லிப்ட் இருக்கும்போது கூட தொழிலாளர்கள் வேலையை தொடரவேண்டும். தேவைப்படும் நேரங்களில் போர்க் லிப்டை பயன்படுத்தி ஒரு ஷிப்டுக்கு 3 இன்ஜின்கள் வரை ஷிப்ட் செய்யப்படும்.

வேலைக்கு வராதவர்கள் அதிகமாக உள்ள நேரங்களில் உற்பத்தி இழப்பை தவிர்க்க மேலே கூறப்பட்ட இரண்டு (அ) மற்றும் (ஆ) பகுதிகளிலும் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் ஷிப்ட் செய்வார்கள்.

**அனைத்து ஷாப்புகள் / அசெம்பிளிகள்**

இயந்திரங்கள்/சப் அசெம்பிளிகள்/அசெம்பிளிகள் ஒரு ஷாப் பிலிருந்து மற்றொரு ஷாப்புக்கு மாற்றும் போது அந்தந்த பகுதிகள் / இடங்கள் / ஷாப்புகளுக்கு அதிகப்படியான ஆட்கள் சேர்க்கப்படமாட்டார்கள். தேவைப்பட்டால் அதற்கேற்ற எண்ணிக்கையுள்ள ஆட்கள் அசெம்பிளிகள் / இயந்திரங்கள் மாற்றப்பட்ட இடங்களிலிருந்து மாற்றப்படுவார்கள். அதுவரை எல்லா இடங்களிலும் முழு உற்பத்தி இலக்கை தொடர்ந்து அடைய தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைப்பார்கள்.

**இயந்திரப் பகுதி II**

தினமும் 164 செட்கள் இன்ஜின் உறுப்புகள் லைனில் இருந்து அசெம்பளி / அனல் சிகிச்சை பிரிவுக்கு ஷிப்ட் செய்யப்பட்டு மீண்டும் கொண்டு வரப்படும்.

**பின் அச்சு :**

பெயிண்ட் பகுதிகளுக்கு ஸ்டாக்குகள் போகவும் திரும்பவும் ஷிப்ட் செய்வதுடன் தேவைக்கேற்ப 54/48/36 பின் அச்சுகளை, இருக்கும் 5/4/3 ஆட்கள் லைனுக்கும் KD சென்டருக்கும் ஷிப்ட் செய்வார்கள் உபகரணங்களின் நீடித்த உழைப்பிற்காக இனிமேல் ஒவரலோடிங் நிறுத்தப்படுகிறது. இடம் மிகவும் குறைவாக இருப்பதாலும் அடிக்கடி பின் அச்சுகளை எடுத்து மாற்றியமைக்க வேண்டியுள்ள காரணத்தால் பின் அச்சுகளை சேதமடையாமல் பாதுகாக்க வேண்டி, ஒவ்வொரு ஷிப்டிலும் இப்போது செய்வது போல் பின் அச்சுகளை காலியான இடங்களில் திரும்ப வரிசைப்படுத்த பின் அச்சு பகுதியின்கடைசி இடத்திற்கு மாற்றப்படும்.

ஐ.யூ.டி. : ஐ.யூ.டிக்கு தேவையான ஐஸோ அனீல்ட் பொருட்கள் எந்த இடத்திலிருந்தும் KD சென்டருக்கு தடையின்றி ஷிப்ட் செய்தல் மற்றும் தேவையான பூர்த்தி செய்யப்பட்ட பொருட்களை (உறுப்புக்கள் மற்றும் அசெம்பிளிகள்) ஷிப்டு செய்து முடிக்க ஒரு

ஷிப்டுக்கு 4 முறை ஷிப்ட் செய்யப்படும். ஷாப்புகளுக்கு திருப்பப் படும் பொருட்களை அவர்கள் திரும்பும் போது கொண்டு சேர்க்க வேண்டும்.

**ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் :** குழு ஆட்கள் ஒரு நாள் விட்டு ஒரு நாள் அதிகப் படியாக ஒரு டிரெய்லர் பொருட்களை பிக் செய்து ஷிப்ட் செய்ய வேண்டும். இப்போதுள்ளதுபோல் டிரெய்லரை டிரான்ஸ்போர்ட் ஒட்டுனர் ஒட்டுவார்.

**வெஸ்ட் வேண்ட் :**

தேவைப்படும் அதிகப்படியான எண்ணிக்கையுள்ள பொருள்-களை வெஸ்ட்வேண்டு பி.பி.சி ஆட்கள் பகல் நேரப் பணியிலும் இரவு நேரப் பணியிலும் 4 முறை ஷிப்ட் செய்வார்கள் மற்றும் கார் பென்டர் ஆட்கள் பகல் நேரப் பணியில் 4 முறை ஷிப்ட் செய்வார்கள்.

தற்போதுள்ள ஸ்டேன்பை ஆட்கள் பி.பி.சி மேலாளரிடம் ஒன்றிணைக்கப்பட்டு, தேவைப்படும் எந்த பகுதிக்கும் அனுப்பப் படுவார்கள்.

பி.பி.சி. ஆட்கள் தற்போது செய்யும் வேலையுடன், ஷிப்ட் அடிப்படையில் அந்தந்த பகுதியில் உள்ள ஸ்பெஷல் பேலட்டுகள் / பில்லர் பேலட்டுகள் / ஸ்டில்வேஜ்கள் ஆகியவற்றை ஒன்று சேர்த்து வைப்பார்கள்.

ஓ.எஸ். மற்றும் எம்.எஸ். பொருட்களை தேவைக்கேற்ப அந்த பகுதியிலுள்ள பி.பி.சி. ஆட்கள் ஒவ்வொரு பகல், இரவு பணியிலும் உடனுக்குடன் ஷிப்ட் செய்வார்கள்.

கிரேடு பாகுபாடில்லாமல் எல்லா தொழிலாளர்களும் உரிய நேரத்தில் ஷிப்ட் செய்வதற்காக எந்தவித தடையுமின்றி (டக்கர் மற்றும் போர்க் லிப்ட் ஒட்டும் திறமை) வேலையை பகிர்ந்து கொள்வார்கள்.

வேலைக்கு வாரதவர்களுக்காக முழுமையாக ஆட்கள் போடாத பட்சத்திலும் சூப்ரவைசர் கொடுக்கும் முன்னுரிமையை கணக்கில் கொண்டு, இருக்கும் தொழிலாளர்கள் தங்களுக்குள்ளாகவே குழுக்களை பிரித்துக் கொண்டு பொருட்களை ஷிப்ட் செய்வார்கள். சாதாரணமாக ஏற்படும் வண்டிகள் பழுதடைதல் போன்ற தடங்கல்கள் இருந்த போதிலும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட எண்ணிக்கையுள்ள தடவைகள் பொருட்களை ஷிப்ட் செய்தல் நிலை நிறுத்தப்பட வேண்டும். (அதற்காக தேவைப்படும் போது மாற்று வண்டிகள் கொடுக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும்)

அசெம்பளிக்கு ஆக்ஸில் பீம் மற்றும் ஆக்ஸில் ஆர்ம் கொண்டு செல்வது தொடர்ந்து அசெம்பிளி புராக்கர்ஸ் ஆட்களால் செய்யப் படும். அவர்கள் பார்க்கரைசுடு பொருட்களையும் கிளட்ச் அசெம்பிளி

இன்னுள் அசெம்பிளி மற்றும் பின் அச்சு பகுதிகளின் தேவைக்கேற்ப ஷிப்ட் செய்வார்கள். இயந்திரப் பகுதி 1லிருந்து அனல் சிகிச்சை பிரிவிற்கும் மீண்டும் இயந்திரப்பகுதி 1க்கும் ஆக்ஸில் ஆர்மை ஷாப் 1பிபிசி ஆட்கள் ஷிப்ட் செய்வார்கள்.

கோணிப்பையில் வாங்கும் ஹார்டுவேர்களை பிக்கர்கள் சரியாக பின் செய்வார்கள் பிக்கிங் மற்றும் ஷிப்டிங் மட்டும் அல்லாமல் வெஸ்ட் லேண்ட் பிக்கர்கள் பொருட்கள் இறக்கி வெஸ்ட் லேண்ட் ஸ்டோர்களில் பின் செய்வார்கள். வெஸ்ட் லேண்டில் குறைவாக உபயோகப்படுத்தப்படும் இரண்டு ஒட்டுனர்கள் தேவைப்படும் போது வெஸ்ட் லேண்டிற்கு SWC புரொபல்வர் ஷாப்ட், பூஸ்டர், பீயூயல் டேங்க் போன்ற பொருட்களை ஷிப்ட் செய்ய உபயோகப்படுத்துவார்கள்.

பிரேம் சைடு மெம்பர்கள் துளையிடப்பட்ட நிலையில் ALAU விலிருந்து பெறப்பட்டு ஷாப் IIIக்கு கொடுக்கப்படுவதால் பிபிசி தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்திருக்கும் வேலைப் பளுவை தொழிலாளர் எண்ணிக்கையை கணக்கிடும் போது கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். பொருட்கள், வேலை முறை மாற்றங்கள் / புதிய அறிமுகங்கள் / கட்டிட அமைப்பு மாற்றங்கள் ஆகியவற்றால் உண்டாகும் மாற்றங்களை மனதில் கொண்டு தற்போதுள்ள ஸ்டோர்ஸ் மற்றும் பிபிசி ஆட்கள் தாங்களாகவே தேவைக்கேற்ப பொருட்களை ஷிப்ட் செய்யவேண்டும். தேவைப்படும் போது பிபிசி ஆட்கள் வெஸ்ட் லேண்டிற்கும் KD சென்டர்க்கும் பொருட்களை ஷிப்ட் செய்வதுடன் கிடைக்கின்ற இடத்தில் உற்பத்தியை தொடர்ந்து செய்ய மாற்று வழிமுறைகளில் பொருட்களை ஷிப்ட் செய்வார்கள்.

இன்னுள் டிரஸ்ஸிங் பகுதியிலிருந்து இன்னுள் மவுண்டிங் பகுதிக்கு டிரஸ்ட்டு இன்னுள்களை ஷிப்ட் செய்ய பிபிசி ஆட்கள் விரும்புவதில்லை. ஆகவே இவ்வேலையை தற்போதுள்ள தொழிலாளர்கள் சீனியாரிட்டி பாகுபாடில்லாமல் செய்ய வேண்டும்.

பிபிசி-ன் ஒரு தனிப்பகுதி அதைச்சார்ந்த நேரடி பகுதியில் ஏற்படும் தொழில் தகராறு காரணமாக வேலையில்லாமல் இருக்கும் போது அப்பகுதியிலுள்ள பிபிசி ஆட்கள் சூப்ரவைசர்கள் சொற்படி மாற்று வேலைகள் செய்யவேண்டும். அதாவது :

- (அ) சென்டர்க்கு பொருட்கள் கொண்டு செல்லுதல்
- (ஆ) ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்க்கு பொருட்கள் கொண்டு செல்லுதல்
- (இ) மற்ற சம்மந்தப்பட்ட பகுதிகளில் நேரடி உற்பத்தி பாதிக்காமல் உள்ள வசதியான இடங்களுக்கு பொருட்களை நகர்த்தி வைத்தல்
- (ஈ) இருப்பிலுள்ள பொருட்கள் மற்றும் அவற்றின் சரியான கணக்கு எடுத்தல் ஆகியவற்றின் போது பொருட்களை தேவைப்படும் படி மாற்றியமைத்தல், பேலட்டுகளில் போடுதல், சுத்தம் செய்தல்.

## அனல் சிசிச்சை பிரிவு

தற்போதுள்ள கொதிகலன்கள், இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் மற்றும் ஆட்களுடன் உயர்த்தப்பட்டுள்ள உற்பத்திக்கு தேவையான அனைத்து உறுப்புகளின் தேவையை பூர்த்தி செய்யவும் 20% உற்பத்தி திறன் உயர்வினால் ஏற்படும் உறுப்புகளின் தேவையை பூர்த்தி செய்யவும் அனல் சிசிச்சை பிரிவில் உள்ள அனைத்து கொதிகலன்களுக்கும் ஆட்கள் மாற்றியமைப்பதோடு, ஆட்கள் போடப்பட்டு மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டு மறு குழுக்களாக மாற்றியமைக்கப்படுவார்கள்.

### 1. இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் யூனிட்

1989ம் ஆண்டு ஒப்பந்தத்தில் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட விதிகளுக்கு மேல் மெயின் லேண்டிலும் ஈஸ்ட் லேண்டிலும் உள்ள இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் இயந்திரங்களுக்கு 20% உற்பத்தித் திறன் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

மெயின் லேண்டில் இளம்எ - ஆர்எப் (LA 8350) இயந்திரத்திற்கு ஆள் போடப்பட்டவுடன் மாற்றியமைக்கப்பட்ட உற்பத்தி விதிமுறைகள் கடைபிடிக்கப்படும். இன்டக்ஷன் ஹார்டனிங் இயந்திரங்களில் காயில் மாற்றுவது, உறுதித்தன்மைக்கும் தரக்கட்டுப்பாடு சான்று தருவது மற்றும் இன்டக்ஷன் ஹார்டண்டு பேட்டர்ன் சான்று பெறுவது ஆகியவற்றுக்கு வேலை மாற்று நேரமாக ஒரு மணி நேரம் மட்டுமே அனுமதிக்கப்படும். சம்பந்தப்பட்ட பகுதி தொழிலாளர்களும் இந்த உற்பத்தி இலக்கை அடைய சேர்ந்து ஒத்துழைப்பார்கள்.

ஆக்ஸில் ஆர்ம் ஹார்டனிங் மற்றும் பிளாஸ்டைடிங் உற்பத்தி ஒரு ஷிப்டுக்கு ஒரு தொழிலாளிக்கு 98.4 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இது உயர்த்தப்பட்ட விதிமுறைக்கேற்ப மாற்ற மில்லாமல் முடிக்கப்படவேண்டும்.

### 2. ஐசோ தெர்மல் அனீலிங் கொதிகலன்

தற்போது உள்ளது போல் திட்டமிட்ட சக்தியாகிய 350 கிலோ உடைய ஒரு டிரேவுக்கு சுழற்சி நேரம் 25 நிமிடங்களாக குறைக்கப்படும்.

### 3. பிளேட்டிங் யூனிட் :

காப்பர் பிளேட்டிங் மற்றும் காட்மியம் பிளேட்டிங் ஆகியவை ஒன்றிணைந்த வேலையாகும். ஒரு ஆப்பரேட்டருக்கு தற்போதுள்ள கேம் ஷாப்ட்டின் எண்ணிக்கை 24. இது ஒரு ஆப்பரேட்டருக்கு 28.8 ஆக மாற்றப்படுகிறது (29 என்று சொல்லலாம்)

காட்மியம் பிளேட்டிங் செய்முறையில் இல்லாததால் 6 நிரந்தர தொழிலாளர்கள் நான்கு தொட்டிகளில் லோடு செய்யும் முறையையும், வேலை முறையையும் அதற்கேற்ப மாற்றியமைத்து ஒரு நாளைக்கு 29 X 6 = 174 கேம் ஷாப்டுகளுக்கு உறுதி அளிக்க வேண்டும்.

4. அனல் சிகிச்சை பிரிவில் வீணாகாததும், மறுவேலை செய்யப் படுவதும் கவலை அளிப்பதாக உள்ளது. அனல் சிகிச்சை பிரிவு முழுவதும் குறிப்பாக கிங்பின், பால்பின், சி.ஆர் போல்ட், கேம் ஷாப்ட், எல்லா வகையான ஸ்பீட் சேஞ்சு ஸ்பிண்டில்கள் ஆகியவற்றின் செய்முறைகளுக்கு பொருந்தும் வண்ணம் சிறந்த முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும்.

5. கார்பரைலிங் :-

அனல் சிகிச்சை பிரிவின் திறமை / பயன்களை உயர்த்துவதற்கு அனைத்து கொதிகலன்கள் / உபகரணங்களில் எரிசக்தி பாது காப்பு மாற்றியமைக்கப்பட்ட ஜிக்ஸ் / ஃபிக்சர்கள் மூலம் செய்முறை நேரத்தை குறைத்தல், செலவாகும் உபயோகப் பொருட்களை குறைத்தல் ஆகிய நடவடிக்கைகளை படிப்படியாக எடுக்கப்படும். C.O. லீவர், ஸ்பிண்டில் SDC கிங்பின், பால்பின் மற்றும் கேம் ஷாப்ட் போன்றவற்றில் செய்முறை சுழற்சி நேரம் அதிகமாக வேறுபடுவதால் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை அடைவதற்கும் தற்போதுள்ள மூன்று மஃபில்கள், 6GCFகள் மற்றும் இரண்டு டெம்பிரிங் கொதிகலன்கள் ஆகியவற்றை முழுமையாக உபயோகப்படுத்தவும் தொழிலாளர்கள் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட கொதிகலன்களில் வேலை செய்ய வேண்டும்.

கேம் ஷாப்டுக்கு E.N.8 பொருட்களை படிப்படியாக அறிமுகப் படுத்த போகின்றோம். அது இண்டக்ஷன் ஹார்டன்டு ஆக இருக்கும். ஆகவே, காப்பர் பிளேட்டிங், கார்பரைலிங் ஆப்ரேஷன்களை நீக்க போகின்றோம். மற்றும் அதிகப்படியான ஆட்கள் வேறு வேலைகளில் அமர்த்தப்படுவார்கள்.

6. ஷேகர் ஹயர்த் கொதிகலன், ரோலர் ஹயர்த்கொதிகலன் / ரோட்டோ பிளாஸ்ட் / ஷாட் பிளாஸ்ட் பாலிஷிங் / போஹி ஹயர்தி கொதிகலன், கிராங்ஷாப்ட் லாப்பிங் மற்றும் கிரைண்டிங் ஆப்பரேஷன் 1989 ஒப்பந்தத்தில் ஒப்புக் கொள்ளப் பட்ட வேலை விதிகளுக்கு மேல் 20% உற்பத்தி திறன் உயர்த்தப் படவேண்டும். புதிய மாற்றங்களோடு கூடிய உறுப்புகள் தேவைப்பட்டபடி அனல் சிகிச்சை பிரிவில் தேவையான விதிமுறைகள் மற்றும் குறிப்புகளோடு எடுத்துக் கொள்ளப் பட வேண்டும்.

7. கார்போ டைட்ரைடிங் மற்றும் சீல்டு க்வென்ட்கொடிகலன்கள் :

அல்கலைன் டிகிரிஸர் மற்றும் டெம்பிரிங் உறுப்புகள் ஒப்புக் கொண்டபடி அதே குழு ஆபரேட்டர்களால் உபயோகப் படுத்தப்பட வேண்டும். புதிய முன்னேற்றமாக ஃபிக்சர்களும் உபயோகப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

8. மஃபில் கொடிகலன்

	தற்போதுள்ள வேலை விதிகள்	மாற்றப்பட்ட விதிகள்
கேம்ஷாப்ட் ஹார்டனிங்	45 / ஷிப்டுக்கு	54 / ஷிப்டுக்கு
ஹார்டனிங் (அ)	முதல் ஷிப்ட் 1 லாட்	2 லாட்
அனீலிங் (U போல்ட்கள்)	பகல் ஷிப்ட் 2 லாட்	2 லாட்
சிங் பின், பால் பின்)	இரவு ஷிப்ட் 2 லாட்	2 லாட்
போல்ட்கள்	139 / லாட் / பலவிதமானவை	
சிங்பின்	420 / லாட் / ஒன்று	
பால்பின்	700 / லாட் / இரண்டு (ஒரு ஜோடி)	

L.A.1264 - ல் அதிகபடியான எண்ணிக்கையுள்ள U போல்ட்களை இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் டெம்பரிங் செய்து முடிப்பார்கள். தேவையான முன்றாவது மஃபில் கொடிகலனை ஷாப்பின் தேவைக் கேற்ப இருக்கின்ற தொழிலாளர்களோடு அதே குழு உபயோகப் படுத்தும்.

9. CGCFகள் சுழற்சி நேரத்தை 25 நிமிடங்களாக குறைப்பதன் மூலம் 9.6% உற்பத்தி உயர்வை அடைவோம். மீதமுள்ள 10.4%ஐ லோடிங் முறையை கீழ்க்கண்டவாறு மாற்றியமைப்பதன் மூலம் அடையலாம்.

வ.எண்.	பாக எண்.	பொருள்	தற்போதைய விதிகள்	மாற்றியமைக்கப் பட்ட/ டிரே
1.	F1631211	சியர் 20	30	32
2.	F1640411	சியர் (51) 281	38	50
3.	F1640511	சியர் (50) 281	24	30
4.	F1640611	சியர் (49) 281	20	24
5.	F1640711	சியர் (21) 281	38	45
6.	F1640811	சியர் (22) 281	80	85
7.	F1640911	சியர் (23) 281	80	85
8.	F1641011	சியர் (17) 281	80	85
9.	F1641111	சியர் (26) 281	30	32
10.	F1654011	சியர் (52) 281	80	95
11.	F1630311	டிரைவிங் சியர்	60	80
12.	F3345811	COSH (GB 281)	17	21



	தற்போதைய விதிகள்	மாற்றியமைக்கப்பட்ட/ விதிகள்
1. இயக்கப்படும் NF கள்	12	14
2. சுழற்சி நேரம் / சார்ஜ்	50 மணி	47.5 மணி
3. உபயோகிக்கப்படும் கலன்கள்/குழு	9	11
4. வேலை முறை		
★ ஒரு ஆள் இருந்தால்	பராமரிப்பு மட்டும்	பராமரிப்பு மட்டும்
★ இரண்டு ஆட்கள் இருந்தால்	பராமரிப்பு + 25%	பராமரிப்பு + 50%
★ மூன்று ஆட்கள் இருந்தால்	பராமரிப்பு + 50%	பராமரிப்பு + 75%
★ நான்கு ஆட்கள் இருந்தால்	பராமரிப்பு + 100%	பராமரிப்பு + 125%
★ ஐந்து ஆட்கள் இருந்தால்	பராமரிப்பு + 125%	பராமரிப்பு + 150%
★ ஆறு ஆட்கள் இருந்தால்	பராமரிப்பு + 150%	பராமரிப்பு + 175%
லோடிங்	25%	
அன்லோடிங்	25%	
கலன் சுத்தம் செய்தல்	25%	
வெப் மற்றும் ACC சுத்தம் செய்தல்	25%	

வாரத்தில் 5 நாட்கள் வேலையிருந்தால் 21-7-89 தேதியிட்ட ஒப்பந்தத்தின் இணைப்பு "சி" 48ம் பக்கத்தில் கூறியபடி பின்பற்றப்படும்.

11. இரண்டு கொதிகலன்கள் நல்ல நிலையில் உள்ளது. அதிகப் படியான கொதிகலன்களை நாம் பெறும் வரை ஆட்களின் எண்ணிக்கை ஆறிலிருந்து ஐந்தாக குறைக்கப்படும். 5 ஆட்களைக் கொண்ட ஒரு குழு 12 கொதிகலன்களில் வேலை செய்து 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை உறுதிசெய்வார்கள்.
12. வேலைக்கு வராதவர்களுக்கு ஆள் போடுவது சம்மந்தமாக இப்போதைய நடைமுறை தொடரும்.
13. 20% உற்பத்தி திறனுயர்வை பக்க வேலைகளிலும் பெறப்படும். அது எண்ணூர் ஜாப் ஆனாலும் மற்ற இடங்களையுடைய தானாலும் பொருந்தும். 27-6-91 தேதியிட்ட ஒப்பந்தத்தில் கூறியுள்ள விதிகளுக்கு மேல் உயர்த்தப்பட்ட உற்பத்தி திறன் பெறப்படும்.

## புராடக்ட் டெவலப்மெண்ட்

1. PDயில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய வேலைப்பளுவில் 20%ஐ தவறாது உயர்த்த வேண்டும்.
2. இன்ஜின் டெஸ்டர்கள் ஒத்துக்கொண்ட விதிகளின்படி இன்ஜின் டெஸ்ட் செய்ய வேண்டும்.

### ஸ்டோர்ஸ்

1. ஹார்டுவேர் பொருட்களை கோணிப்பையில் பெறுவதும் அவற்றை கோணிப்பைகளிலேயே சம்மந்தப்பட்ட இடங்களுக்கு கொடுப்பதும் தொடர்ந்து நடைபெறும்.
2. அனைத்து ஸ்டோர்களிலும் பணிபுரியும் செக்கர்கள் மற்றும் மாதாந்திர ஊழியர்கள் தேவைக்கேற்ப மாற்றம் செய்யப்படுவார்கள். செக்கர்களும் மாதாந்திர ஊழியர்களும் இரவு நேர பணியிலும் வேலை செய்வார்கள்.
3. இரண்டு முறை பொருட்களை கையாளுவதை தவிர்க்கும் வண்ணம் GR & D மூலம் பொருட்கள் கொண்டு வருவது நிறுத்தப்பட்டு சம்மந்தப்பட்ட ஸ்டோர்களுக்கு நேரடியாக பொருட்கள் கொண்டு போகப்படும். மற்ற ஸ்டோர்களின் வேலைப்பளுவை அடிப்படையாக கொண்டு தொழிலாளர்கள் வேறு ஸ்டோர்களுக்கு மாற்றம் செய்யப்படுவார்கள்.

### ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்

1. கார்பென்ட்ரி, ட்ராக் பேக்கிங், கார்ட்டனிசேஷன் மற்றும் பிக்கிங் ஆகியவற்றில் 20% உற்பத்தி திறனுயர்வு கொடுக்க வேண்டும்.
2. எண்ணெய் இடுதல், பொருட்களை பெறுவது, நிரப்புவது பல்க் பேக்கிங் பொருட்கள் அனுப்புவது போன்ற இடங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் 20% உற்பத்தி திறனை உயர்த்தி பொருட்கள் மீதமில்லாமல் பேக் செய்வதற்கு தயாராக இருப்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும்.
3. இன்ஜின் பேக்கிங்கில் 12 இன்ஜின்களுக்குப் பதில் 15 இன்ஜின்கள் நாளொன்றுக்கு பேக் செய்ய வேண்டும் மற்றும் தினமும் 20 இன்ஜின்களுக்குப் பதிலாக 24 இன்ஜின்கள் டெஸ்பாட்ச் செய்ய வேண்டும்.

**ல்பேர் பார்ட்ஸ் வேலை விதிமுறைகள் :**

<b>பகுதி</b>	<b>தற்போதைய விதிகள்</b>	<b>மாற்றப்பட்ட விதிகள்</b>
டிராக் பேக்கிங்	240.0	288.0
<b>கார்ட்டைனேஷன்கள் ஒரு ஆள் / விப்பீடு</b>		
மிகப்பெரியது	150.0	180.0
பெரியது	300.0	360.0
மீடியம்	375.0	450.0
சிறியது	425.0	510.0
பிளாஸ்டிக் பெட்டிகள்	425.0	510.0
பிளாஸ்டிக் பைகள்	425.0	510.0
லேபிள் ஒட்டுதல்	500.0	600.0
மறு லேபில் ஒட்டுதல்	500.0	600.0
<b>கிட் மேக்கிங் ஒரு ஆள் / விப்பீடு</b>		
ஏ. வகை	150.0	180.0
பி. வகை	225.0	270.0
<b>சப் பேக்கிங் - சிறிய பொருட்கள்</b>		
12 / பாக்கட்	425.0	510.0
13 -25 / பாக்கெட்	350.0	420.0
26 -50 / பாக்கெட்	300.0	360.0
<b>பிக்கிங் விதிகள் : ஒரு பிக்கர் / விப்பீடு</b>		
பேக்கிங் பகுதிக்கு நகர்த்து வதற்காக பிக் செய்ய வேண்டிய லைன்களின் எண்ணிக்கை	70.0	84.0
<b>கார்பெண்டர் பேக்கிங் விதிகள் ஒரு குழு / விப்பீடு</b>		
இன்ஜின்	5.0	6.0
பின் அச்சு	4.0	5.0
முன் அச்சு	5.0	6.0
கியர் பாக்ஸ்	8.0	10.0
கிராங்க் ஷாப்ட்	25.0	30.0
கிராங் கேஸ்	8.0	10.0
சிலிண்டர் ஹெட்	10.0	12.0
ரேடியேட்டர்	10.0	12.0
ஆக்ஸில் ஷாப்ட்	70/80	84/96
புரொபலர் ஷாப்ட்	70/80	84/96
ஃபிளைவில் ஹவுஸிங்	40.0	48.0
கிளச் ஹவுஸிங்	40.0	48.0
கியர் பாக்ஸ் கேஸிங்	15.0	18.0
பிரேக் டிரம்	40.0	48.0

இன்ஜின் பேக்கிங்		
ஷிப்டிங் / பேக்கிங்	12.0	20.0
கார்பெண்டர்	2.4	3.0
உதவியாளர்	1.2	2.0
டெஸ்பாட்ச்	20.0	25.0

**சேல்ஸ் யார்டு :**

பகுதியின் மேலதிகாரியின் சொற்படி சேல்ஸ் யார்டில் உள்ள தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய வேலையில் 20% உற்பத்தி திறனை அதிகரிக்க வேண்டும்.

**சேல்ஸ் யார்டின் வேலை விதிகள் :**

	தற்போதைய விதிகள்	மாற்றப்பட்ட விதிகள்
1 வெஸ்ட் லேண்டிலிருந்து பெறும் சேசுஸ்களில் சேதம், குறைப்பாடுகளை பரிசீலித்து சேஸில் விபரங்களை குறித்து கொண்டு அவைகளை அந்தந்த இடங்களில் மாடல் வாரியாக நிறுத்துவது (5 ஆட்கள்)	100	120
2. டீசல் அளவை சரி செய்தல், டீசல் அளவு கூட்டல் / குறைத்தல் ஆகியவையோடு சேசுஸ் நம்பர் மற்றும் டிரான்ஸ்போர்ட் கான்ட்ராக்டர் குறிப்பு எடுத்தல்	110	135
3. SWC மற்றும் ரிம் இவற்றை கழற்றி மீண்டும் மரக்கட்டைகளோடு அவற்றை பொருத்துதல்	19	24
4. SWC மற்றும் ரிம் இவற்றை கழற்றி மீண்டும் மரக்கட்டையோடு டயரை பொருத்துதல்	10	12
5. ரிம் - ஜ கழற்றி உபரி டயரை மாட்டி டயர் எண்ணை குறிப்பது	14	17

6. மர இருக்கையை கழற்றி  
ஒட்டுநர் இருக்கையை  
பொருத்துதல் 6 7
7. இருக்கும் டயரை கழற்றி  
புதிய டயரை  
பொருத்துவது மற்றும்  
பழைய / புதிய டயரின்  
எண்ணை அளவோடு  
சேர்த்து குறித்தல் 10 12

### KD சென்டர்

1. தற்போதுள்ள கார்பெண்ட்டர்கள் மற்றும் உதவியாளர்கள் ஒரு ஷிப்டுக்கு 6 பெரிய யூனிட் கிரேட்கள் / கேஸ்கள் ஆகியவற்றை 6 சிறிய கேஸ்களுடன் சேர்த்து செய்வார்கள்.
2. சந்தையின் மாறுபட்ட தேவைகள் மற்றும் நான்கு தொழிற்சாலைகளில் தேவைப்படும் பலவித கலப்பு மாடல்கள் ஆகியவற்றை பூர்த்தி செய்ய தொழிலாளர்கள் கிரேடு பாகுபாடு யில்லாமல் ESO பேக்கிங்கில் உள்ள இரண்டு ஆட்கள், பாதுகாப்பு வர்ணம் பூசும் இடத்தில் உள்ள ஒரு ஆள், ஹார்டுவேர் பேக்கிங்கில் உள்ள ஒரு ஆள் உட்பட அனைத்து தொழிலாளர்களும் இணைந்து சுமுகமாக கீழ்க்கண்டவற்றை உறுதி செய்வார்கள்.
 

பெரிய பாகங்கள் / உறுப்புகள் போய்ச் சேரும் தொழிற்சாலை பாகுபாடில்லாமல் கீழ்க்கண்டவாறு பேக் செய்யவேண்டும்.

அ) ஒரு ஆள் ஒரு சிறிய கேஸ் உடன் ஒரு இரும்பினால் மூடப்படும் பேலட்டை பேக் செய்ய வேண்டும்.

ஆ) இன்னொரு ஆளோடு ஒரு பெரிய பேக்கிங்கையும் ஒரு சிறிய கேஸையும் பேக் செய்ய வேண்டும்.

இ) ஒரு ஆள் இரண்டு ஆட்களோடு சேர்ந்து 5 கேஸ் மற்றும் 2 சிறிய கேஸ்கள்

ஈ) ஆக்ஸில்களை பகல் / இரவு இரண்டு நேரத்திலும் பேக் செய்ய வேண்டும்.

உ) கியர் பாக்ஸ் இணைக்கப்பட்ட இன்ஜின்களை ஸ்பெஷல் கேஸில் பேக் செய்ய வேண்டும். இன்ஜின் / கியர் பாக்ஸ் இவைகளை எண்ணிக்கை வரைமுறையின்றி வரிசைப்படுத்த வேண்டும்.

ஊ) பொருட்கள் பெறும் பகுதியிலுள்ள 4 ஆட்களும் மற்றும் ஷிப்ட் ஒன்றுக்கு மூன்று ஒட்டுநர்களும் சேர்ந்து தரத்திற்கும் அளவிற்கும் தீங்கு விளைவிக்காத வண்ணம் மற்ற யூனிட்

களுக்காக வைக்கப்பட்டிருக்கும் பொருட்கள், கோணிப்பைகளில் சரியாக வைக்கப்பட்டிருக்கும் ஹார்டுவேர்கள் மற்ற தொழிற்சாலை / உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட கேஸ்கள் அனைத்து கார்டனைஸ்டு பொருட்கள் ஆகியவற்றை சரியான முறையில் பெற்று நல்ல முறையில் அனுப்பவேண்டும். மரச்செலவுகளை கட்டுப்படுத்த ஒட்டுநர் உட்பட அனைத்து தொழிலாளர்களும் கிராங்ஷாப்ட்டுக்காக செய்யப்பட்ட கேஸ்களை உபயோகிக்க வேண்டும் மற்றும் தேவையான அனைத்து சேருமிடங்களுக்கும் ஸ்டீல் முடி பேலட்டுகளை பேக் செய்ய வேண்டும். செலவை குறைப்பதற்காக நிர்வாகம் பேக்கிங் மற்றும் லோடிங் முறைகளை மாற்றும் போதெல்லாம் தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைக்க வேண்டும்.

பேக்கிங் விதிகள்	தற்போதைய விதிகள்	மாற்றப்பட்ட விதிகள்
5 கார்பென்டர்கள் } +5 உதவியாளர்கள் }	5 பெரிய யூனிட் கிரேட்கள்/கேஸ் 5 5 சிறிய கேஸ்கள்	6 பெரிய யூனிட் கிரேட்கள்/கேஸ் 5 6 சிறிய கேஸ்கள்
ஒரு பெரிய யூனிட்/கிரேட் என்பது மூன்று இன்ஜின்கள்	8 கியர் பாக்கெட்ஸ் மற்றும் 22 முன் பின் அச்சகளுக்கு சமம்.	
5 பேக்கர்கள்	6 ஸ்டீல் முடி பேலட்	7.2 ஸ்டீல் முடி பேலட் / 6 ஸ்டீல் முடி பேலட் + 6 சிறிய கேஸ்கள்

**பைனான்ஸ் :** பைனான்ஸ் டிவிஷனில் இருக்கும் மாதாந்திர ஊழியர்களும், தட்டெழுத்தாளர்களும் வேலை பளுவுக்கேற்றவாறு மாற்றப்படுவார்கள் மற்றும் அதிகமான பொறுப்புகள் / பேயபில்ஸ் ரிகன்சி லேஷன், பைல் செய்வது, முன்தேதியிட்ட இன்ட்ரஸ்ட் வாரண்டுகளை உரையிலிடுவது போன்ற வேலைகளை வேலை நேரத்திலேயே செய்தல் போன்றவற்றின் மூலம் அவர்களுடைய உற்பத்தி திறனை அதிகரிக்க வேண்டும்.

**சேவைப் பகுதி :**

செக்யூரிட்டி, டிரான்ஸ்போர்ட், மெடிக்கல்

சேவைப் பகுதிகளான செக்யூரிட்டி, டிரான்ஸ்போர்ட், மெடிக்கல் ஆகிய பகுதிகளில் 20% வேலையை அதிகரிப்பதற்கு தனியாக பேச்சுவார்த்தை மேற்கொண்டு திருத்தியமைக்க பட்ட சம்பளம் கொடுப்பதற்கு முன்பாக வேலை முறைகளில் மாற்றங்கள் செய்வது பற்றி முடிவு எடுக்கப்படும்.