

Bogusław Sander

Rozwój form i struktur organizacyjnych, system informacyjny branżowego transportu samochodowego resortu górnictwa w Lubelskim Zagłębiu Węglowym

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio H, Oeconomia 20, 291-310

1986

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zakład Technologii Organizacji Górnictwa
Instytutu Organizacji i Zarządzania Politechniki Lubelskiej

Bogusław SANDER

**Rozwój form i struktur organizacyjnych,
system informacyjny branżowego transportu samochodowego
resortu górnictwa w Lubelskim Zagłębiu Węglowym**

Развитие форм и организационных структур и информационная система
отраслевого автомобильного транспорта горного ведомства
в Люблинском угольном бассейне

Development of Organizational Forms and Structures,
Information System of Branch-like Car Transportation
of the Department of Coal-mining in the Lublin Coal Basin

EWOLUCYJNY ROZWÓJ FORM ORGANIZACYJNYCH
BRANŻOWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO RESORTU GÓRNICTWA
W LUBELSKIM ZAGŁĘBIU WĘGLOWYM

W resorcie górnictwa transport samochodowy występuje w bardzo zróżnicowanych formach organizacyjnych. Stwierdzenie powyższe uzasadnia fakt występowania wszelkich — wyodrębnionych przez ekonomikę i organizację transportu samochodowego — jego form organizacyjnych, do których zalicza się:

- 1) przedsiębiorstwa transportowe,
- 2) zakłady transportowe,
- 3) gospodarstwa samochodowe,
- 4) transport niezorganizowany.

Wymienione trzy pierwsze formy organizacyjne transportu samochodowego resortu górnictwa posiadają jednoznaczny charakter. Forma czwarta, transport niezorganizowany — okreśłany często mianem transportu własnego — to transport samochodowy występujący w różnych jednostkach organizacyjnych resortu górnictwa o nietransportowym charakterze.

Rozwój form organizacyjnych branżowego transportu samochodowego resortu górnictwa, uwzględniając stan: dotychczasowy, aktualny oraz próbę ustalenia z tym związanych założeń przyszłościowych w ścisłym powiązaniu z będącym w budowie Lubelskim Zagłębiem Węglowym — stanowi przedmiot wstępnych rozważań opracowania.

BUDOWA LUBELSKIEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO
W TYM ZAGADNIENIA ORGANIZACYJNO-TRANSPORTOWE

Niespełna osiem lat upłynęło od rozpoczęcia budowy Lubelskiego Zagłębia Węglowego do czasu uruchomienia przemysłowej eksploatacji węgla kamiennego z pierwszej kopalni. Wiążące bowiem decyzje, które zapoczątkowały prace związane z przyszłościową eksploatacją złóż węgla kamiennego w zagłębiu lubelskim podjęte zostały w styczniu 1975 roku, natomiast w listopadzie 1982 roku, rozpoczęto przemysłową eksploatację węgla w pierwszej kopalni Lubelskiego Zagłębia Węglowego. W początkowym okresie wydobyte dobowe z pierwszej ściany wydobywczej uruchomionej kopalni osiąga około 800 ton węgla, natomiast po upływie niespełna dwu lat — kiedy kopalnia po odpowiedniej rozbudowie osiągnie pełną zdolność produkcyjną — wydobyte wzrośnie do około 12 tys. ton na dobę.

Prace związane z budową Lubelskiego Zagłębia Węglowego w okresie do rozpoczęcia przemysłowej eksploatacji węgla, przebiegały dotychczas z różnym natężeniem. W latach 1978—1979 wystąpiły określone trudności natury geologiczno-technologicznej, natomiast w latach 1980—1981 znaczne ograniczenia inwestycyjne. Powyższe względy w sposób znaczący wpłynęły na pewne zahamowania robót. Kontynuacja prac w rozszerzonym zakresie w stosunku do 1979—1980 roku nastąpiła na przełomie 1981—1982 roku. Otrzymane nakłady na budowę Lubelskiego Zagłębia Węglowego w 1981, 1982 roku oraz na lata następne, pozwoliły (w ograniczonych rozmiarach) na dalszą budowę kopalń a także prowadzenie niezbędnych inwestycji towarzyszących, do których głównie zaliczyć należy: budowę i rozbudowę obiektów produkcyjnych oraz produkcyjno-usługowych, budowę zaplecza mieszkaniowego i obiektów socjalnych. Budowę i rozbudowę bocznic oraz linii kolejowych, budowę i modernizację dróg kołowych oraz innych budowli i obiektów stanowiących infrastrukturę techniczną. Dotychczasowy stan zaawansowania robót w Lubelskim Zagłębiu Węglowym wymagał szczególnego zaangażowania w budowę transportu — zwłaszcza transportu samochodowego. Wystarczy wskazać, że w wyniku prowadzonych robót drogowych i kolejowych transport samochodowy przemieszczał przeszło 1,5 mln metrów sześciennych ziemi. Dowozy i przewozy różnych materiałów i urządzeń

potrzebnych do budowy kopalń oraz całej infrastruktury Lubelskiego Zagłębia Węglowego osiągały średnio w roku wielkość przewozów ogółem w przedziale 3—4 mln ton ładunków. Sukcesywnie ulegały zwiększeniu przewozy pracownicze związane z dowozem i odwozem załóg, zatrudnionych na różnych obiektach budowy. W początkowym okresie przewozy oraz czynności transportowo-spedycyjne wykonywane były przez transport różnych przewoźników. Jednocześnie zaczęto w Lubelskim Zagłębiu Węglowym organizować — otrzymując tabor samochodowy z resortu — własny transport samochodowy, którego aktualny stan osiągnął przeszło 100 jednostek silnikowych taboru i sprzętu. W związku z powyższym ustalenie przyszłościowych form organizacyjnych branżowego transportu samochodowego (uwzględniając ich ewolucyjny rozwój) stało się konieczne tym bardziej, że założenia docelowe potrzeb transportowo-spedycyjnych Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego, wymagać będą zaangażowania branżowego transportu samochodowego i sprzętu w ilości około 850 jednostek taborowych, w tym około 650 jednostek taboru silnikowego.

WYODRĘBNIE NIE PODSTAWOWYCH ETAPÓW W BUDOWIE I EKSPLOATACJI LUBELSKIEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

Kształtowanie się form organizacyjnych branżowego transportu samochodowego górnictwa w regionie lubelskim, wiąże się ściśle z rozwojem będącego w budowie Lubelskiego Zagłębia Węglowego, w którym to rozwoju wydaje się zasadnym wyodrębnić czterech podstawowych etapów:

— etap pierwszy, obejmujący budowę Lubelskiego Zagłębia Węglowego, do czasu kiedy nastąpiło rozpoczęcie przemysłowej eksploatacji węgla kamiennego z pierwszej kopalni w Lubelskim Zagłębiu Węglowym,

— etap drugi, w którym prowadzone będą dalsze prace związane z rozbudową pierwszej kopalni — doprowadzające do jej pełnej zdolności wydobywczej — przy jednoczesnym kontynuowaniu prac związanych z planowaną budową dalszych kopalń i obiektów,

— etap trzeci, datujący się od czasu kiedy pierwsza kopalnia w zagłębiu lubelskim będzie pracowała pełną mocą wydobywczą przemysłowej eksploatacji węgla, druga kopalnia znajdować się będzie w pierwszej fazie rozpoczęcia eksploatacji przemysłowej, natomiast pozostałe kopalnie i obiekty — zgodnie z przyjętymi założeniami planistycznymi — będą nadal realizowane,

— etap czwarty, rozpoczynający się od czasu kiedy wszystkie ujęte w planach perspektywicznych kopalnie będą prowadziły przemysłową

eksploatację węgla kamiennego, natomiast przedsiębiorstwa i pozostałe jednostki organizacyjne wchodzące w skład kompleksu osiągną niezbędną moc produkcyjną względnie usługową.

W przedstawionych czterech etapach budowy Lubelskiego Zagłębia Węglowego, prowadzących do wzrastającego wydobywania — eksploatacji pokładów węgla kamiennego — występowały i występować będą określone potrzeby przewozowe, zróżnicowane zarówno pod względem ilościowym, jak i asortymentowym. Świadczeniu usług transportowo-spedycyjnych wykonywanych przez transport samochodowy w całym okresie budowy lubelskiego zagłębia ma znaczenie szczególne, między innymi ze względu na rozmiary wykonywanych przewozów przez ten rodzaj transportu. Transport samochodowy dokonuje bowiem przewozów wynikających z występujących potrzeb przewozowych w pełnych, a więc w 100% rozmiarach — z czego około 30% stanowią przewozy i czynności spedycyjne wykonywane w kooperacji z transportem kolejowym.

OKRESY ROZWOJU FORM ORGANIZACYJNYCH
BRANŻOWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO RESORTU GÓRNICWA
W LUBELSKIM ZAGŁĘBIU WĘGLOWYM

Uwzględniając wyodrębnione cztery podstawowe etapy w budowie kompleksu Lubelskiego Zagłębia Węglowego, wydaje się celowym wskazać trzy okresy w rozwoju — tworzeniu się form organizacyjnych i związanych z tym struktur organizacyjnych branżowego transportu samochodowego w zagłębiu lubelskim:

— okres pierwszy, obejmujący etap I i wstępną fazę etapu II-go budowy Lubelskiego Zagłębia Węglowego,

— okres drugi, przypadający w zasadzie na II i III etap budowy zagłębia lubelskiego,

— okres trzeci, obejmujący końcową fazę III oraz cały IV etap budowy i eksploatacji kompleksu Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego.

W pierwszym okresie generalny inwestor, Kopalnie Lubelskiego Zagłębia Węglowego, nie posiadały i nadal nie posiadają własnego zorganizowanego branżowego transportu samochodowego. W swej strukturze organizacyjnej kompleks posiada jedynie dział transportu, który organizuje pracę własnego niezorganizowanego transportu samochodowego. Dział ten sprawuje jednocześnie funkcje koordynacyjne w stosunku do różnych przewoźników, świadczących usługi transportowo-spedycyjne oraz wykonujących przewozy pracownicze. W tej sytuacji na przestrzeni całego pierwszego okresu podstawowymi przewoźnikami świadczącymi usługi transportowe na rzecz Lubelskiego Zagłębia Węglowego byli i pozostaje transport samochodowy generalnego wykonawcy, transport prze-

woźnika publicznego, Państwowej Komunikacji Samochodowej, transport branżowy należący do wykonawców i podwykonawców oraz zorganizowany transport samochodowy resortu budownictwa należący w większości do przedsiębiorstw „Transbud”.

W drugim okresie kształtowania form organizacyjnych transportu resortu górnictwa oraz jego struktury organizacyjnej — zgodnie z przyjętymi założeniami — przewiduje się powołanie Zakładu Transportowo-Spedycyjnego „Transgór” Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego, stanowiącego wyodrębnioną jednostkę organizacyjną kompleksu. Załączek organizacyjny zakładu transportowo-spedycyjnego stanowią posiadane aktualnie przez generalnego inwestora środki transportowe, na które składa się tabor silnikowy: uniwersalny, specjalistyczny, autobusowy i sprzęt oraz tabor bezsilnikowy, występujący dotychczas w kompleksie w formie transportu niezorganizowanego.

Najwyższa forma organizacyjna transportu, czyli powołanie przedsiębiorstwa transportowego w ramach kompleksu Lubelskiego Zagłębia Węglowego, osiągnięta zostanie w trzecim okresie kształtowania i doskonalenia struktury organizacyjnej zorganizowanego transportu samochodowego w kompleksie. Zakłada się, że w tym okresie istniejący Zakład Transportowo-Spedycyjny „Transgór”, przekształcony zostanie w Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne „Transgór” Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne pozostające na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, występować będzie jako przewoźnik branżowy, zaspokajający potrzeby przewozowe wszystkich kopalń, przedsiębiorstw i pozostałych jednostek organizacyjnych wchodzących w skład zagłębia lubelskiego. Jednocześnie przedsiębiorstwo „Transgór” będzie reprezentantem Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego w stosunku do wszystkich innych przewoźników, koordynującym całość zagadnień transportowo-spedycyjnych w imieniu całego kompleksu. Powołane Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne „Transgór” ze względu na jego koordynacyjno-usługowy charakter, działać będzie na zasadzie większej odrębności techniczno-eksploatacyjnej i organizacyjnej jak pozostałe — z wyjątkiem kopalń węgla kamiennego — przedsiębiorstwa i jednostki organizacyjne należące do lubelskiego kompleksu górniczego.

Uwzględniając prace bieżące, założenia planistyczne oraz ujęcia prognostyczne związane z przyszłościową eksploatacją złóż węgla kamiennego w zagłębiu lubelskim, ustalające docelowe wydobycie węgla ze wszystkich kopalń na przeszło 20 mln ton w skali roku, resort górnictwa uznał za konieczne podjęcie prac naukowo-badawczych odnoszących się do zagadnień strukturalno-organizacyjnych i kompetencyjno-zadaniowych służb funkcjonalnych Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego.

W ramach tematu węzłowego, Zespół Badawczy Instytutu Organizacji i Zarządzania Politechniki Lubelskiej opracował między innymi zagadnienia z zakresu branżowego transportu samochodowego, w tym: zagadnienia form, rozwiązań strukturalno-organizacyjnych i kompetencyjno-zadaniowych oraz systemu informacyjnego transportu w kompleksie. Ustalenia tematyczne — z zakresu rozwoju form organizacyjnych transportu — w sposób dalece skrótowy przedstawiono we wstępnej części opracowania.

Wydaje się celowe podkreślić, że przedstawiony ewolucyjny rozwój form organizacyjnych branżowego transportu samochodowego resortu górnictwa w Lubelskim Zagłębiu Węglowym jest zgodny z postanowieniami i założeniami wprowadzonej reformy gospodarczej. Przechodzenie bowiem z niższych do doskonalszych form organizacyjnych transportu, a więc z transportu niezorganizowanego przez zakład transportowy do Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego „Transgór”, stwarza przedsiębiorstwu jako podstawowemu podmiotowi gospodarczemu możliwość stosowania zasad samorządności, samodzielności i samofinansowania — określając jednocześnie całokształt zadań, praw i obowiązków przedsiębiorstwa transportowego w strukturze organizacyjnej Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego.

USTALENIE STRUKTUR ORGANIZACYJNYCH
ORAZ KOMPETENCYJNO-ZADANIOWYCH
BRANŻOWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
RESORTU GÓRNICTWA
W LUBELSKIM ZAGŁĘBIU WĘGLOWYM

Organizacja zarządzania transportem samochodowym w zagłębiu lubelskim, wiąże się ściśle z poszczególnymi etapami budowy i eksploatacji kompleksu Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. W kształtowaniu struktur organizacyjnych oraz kompetencyjno-zadaniowych transportu samochodowego w zagłębiu lubelskim, wyodrębniono trzy okresy związane z różnym stanem organizacji zarządzania transportem w kompleksie. Okres pierwszy to organizacja zarządzania transportem w pierwszym etapie budowy zagłębia lubelskiego, dwa następne okresy wiążą się ściśle z powołaniem oraz pracą początkowo zakładu transportu a następnie przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego.

ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM
W PIERWSZYM ETAPIE BUDOWY LUBELSKIEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

Okres powyższy wymagał szczególnego zaangażowania transportu samochodowego ze względu na trwającą budowę całego kompleksu zagłę-

bia lubelskiego. Występujące potrzeby przewozowe w zasadzie pokrywane były przez transport spoza resortu górnictwa, transport własny w rozmiarach świadczonych usług przewozowych uczestniczył w niewielkich rozmiarach. Uwzględniając fakt, że okres pierwszy to przedział czasowy trwający od rozpoczęcia budowy do stanu aktualnego, proponowane uregulowania zagadnień transportu samochodowego odnoszone są głównie do działań bieżących oraz przyszłościowych związanych z funkcjonowaniem transportu samochodowego w kompleksie. Zgodnie z opracowaną koncepcją uregulowań strukturalnych oraz kompetencyjno-zadaniowych, jednemu z dyrektorów Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego należy podporządkować między innymi: stanowisko specjalisty ds. transportu, dział transportu i sprzętu oraz będący w stadium tworzenia Zakład Transportowo-Spedycyjny „Transgór”. Dział transportu i sprzętu oraz organizowany zakład „Transgór” podlegać powinien dyrektorowi kompleksu pośrednio — przez specjalistę ds. transportu. Uwzględniając proponowaną strukturę organizacyjną, do zakresu kompetencyjno-zadaniowego wymienionych stanowisk w zakresie zagadnień transportowo-spedycyjnych, między innymi powinno należeć:

1. Ustalenie koncepcji rozwoju zorganizowanego branżowego transportu samochodowego i jego współdziałania z innymi przewoźnikami świadczącymi usługi transportowo-spedycyjne na rzecz jednostek organizacyjnych kompleksu.

2. Koordynowanie i nadzorowanie całokształtu bieżącej pracy i działalności oraz przebiegu realizacji zadań przewozowych, celem maksymalnego zaspokojenia występujących potrzeb przewozowych i usług spedycyjnych w kompleksie.

3. Zatwierdzanie wskaźników do planów oraz planów ekonomiczno-finansowych odnoszonych do transportu i spedycji, ustalanie i zatwierdzanie planów inwestycyjnych, remontowo-adaptacyjnych, zakupu tabo-ru i sprzętu.

4. Uzgadnianie z zainteresowanymi pionami oraz jednostkami organizacyjnymi kompleksu zapotrzebowań na usługi transportowo-spedycyjne, sporządzanie z tym związanych harmonogramów realizacji usług oraz nadzorowanie ich wykonywania.

5. Nadzorowanie i zabezpieczanie racjonalnego wykorzystywania środków transportowych, stwarzanie warunków do prawidłowego kształtowania się wskaźników techniczno-eksploatacyjnych i kosztownych związanych z pracą transportu w kompleksie.

6. Uzgadnianie z poszczególnymi pionami kompleksu potrzeb własnego zorganizowanego transportu samochodowego między innymi w zakresie spraw: pracowniczych — zatrudnieniowych, ekonomiczno-finansowych oraz socjalno-bytowych.

7. Sporządzanie kompleksowych analiz z pracy i działalności transportu samochodowego, zwłaszcza w zakresie wykorzystania środków transportowych i sprzętu, działalności eksploatacyjnej, techniczno-inwestycyjnej oraz ekonomiczno-finansowej.

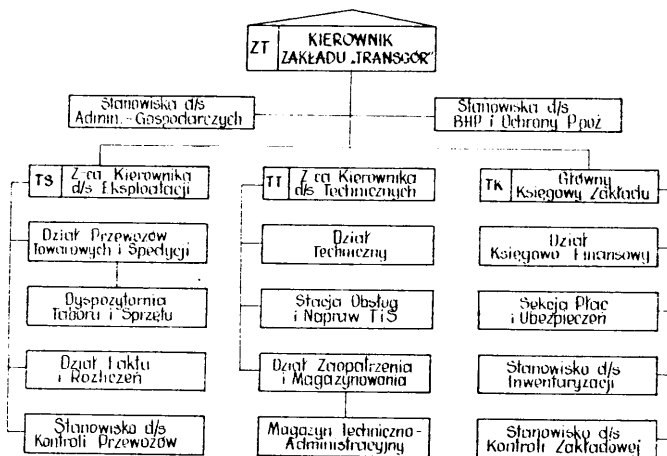
8. Prowadzenie kontroli realizacji koordynowanych i nadzorowanych zagadnień transportowo-spedycyjnych, wydawanie zarządzeń i innych uregulowań organizacyjno-prawnych ustalających całokształt zagadnień w zakresie pracy i działalności transportu i sprzętu w kompleksie kopalń zagłębia lubelskiego.

Należy zaznaczyć, że ujęte ramowe ustalenia kompetencyjno-zadaniowe stanowią zakres tematyczny, który w miarę dalszego rozwoju branżowego transportu samochodowego w kompleksie (zorganizowanego początkowo w zakład a następnie w przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne), będzie w sposób ciągły aktualizowany i doskonalony.

USTALENIA STRUKTURALNO-ORGANIZACYJNE ZAKŁADU
ORAZ PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNEGO
LUBELSKIEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

W ewolucyjnym rozwoju form organizacyjnych transportu samochodowego Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego powołanie Zakładu „Transgór” ma istotne znaczenie, fakt ten stanowi bowiem o utworzeniu własnej jednostki organizacyjnej zorganizowanego branżowego transportu samochodowego. W wyniku przeprowadzonych badań oraz uwzględniając stan aktualny potrzeb i możliwości ustalono, że zakład „Transgór” realizować będzie zadania transportowo-spedycyjne oraz koordynacyjne na rzecz usługoborców — w rozmiarach optymalnych — przyjmując strukturę organizacyjną uwzględniającą pion i podległe im komórki organizacyjne, tj. pion kierownika zakładu oraz pion eksploatacyjny, techniczny i finansowo-księgowy. Pionowi kierownika zakładu poprzez zastępców podlegają wszystkie działy, sekcje i stanowiska pracy, natomiast w sposób bezpośredni stanowiska administracyjno-gospodarcze oraz związane z bezpieczeństwem pracy i ochroną przeciwpożarową. Należy podkreślić, że sprawy organizacyjno-prawne, ekonomiczne oraz z zakresu praw pracowniczych na rzecz zakładu „Transgór” — w początkowym okresie jego pracy i działalności — prowadzi będą odpowiednie służby kompleksu Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Uwzględniając powyższe, opracowany został schemat organizacyjny zakładu „Transgór”, którego układ prezentuje ryc. 1.

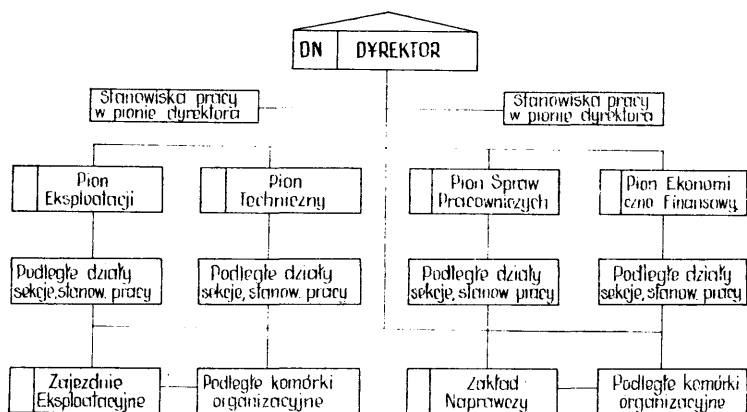
Całość uregulowań strukturalno-organizacyjnych poszczególnych pionów tworzą przedstawione w powyższym schemacie komórki organizacyjne, których powoływanie będzie następować sukcesywnie, należy przez



Ryc. 1. Schemat organizacyjny zakładu transportowo-spedycyjnego „Transgóř” kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego
Organizational scheme of transport-forwarding establishment "Transgóř" of coal mines of the Lublin Coal Basin

to rozumieć, że w początkowym okresie załączkiem działów czy sekcji będą samodzielne stanowiska pracy.

Przekształcenie zakładu „Transgóř” w przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne, podyktowane zostanie w głównej mierze wzrostem zadań przewozowych, wzrostem ilości taboru i sprzętu oraz koniecznością zreorganizowania dotychczasowego systemu transportowo-spedycyjnego Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Założenia organizacyjne przedsiębiorstwa przyjmują, że rozszerzy ono zakres kompetencyjny w stosunku do zakładu o całość spraw pracowniczych i ekonomicznych. Przewiduje się jednocześnie dokonanie określonych zmian funkcjonalnych w pionach eksploatacyjnym i technicznym, co w konsekwencji pozwoli na powołanie zajezdni eksploatacyjnych i zakładu naprawczego taboru, ujętych w schemacie jako wyodrębnione jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa „Transgóř”. Zgodnie z przyjętą koncepcją strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa „Transgóř”, tworzyć będą następujące piony i jednostki organizacyjne: pion dyrektora przedsiębiorstwa, eksploatacyjny, techniczny, spraw pracowniczych, ekonomiczno-finansowy oraz zajezdnie eksploatacyjne i zakład naprawczy taboru i sprzętu. W skład poszczególnych pionów i jednostek organizacyjnych wchodzić będą określone komórki: działy, sekcje i stanowiska pracy. Ramowy schemat organizacyjny Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego „Transgóř” przedstawia ryc. 2.



Ryc. 2. Ramowy schemat organizacyjny przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego „Transgór” kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego
 A frame scheme of the organization of transport-forwarding establishment „Transgór” of coal mines of the Lublin Coal Basin

UREGULOWANIA KOMPETENCYJNO-ZADANIOWE ZAKŁADU ORAZ PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNEGO KOPALŃ LUBELSKIEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

Struktury organizacyjne zakładu przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjne są w pewnych zakresach zbieżne, o czym świadczą schematy organizacyjne (ryc. 1 oraz ryc. 2). Zarówno w zakładzie, jak i w przedsiębiorstwie „Transgór” występują pion: kierownika — dyrektora, eksploatacyjny, techniczny, księgowo-finansowy. Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa w stosunku do zakładu jest więc rozszerzona o pion spraw pracowniczych oraz nowo powołane jednostki: zajezdnie eksploatacyjne oraz zakład naprawczy taboru i sprzętu. Z powyższych względów nie wydaje się konieczne prezentowanie uregulowań kompetencyjno-zadaniowych zakładu transportowego odrębnie, będą one bowiem zawarte (przyjmując pewne uproszczenie) w zakresach tematycznych odnośnych pionów przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego.

USTALENIA KOMPETENCYJNO-ZADANIOWE PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNEGO „TRANSGÓR”

W oparciu o ustaloną strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa „Transgór” opracowane zostały uregulowania kompetencyjno-zadaniowe, które w ujęciu problemowym dla poszczególnych pionów sprowadzają się do następujących:

Pion dyrektora — kierowanie całokształtem pracy i działalności przed-

siębiorstwa, ustalanie jego wewnętrznej struktury organizacyjnej i kompetencyjno-zadaniowej. Reprezentowanie przedsiębiorstwa na zewnątrz, podejmowanie węzłowych decyzji, wydawanie zarządzeń wewnętrznych, prowadzenie prac koordynacyjnych, nadzorczo-kontrolnych, w zakresie pracy i działalności przedsiębiorstwa. Ustalanie kierunków rozwoju, działalności inwestycyjnej, gospodarczej oraz decydowanie w sprawach personalnych — w ramach prowadzonej polityki kadrowo-zatrudnieniowej.

Pion eksploatacji — organizowanie i koordynowanie działalności przewozowej, spedycyjnej i przewozów pracowniczych, zaspokajanie potrzeb przewozowych usługobiorców, kontrolowanie jakości i terminowości wykonywanych usług. Optymalne wykorzystywanie środków transportowych i sprzętu, dbałość o prawidłowe kształtowanie się wskaźników techniczno-eksploatacyjnych. Nadzorowanie prawidłowości rozliczeń finansowych za świadczone usługi transportowo-spedycyjne. Wnioskowanie w zakresie rozwoju zaplecza eksploatacyjnego, socjalnego oraz potrzeb taborowo-sprzętowych.

Pion techniczny — organizowanie oraz nadzorowanie procesów technologicznych zwłaszcza w zakresie obsługi oraz napraw taboru i sprzętu, eksploataowanie zaplecza technicznego i utrzymywanie go w stałej zdolności produkcyjnej. Prowadzenie całokształtu działalności techniczno-inwestycyjnej, zaopatrzenia materiałowego, magazynowania materiałów i części zamiennych. Działania z zakresu postępu technicznego, wynalazczości i współzawodnictwa zwłaszcza w zakresie stosowania nowych technik i technologii w zapleczu technicznym. Organizowanie i koordynowanie prac związanych z bezpieczeństwem i higieną pracy oraz ochroną przeciwpożarową. Organizowanie kontroli technicznej w zakresie prowadzonych remontów i napraw pojazdów oraz eksploatowanego taboru i sprzętu.

Pion spraw pracowniczych — kształtowanie polityki kadrowej, organizowanie i prowadzenie zagadnień zatrudnieniowo-szkoleniowych, adaptacji zawodowej i społecznej pracowników. Dbłość o optymalne wykorzystanie kwalifikacji zawodowych pracowników, przestrzeganie dyscypliny pracy i zasad etyki zawodowej. Nadzorowanie kompleksu spraw z zakresu zagadnień: socjalno-bytowych, kulturowych, opieki zdrowotnej i właściwych warunków pracy. Administrowanie budynków i obiektów różnego przeznaczenia, dbałość o ich ciągłą zdolność produkcyjno-usługową. Utrzymywanie porządku i higieny wszystkich pomieszczeń i obiektów, prowadzenie spraw z zakresu ochrony mienia przedsiębiorstwa, nadzorowanie pozostałych zagadnień administracyjno-gospodarczych.

Pion ekonomiczno-finansowy: organizowanie prac i działań z zakresu planowania operatywnego, wieloletniego i perspektywicznego, sporządzanie bieżących i okresowych kompleksowych analiz działalności przedsię-

biorstwa. Planowanie i kontrola realizacji zatrudnienia i funduszu płac, stosowania katalogów i norm płacowych. Prowadzenie obliczeń płacowych i ubezpieczeniowych oraz rozliczeń finansowo-księgowych z usługobiorcami. Prowadzenie całokształtu działalności finansowo-księgowej, sporządzanie bilansów finansowych oraz wyników pracy przedsiębiorstwa, organizowanie i nadzorowanie prac kontrolno-rewizyjnych związanych z działalnością i uzyskiwanymi wynikami produkcyjno-usługowymi.

Zajezdnie eksploatacyjne — powoływane będą w konkretnych obszarach, gdzie zachodzić będzie potrzeba angażowania u usługobiorców w sposób stały większej ilości taboru i sprzętu. W ich dyspozycji pozostawać będą własne stacje obsługi, które wykonywać będą obsługi codzienne, sezonowe oraz obsługi techniczne — naprawy bieżące taboru i sprzętu. Zajezdnie w wyznaczonych rejonach pracy prowadzić będą działalność transportową w zakresie przewozów towarowych, usług spedycyjnych i przewozów pracowniczych. Podstawową komórką organizacyjną zajezdni będzie służba dyspozytorska, odpowiadająca za całokształt wykonywanych zadań.

Zakład naprawczy taboru i sprzętu — stanowić będzie jednostkę organizacyjną prowadzącą pełny zakres obsługi i napraw taboru samochodowego i sprzętu będącego w posiadaniu przedsiębiorstwa „Transgór”. Do zakładu naprawczego, tabor i sprzęt dla dokonania niezbędnych napraw kierowany będzie z poszczególnych zajezdni eksploatacyjnych. W ramach zakładu prowadzona będzie gospodarka zespołami, podzespołami, częściami zamiennymi i materiałami. Zakład sprawować będzie także nadzór nad pracą i działalnością stacji obsługi zajezdni eksploatacyjnych. Obowiązkiem zakładu będzie stała dbałość o stan techniczny taboru samochodowego i sprzętu — utrzymywanie go w możliwie maksymalnej gotowości technicznej. Ustalenia kompetencyjno-zadaniowe przedstawione zostały odrębnie w układzie: poszczególne pionory oraz jednostki organizacyjne — tylko ze względów porządkowych, natomiast ich realizacja w przedsiębiorstwie przebiegać będzie w sposób ściśle spójny, kompleksowy i skoordynowany.

KONCEPCJA WEWNĘTRZNEGO SYSTEMU INFORMACYJNEGO PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNEGO „TRANSGÓR”

ZAŁOŻENIA OGÓLNE ORAZ RAMOWY SCHEMAT WEWNĘTRZNEGO SYSTEMU INFORMACYJNEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

W Przedsiębiorstwie Transportowo-Spedycyjnym „Transgór” Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego, podstawowe decyzje podejmowane będą przez różne szczeble — pionory, jednostki i komórki organizacyjne —

wskazane w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa. Wymienione jednostki mają określony zakres działania, stąd też informacje przepływające zarówno pionowo, jak i poziomo odnoszą się będą między innymi do następujących zagadnień:

- przekazywanie informacji, decyzji oraz poleceń pionom, jednostkom oraz komórkom organizacyjnym,
- informowanie kierownictwa w zakresie bieżącej pracy przedsiębiorstwa w różnych obszarach jego działalności,
- wzajemna wymiana informacji pomiędzy poszczególnymi pionami, jednostkami i komórkami organizacyjnymi przedsiębiorstwa.

Uzyskane informacje z poszczególnych określonych źródeł — odpowiednio usystematyzowane, przeanalizowane i przetworzone, stanowiąc będą dla kierownictwa przedsiębiorstwa „Transgó” podstawę do podejmowania odpowiednich decyzji usprawniających całością jego pracy bieżącej oraz perspektywicznej.

W zakresie przewozów towarowych i spedycji system informacyjno-decyzyjny wymaga zebrania oraz opracowania wielu informacji, które w odniesieniu do pracy i działalności przedsiębiorstwa wymagają usystematyzowania w następujące grupy podstawowe:

- 1) informacje eksploatacyjne, charakteryzujące bieżące wyniki pracy taboru i sprzętu,
- 2) informacje techniczne, związane z pracą zaplecza technicznego warunkującą gotowość techniczną taboru i sprzętu,
- 3) informacje ekonomiczno-finansowe, obrazujące wyniki gospodarczej i finansowej działalności przedsiębiorstwa,
- 4) informacje planistyczne, określające stan aktualny oraz zespół środków niezbędnych do planowania bieżącej i perspektywicznej działalności przedsiębiorstwa.

Informacje eksploatacyjne o bieżących wynikach pracy taboru i sprzętu obrazować powinny między innymi: wielkość wykonanych przewozów masy towarowej przez tabor silnikowy oraz bezsilnikowy, rozmiary wykonanych przewozów pracowniczych, rezultaty pracy sprzętu zwłaszcza angażowanego przy czynnościach załadowniczych i wyładowniczych, czas pracy taboru i sprzętu, przebieg taboru silnikowego oraz jego wykorzystanie.

Informacje techniczne związane z pracą zaplecza technicznego warunkującą gotowość techniczną taboru i sprzętu, powinny zawierać głównie ustalenia obrazujące: wyniki pracy stacji obsługi i napraw taboru oraz sprzętu, zdolność obsługowo-naprawczą, zabezpieczenie materiałowe niezbędne do prowadzenia obsługi i napraw zwłaszcza w zakresie części zamiennych, materiałów, zespołów i podzespołów. Działania zaplecza obsługowo-naprawczego gwarantujące utrzymywanie taboru oraz sprzętu

w możliwie maksymalnej sprawności technicznej a tym samym uzyskiwanie wysokiej gotowości technicznej taboru i sprzętu.

Informacje ekonomiczno-finansowe obrazujące wyniki działalności przedsiębiorstwa, to między innymi informacje z zakresu: usługowej i finansowej działalności przedsiębiorstwa, zatrudnienia i płac, gospodarki środkami trwałymi i obrotowymi, działalności inwestycyjno-remontowej, poziomu kosztów usług transportowo-spedycyjnych. Informacje w powyższym zakresie powinny stwarzać możliwość podejmowania decyzji optymalnych zabezpieczających prawidłowe — rentowne działanie przedsiębiorstwa.

Informacje planistyczne określające stan aktualny oraz zespół środków niezbędnych do planowania bieżącej i perspektywicznej działalności przedsiębiorstwa, dostarczają niezbędnych danych wyjściowych do sporządzania następujących planów: przewozów, pracy taboru i sprzętu, inwestycji budowlanych, remontowych obiektów — taboru i sprzętu oraz zakupowych, zatrudnienia, sprzedaży usług transportowo-spedycyjnych oraz kosztów.

Niezależnie od prezentowanych informacji ujętych w cztery podstawowe grupy — w wewnętrznym systemie informacyjnym przedsiębiorstwa „Transgór” — poważne znaczenie będą posiadały informacje uzyskiwane z analitycznego interpretowania wyników pracy i działalności przedsiębiorstwa, opracowywanych w ramach obowiązującego systemu wskaźników, do których w głównej mierze należy zaliczyć:

1) wskaźniki określające stan ilościowy taboru samochodowego i sprzętu, w tym: średni stan inwentarzowy taboru samochodowego i sprzętu, średnia ładowność jednostki taboru silnikowego i bezsilnikowego — przyczep, średnia inwentarzowa liczba miejsc w jednostkach taboru autobusowego,

2) wskaźniki określające wykorzystanie taboru samochodowego zwłaszcza określające średnią liczbę pojazdów w pracy, wykorzystanie taboru ciężarowego w pracy, średnią liczbę taboru autobusowego oraz jego wykorzystanie podczas eksploatacji,

3) wskaźniki określające czas pracy taboru samochodowego, jego przebieg i wykorzystanie przebiegu, określające średni dobowy czas pracy taboru, średnią odległość jazdy ładownej, czas trwania czynności załadunkowych i wyładunkowych oraz średnią szybkość eksploatacyjną taboru,

4) wskaźniki określające wydajność pracy taboru samochodowego, wyrażające między innymi: ilość przewiezionych ton lub pasażerów, ustalające średnią odległość przewozu, efektywny czas pracy taboru samochodowego i sprzętu.

5) wskaźniki określające gotowość techniczną, które w konsekwencji

prowadzą do ustalenia współczynnika gotowości technicznej taboru samochodowego i sprzętu będącego w posiadaniu przedsiębiorstwa.

Przedstawione ogólne założenia tematyczne wewnętrznego systemu informacyjnego przedsiębiorstwa wymagają ujęcia w określone ramy organizacyjne, wzajemnego powiązania oraz ustaleń regulujących przepływ informacji pomiędzy poszczególnymi pionami, jednostkami i komórkami przedsiębiorstwa. Uregulowania z tym związane, uwzględniające strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa, zawiera opracowany schemat wewnętrzny systemu informacyjnego przedsiębiorstwa „Transgór” Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego, który w ujęciu ramowym przedstawia ryc. 3.

ZAKRES TEMATYCZNY ORAZ POWIĄZANIA INFORMACYJNE PIONÓW
I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH PRZEDSIĘBIORSTWA „TRANSGÓR”

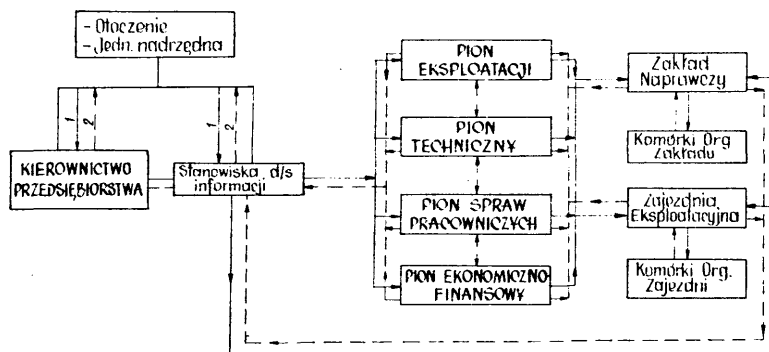
Schemat powiązań informacyjnych uwzględniający wejścia i wyjścia informacyjne w przedsiębiorstwie „Transgór”, musi określać zakres oraz przepływ informacji ustalonych tematycznie dla poszczególnych pionów i jednostek organizacyjnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa. Przyjmując, że pion dyrektora przedsiębiorstwa stanowi określone centrum informacyjno-decyzyjne, pozostałe piony, a więc eksploatacyjny, techniczny, spraw pracowniczych, ekonomiczno-finansowy oraz jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa powinny — w ramach ustalonego systemu — opracowywać następujące zakresy tematyczne informacji:

1. Pion eksploatacji — informacje o potrzebach przewozowo-spedycyjnych, o bieżącej realizacji zadań przewozowych i spedycyjnych, oraz informacje charakteryzujące przyjęte zlecenia przewozowe i spedycyjne.

2. Pion techniczny — informacje o stanie technicznym taboru, sprzętu i urządzeń przeładunkowych, obrazujące zagadnienia techniczne i kosztowe związane z czynnościami obsługowo-naprawczymi oraz informacje z zakresu zaopatrzenia materiałowo-technicznego, gospodarki materiałami pędnymi i ogumieniem.

3. Pion spraw pracowniczych — informacje o stanie zatrudnienia, prawach urlopowych oraz dyscyplinie pracy, o sprawach socjalno-bytowych pracowników i ich rodzin oraz informacje z zakresu spraw dotyczących szkolenia i podnoszenia kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do wszystkich grup pracowniczych.

4. Pion ekonomiczno-finansowy — informacje o sprzedaży usług transportowo-spedycyjnych ustalonych planem ekonomiczno-finansowym, o bieżącej realizacji planowanych wskaźników technicznych, eksploatacyjnych oraz ekonomiczno-finansowych, informacje z zakresu operacji



Ryc. 3. Ramowy schemat wewnętrznego systemu informacyjnego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego „Transgór” kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego

A frame scheme of the inner information system of transport-forwarding establishment "Transgór" of coal mines of the Lublin Coal Basin

bankowych i kasowych, dyscypliny finansowej i gospodarki funduszami przedsiębiorstwa.

5. Zajezdnie eksploatacyjne przedsiębiorstwa „Transgór” — informacje związane z operatywnym planowaniem pracy taboru i urządzeń przedladunkowych, z zakresu współpracy z usługobiorcami, kontroli wykonania zadań przewozowych oraz likwidowania zakłóceń powstałych przy realizowaniu zadań przewozowych, informacje sprawozdawcze z wykonania dziennych, dekadowych i miesięcznych planów eksploatacyjnych taboru i sprzętu.

6. Zakład naprawczy taboru i sprzętu przedsiębiorstwa „Transgór” — informacje o bieżącym wykonywaniu remontów oraz napraw taboru i sprzętu, określające zużycie oraz zapotrzebowanie na części zamienne, materiały, zespoły i podzespoły, informacje o stanie technicznym taboru i sprzętu oraz kosztowe, związane z działalnością remontowo-naprawczą. Uzyskane informacje z poszczególnych pionów, jednostek oraz komórek organizacyjnych — odpowiednio przeanalizowane — winny stanowić dla kierownictwa przedsiębiorstwa „Transgór” podstawę do podejmowania optymalnych decyzji w całości kształcie jego pracy i działalności. Jednocześnie wewnętrzna wymiana informacji w tematycznie ustalonym zakresie, stwarza możliwość skoordynowania wydawanych decyzji i poleceń w obszarach pracy i działalności poszczególnych pionów i jednostek organizacyjnych, co w konsekwencji przyczyni się do ciągłego doskonalenia funkcjonowania przedsiębiorstwa „Transgór” w kompleksie Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego.

Wydaje się koniecznym podkreślić, że opracowana koncepcja wewnętrznego systemu informacyjnego przedsiębiorstwa „Transgór” nie sta-

nowi systemu zamkniętego. Stosując w omawianym zakresie — zasadę wprowadzania rozwiązań kompleksowych, stanowi on część składową ogólnego systemu informacyjno-decyzyjnego Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Dlatego też proponowana koncepcja systemu zakłada, że informacje z przedsiębiorstwa „Transgór” przekazywane będą do otoczenia, w tym głównym dyrekcji kompleksu Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego. W wymienionym układzie dyrekcji kompleksu przekazywane będą informacje i decyzje podejmowane oraz realizowane przez przedsiębiorstwo „Transgór” odnoszące się w szczególności do:

A) bieżącej realizacji planów produkcyjnych, w tym planu przewozów masy towarowej i wykonywanych czynności transportowo-spedycyjnych, realizacji planu i harmonogramów przewozów pracowniczych,

B) planu remontów taboru i sprzętu oraz pracy zaplecza technicznego, planów inwestycyjnych, zakupowych i zaopatrzenia materiałowego,

C) wykonywania planów z zakresu zatrudnienia, kosztów własnych oraz wyników finansowej działalności przedsiębiorstwa.

W oparciu o proponowany system, przekazywane będą także decyzje i informacje dyrekcji Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego odnoszone — adresowane do przedsiębiorstwa „Transgór”. Decyzje i informacje, o których mowa sprowadzać się będą w zasadzie do zagadnień ustalających:

— rozmiary występujących potrzeb przewozowych wyrażone wielkością przewozów w tonach,

— wielkość i częstotliwość występujących przewozów pracowniczych,

— wartość wykonanych przewozów, usług oraz inne wskaźniki związane z ekonomiczno-finansową działalnością przedsiębiorstwa.

Niezależnie od powyższych decyzji i informacji jednostka nadrzędna przekazywać będzie przedsiębiorstwu „Transgór” ustalenia operatywne, wynikające na przykład z konieczności natychmiastowego likwidowania różnych zakłóceń produkcyjnych, wymagających niezwłocznego działania transportu samochodowego.

Opracowana koncepcja wewnętrznego systemu informacyjnego Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego „Transgór” — przedstawiona wprawdzie w zarysie — uwzględniająca założenia ogólne systemu, jego ramowy schemat i zakres tematyczny oraz powiązania systemowe, przyczyni się niewątpliwie w poważnym stopniu do usprawnienia organizacji zarządzania transportem samochodowym w przedsiębiorstwie „Transgór” a tym samym w lubelskim kompleksie węglowym.

W zakończeniu należy podkreślić, że przedstawione w opracowaniu koncepcje rozwoju form organizacyjnych, ustalone założenia strukturalno-organizacyjne i kompetencyjno-zadaniowe oraz zaproponowane uregulowania informacyjno-decyzyjne branżowego transportu samochodowe-

go w zagłębiu lubelskim, stwarzają realną możliwość — pod warunkiem kompleksowego wdrożenia — najbardziej prawidłowego funkcjonowania Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego „Transgór”. Z przedłożonego ewolucyjnego rozwoju transportu samochodowego w zagłębiu lubelskim wynika, że przedsiębiorstwo „Transgór” w początkowym okresie istnienia będzie posiadało charakter przedsiębiorstwa jednozakładowego, natomiast perspektywicznie — w końcowym etapie budowy kompleksu Lubelskiego Zagłębia Węglowego — przyjmie cechy przedsiębiorstwa wielozakładowego. W tym okresie zakład naprawczy taboru i sprzętu oraz zajezdnie eksploatacyjne, występować będą jako wyodrębnione organizacyjnie jednostki branżowego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego resortu górnictwa. Funkcjonowanie przedsiębiorstwa „Transgór” oparte na przedłożonych koncepcjach i założeniach, sukcesywnie stawać się będzie czynnikiem kształtującym określony wewnętrzny system transportowy w lubelskim regionie węglowym. W ramach tego systemu świadczone przez Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne usługi transportowe, spedycyjne, dokonywane przewozy pracownicze i inne, staną się — w ujęciu zbiorczym — czynnikiem integrującym obsługiwane przez przedsiębiorstwo „Transgór” obszary przewozowe, należące do wszystkich jednostek organizacyjnych wchodzących w skład Lubelskiego Zagłębia Węglowego.

Reasumując należy wyrazić przekonanie, że praca i działalność Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego „Transgór” prowadzona w oparciu o przedłożone w opracowaniu koncepcje i założenia, stwarza realne możliwości pełnego zaspokojenia występujących perspektywicznie potrzeb transportowo-spedycyjnych w kompleksie Kopalń Lubelskiego Zagłębia Węglowego — przez własny zorganizowany branżowy transport samochodowy.

LITERATURA

¹ Chaciński I., Jędrzejewski Z.: *Organizacja gospodarstwa i zakładu transportu samochodowego*. WKiŁ, Warszawa 1971.

² Grzywacz W.: *Infrastruktura transportu*. WKiŁ, Warszawa 1972.

³ Isard W. i in.: *Metody analizy regionalnej. Wprowadzenie do nauki o regionach*. PWN, Warszawa 1965.

⁴ Madeyski M., Lisowska E.: *Badania analityczne transportu samochodowego*. WKiŁ, Warszawa 1970 r.

⁵ Madeyski M., Lisowska E., Morawski W.: *Transport, rozwój i integracja*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.

⁶ Małek P.: *Ekonomika transportu*. PWE, Warszawa 1977.

⁷ Marzec I.: *Branżowy transport samochodowy*. WKiŁ, Warszawa 1962.

⁸ Piotrowski H.: *Projektowanie systemu organizacyjnego przedsiębiorstwa przemysłowego*. PWE, Warszawa, 1973.

⁹ Piskozub A.: *Funkcjonowanie systemów transportowych*. WKiŁ, Warszawa 1973.

¹⁰ Potrykowski M., Taylor Z.: *Geografia transportu, zarys problemów, modeli i metod badawczych*. PWN, Warszawa 1982.

¹¹ Sander B.: *System transportowy województwa lubelskiego*, Zeszyt Naukowy Instytutu Organizacji i Zarządzania WSiInż. w Lublinie, Lublin 1976.

¹² Sander B., Kuraś J.: *Uregulowanie strukturalne i kompetencyjne związane z zarządzaniem transportem samochodowym w jednostce wykonawczej kompleksu LZW*. Prace IOiZ Politechniki Lubelskiej, Seria C, nr 2, Lublin 1982.

¹³ Sander B.: *Koncepcja organizacji zarządzania transportem samochodowym w zarządzie kompleksu przemysłowego LZW*, Prace IOiZ Politechniki Lubelskiej, Seria C, nr 2, Lublin 1982.

¹⁴ Tarwid L.: *Organizacja przedsiębiorstwa transportu samochodowego*, WKiŁ, Warszawa 1968.

¹⁵ Thomson I. M.: *Nowoczesna ekonomika transportu*. WKiŁ, Warszawa 1978.

¹⁶ Wagner H. M.: *Badania operacyjne — zastosowanie w zarządzaniu*. PWE, Warszawa 1980.

¹⁷ Wierzbicki T. i in.: *Podstawy informatyki w transporcie*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.

¹⁸ Problem węzłowy 01.6 podetap 07.01.03a — cz. II „Koncepcja struktur organizacyjnych służb funkcjonalnych w Zarządzie LZPW i poszczególnych przedsiębiorstwach”, PL — ZPOiZ PAN, Lublin-Bytom 1979.

¹⁹ Problem węzłowy 01.6. podetap 07.01.03a — cz. III „Koncepcja systemu informacyjno-decyzyjnego dla LZPW (B), Funkcjonowanie systemu informacyjno-decyzyjnego dla LZPW, PL — ZPOiZ PAN, Lublin-Bytom 1980.

²⁰ Problem węzłowy 01.6. temat 07 „Model organizacji zarządzania działalnością produkcyjną i usługową okręgiem węglowym w okresie budowy i eksploatacji LZW, PL-ZPOiZ PAN, Lublin-Bytom 1982.

РЕЗЮМЕ

В статье представлено развитие отраслевого автомобильного транспорта горного ведомства в Люблинском угольном бассейне с особым учетом развития организационных форм, а также организационных и компетенционных структур отраслевого автомобильного транспорта. Кроме того, демонстрируется концепция внутренних информационной системы автомобильного транспорта в Люблинском угольном бассейне, организованного в виде Транспортно-экспедиторского предприятия „Трансгур”. Ситуация в этой области, а также связанные с ней решения и концепции представлены в тесной связи с отдельными этапами строительства и эксплуатации Люблинского угольного бассейна.

SUMMARY

The paper presents the development of branch-like car transportation of the department of coal-mining in the Lublin Coal Basin with particular regard to the growth of organizational forms and structures of organizational and qualifica-

tional-functional character of branch-like car transportation. The author also presents his concept of inner transportation system of car transportation of the Lublin Coal Basin, organized in the form of Transportation-forwarding Establishment, "Transgór". The present state as well as decisions and concepts connected with this subject, have been presented in close connection with particular stages of building and exploiting the Lublin Coal Basin.