

Н. В. МИТРОФАНОВА

(г. Самара, Самарская академия государственного и муниципального управления) Науч. рук. **А. Н. Митрофанов**,
д-р техн. наук, проф.

ВЛИЯНИЕ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

В соответствии с Концепцией организационного развития Холдинга ОАО «РЖД» до 2015 года, целевая система управления предполагает использование системы ключевых управленческих показателей, которая призвана вести целевые бизнес-модели компании согласно установленных стратегических направлений развития как в целом по компании, так и по её функциональным филиалам [1].

В ряде работ, выполненных в САГМУ на кафедре «Менеджмент» при участии автора были сформулированы основные принципы управления на базе сбалансированной системы ключевых показателей деятельности (КПД) для дирекций филиалов ОАО «РЖД» [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8]. К одному из важных принципов следует отнести предоставления услуг дирекциями, например, дирекции инфраструктуры (ЦДИ) или тяги (ЦДТ), в соответствии с требованиями к качеству перевозочного процесса. Управление перевозочным процессом возложено на региональные центры корпоративного управления (РЦКУ). Система взаимодействия дирекций и РЦКУ представляется в виде матричной процессной структуры по четырем перспективам: 1 «Экономика и Финансы», 2 «Производство и Безопасность», 3 «Персонал и Развитие», 4 «Клиенты и Развитие» (рисунок 1).

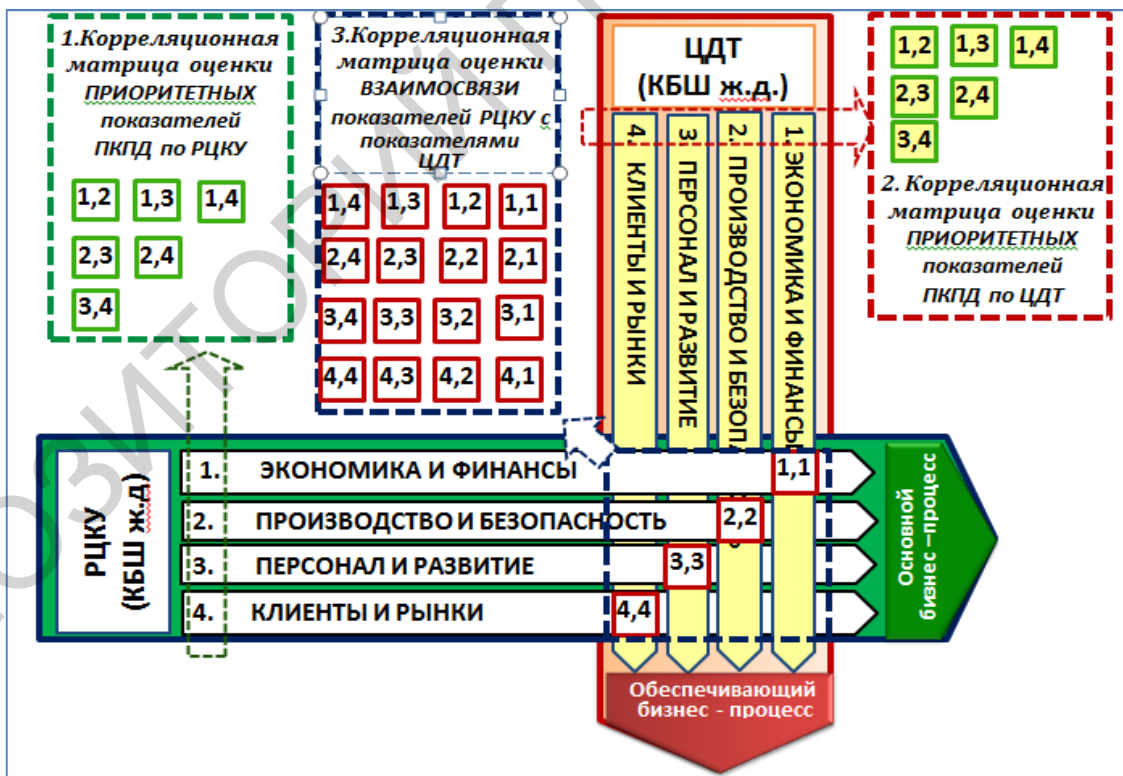


Рисунок 1 – Элемент матричной структуры взаимосвязи основных бизнес-процессов одной из дирекций и РЦКУ

К наиболее важным показателям для РКЦУ из перспективы «Производство и Безопасность», следует из состава 33 КПД отнести следующие: «грузооборот, всего»,

«средняя участковая скорость грузового поезда», «средний вес грузового поезда».

Влияние на данные показатели качества работы хозяйств ЦДИ, например, хозяйства электрификации и электроснабжения (Э), было предложено учитывать в виде интегрального показателя ущерба ($A_{ущ}$) в поездной работе от задержки грузовых поездов, который формируется на основании выражения (формула 1):

$$A_{ущ} = T_{зад} \times V_{уч}(t) \times M_{п(t)} \quad (1)$$

где $T_{зад}$ – время задержки грузовых поездов;

$M_{п(t)}$ – средний вес грузового поезда (т), $V_{уч}(t)$ – средняя участковая скорость, км/час.

Был исследован характер количества проведенных и задержанных поездов по одному из филиалов ОАО «РЖД» (рисунок 2), произведена оценка ущерба в зависимости от ряда эксплуатационных показателей.

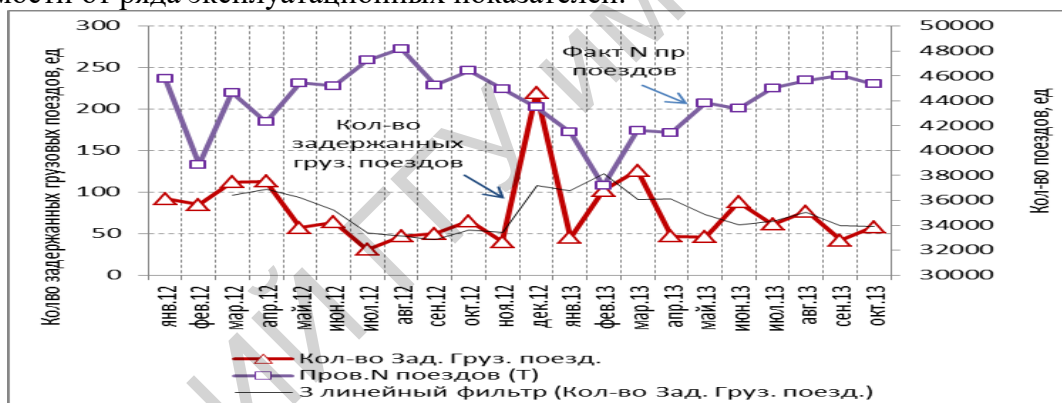


Рисунок 2 – График приведенных и задержанных грузовых поездов за 22 месяца 2012, 2013 гг. по одной из дирекций и РКЦУ

Список используемой литературы

1 Митрофанов, А. Н. Модели показателей эффективности производственной деятельности электроэнергетической инфраструктуры филиалов ОАО «РЖД» / А. Н. Митрофанов, Н. В. Сальникова // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2013. – № 2. – С. 130-134.

2 Митрофанов, А. Н. Статистическая оценка взаимосвязи показателей эффективности деятельности хозяйства электроэнергетической инфраструктуры и заработной платы на филиалах ОАО «РЖД» / А. Н. Митрофанов, Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2013. – № 2 (25). – С. 90-98.

3 Митрофанов, С. А. Теоретические принципы формирования сбалансированной системы показателей деятельности территориальных филиалов ОАО «РЖД» / С. А. Митрофанов., Е. М. Тарасов., Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2013. – № 4(27). – С. 27-32.

4 Митрофанов, А. Н. Методика управления бизнес-процессами филиалов ОАО «РЖД» с учётом приоритетных показателей деятельности / А. Н. Митрофанов, Е. М. Тарасов, Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2014. – № 1 (28). – С. 27-36.

5 Митрофанов, А. Н. Методика проведения риск-анализа и прогнозирования показателей качества состояния контактной сети / А. Н. Митрофанов., С. А. Митрофанов А. Г. Галкин // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2011. – № 3 (18). – С. 172-181.

6 Митрофанов, А. Н. Математическая модель оценки качества состояния объектов системы электроснабжения ОАО «РЖД»/ А. Н. Митрофанов, Д. В. Волгушев, С. А. Митрофанов // Вестник Самарского муниципального института управления. – 2011. – № 1(16). – С. 168-176.

7 Митрофанов, А. Н. Методология и структура маркетингового управления энергетической и экономической эффективностью на предприятиях российской федерации / А. Н. Митрофанов, Д. А. Машков // Вестник Самарского муниципального института управления. – 2010. – № 1. – С. 26-32.

8 Митрофанов, А. Н. Прогнозирование технологических процессов и электропотребления при нестационарном характере производства / А. Н. Митрофанов, Д. А. Машков, Ю. В. Митрохин // Вестник Самарского муниципального института управления. – 2010. – № 1. – С. 32-36.