

ния плана формирования грузовых поездов; перевозок при различных маршрутах следования между двумя тарифными пунктами в прямом и обратном направлениях, различных длинах путей на двухпутных перегонах; организации перевозок негабаритных грузов, а также порядок и сроки изменения тарифных расстояний вследствие изменения плана формирования поездов и ряд других особенностей.

Таким образом, тарифные расстояния между станциями, открытыми для производства грузовых операций, а также пунктами перехода на другие дороги должны определяться с учетом указанных особенностей в точном соответствии с планом формирования грузовых поездов и Тарифным руководством № 4.

УДК 656.078

ТЕРРИТОРИАЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕННАЯ СТРУКТУРА НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ. ИНФОРМАТИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕННЫХ СТРУКТУРАХ

С. П. КАЛЮТЧИК

Белорусская железная дорога

Как при управлении хозяйственными организациями в целом, так и при управлении отдельными технологическими процессами одним из наиболее важных аспектов, оказывающим влияние на выбор управляющих механизмов, являются структурные особенности конкретной организации, рассматриваемые с учетом финансово-экономических, организационно-правовых, административных, технических, технологических факторов, которые оказывают непосредственное влияние на систему управления.

Действительно, как управление организацией в целом, так и управление технологическими задачами предусматривают использование финансовых, экономических и организационных механизмов. Административные процессы в границах конкретной организации, строго говоря, являются административно-управленческими, так как они предполагают применение не административных процедур законодательного уровня, а управленческих процедур дисциплинарного уровня, направленных на реализацию функций управления организацией (предприятием). Технические и технологические процессы непосредственно влияют на управление основной деятельностью организации по определению. Для организации, относящейся к сфере производственно-экономической деятельности, два последних процесса можно объединить под общим названием – производственные. Вышеперечисленные процессы тесно взаимосвязаны с деятельностью по информатизации, ведущейся в организации. Это вытекает из основных задач информатизации, таких, как автоматизация и оптимизация техпроцессов, ускорение принятия управленческих решений, сбор, анализ и передача значимой информации и т. п.

С учетом изложенного, наиболее характерными особенностями процессы информатизации обладают организации, имеющие территориально распределенную структуру, иначе говоря, в территориально распределенных структурах. Наиболее характерным примером территориально распределенной структуры является железнодорожная администрация. Она, в большей или меньшей степени обладающая финансово-экономической, организационной или управленческой централизацией, как правило, территориально децентрализована в плане размещения основных мест осуществления технических и технологических процессов.

В качестве примера железнодорожной администрации с большим числом децентрализованных процессов можно привести Польские государственные железные дороги, а в качестве примера администрации с большим количеством централизованных процессов (большой степенью централизации) – Российские железные дороги. Одновременно обе указанные железнодорожные администрации имеют территориально разнесенные точки реализации большего или меньшего количества процессов, т. е. являются территориально распределенными.

Белорусская железная дорога также является примером территориально распределенной структуры. На данный момент на Белорусской железной дороге в централизованном режиме реализуются организационно-правовые и технологические, в частично централизованном – финансово-экономические и административные, в децентрализованном – технические процессы. При этом имеет место территориальное разнесение точек реализации организационно-правовых, технологических и технических процессов, а также частичное территориальное разнесение точек реализации финансово-экономических и административных процессов.

Согласно действующим технико-экономическим программам развития Белорусской железной дороги именно средства информатизации отводится ведущая роль в обеспечении необходимого взаимодействия между всеми процессами в условиях территориально распределенной структуры.