

–хранение и ношение оружия;
 –сбор дикоросов;
 –привоз кошек и собак на месторождения, за исключением собак осуществляющих охранную деятельность в охранном предприятии.

Международный экологический консультант компания ЭНВАЙРОН совместно с представителями экологического департамента ЕБРР в 2014 году проверяли выполнение природоохранных и социальных мероприятий на объектах компании ИНК в ходе мониторингового визита. По результатам поездки представителями ЕБРР было отмечено высокое качество проводимых работ. Средневзвешенная оценка выполнения всех мероприятий плана за отчетный период составила более 76%, что несколько выше результатов предыдущего года и в целом хорошо оценивает деятельность компании в части соблюдения применимых требований.

Группа компаний ИНК ведет открытый диалог со всеми заинтересованными сторонами по вопросам природоохранной деятельности и экологической безопасности. Все проекты проходят процедуру общественных слушаний, для СМИ регулярно организуются пресс-конференции и поездки на месторождения.

Литература

1. Официальный сайт ИНК «Иркутская нефтяная компания». [Электронный ресурс] Режим доступа открытый: [http:// www.irkutskoil.ru](http://www.irkutskoil.ru)
3. Отчет о выполнении природоохранных и социальных мероприятий ООО «ИНК» за 2014 год. [Электронный ресурс] Режим доступа открытый: <http://www.irkutskoil.ru/society-and-ecology>
4. Международный стандарт ISO 14001:2004: Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению;
5. Международный стандарт OHSAS 18001:2007: Системы менеджмента безопасности труда – Требования.

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ И РАЗВИТИЕ НОВОСИБИРСКОГО ДОРОЖНОГО ЦЕНТРА.

В. П. Шафиков, Л. П. Антух

Научный руководитель, доцент О. В. Пожарницкая

Национальный исследовательский Томский политехнический университет г.Томск, Россия

Новосибирская область нуждается, в развитии логистической системы эта потребность возникла в результате экономического роста региона, и близ лежащих областей, таких как Томская, Кемеровская и красноярский край. Модернизация транспортной инфраструктуры способствовала увеличению объемов перевозимых грузов, появлению новых направлений перевозок, созданию крупных центров хранения и распределения грузов.



Рисунок 1. Основные транспортные коридоры, проходящие через Новосибирскую область

Географическое расположение Новосибирской области является определяющим фактором для развития транспортного центра узла хранения, распределения и транзита грузов всей Сибири. Новосибирск стоит на пересечении транспортных артерий России - это Транссибирская железнодорожная магистраль с веткой в Казахстан и страны Азии, федеральные автомобильные трассы М51 на западном направлении, "Чуйский тракт" М52 ведущий в Китай и Монголию и М53 в направлении Томска, Кемерово и Красноярска. В летний период использование таких рек как Обь, Томь и Енисей обеспечило развитие инфраструктуры Северного морского пути, приблизило к освоению богатых месторождений углеводородов русской Арктики.



Рисунок 2. Направления груза - транспортных потоков Новосибирской области

По данным Росстата за период 2014 года доля транспорта в ВВП России составляет 8,2%, а доля транспорта в ВВП новосибирской области 12,5%, с динамикой прироста грузооборота 5 - 9% за пятилетний период. На основе этих данных можно сделать вывод, что Новосибирская область имеет большой потенциал развития в данной отрасли. Динамика грузооборота показана в таблице №1.

Таблица 1

Грузооборот по видам транспорта Новосибирской области (млрд. тонн - км.)

	2009	2010	2011	2012	2013
Весь транспорт	4446	4752	4915	5056	5084
железнодорожный	1865	2011	2128	2222	2196
автомобильный	180	199	223	249	250
трубопроводный	2246	2382	2422	2453	2513
водный (внутренний)	53	54	59	81	80
водный (морской)	98	100	78	45	40
воздушный	3,6	4,7	5	5,1	5

Исходя, из данных приведенных в таблице №1 можно сделать вывод, что основные виды транспорта Новосибирской области это железнодорожный и трубопроводный. В процентном соотношении прирост железнодорожного грузопотока за период с 2009 по 2013 составляет 17%, а трубопроводный грузопоток на 11,8%. Максимальный рост показывает автомобильный транспорт, с приростом в 38% за период 2009 - 2013 год.

Речной транспорт показывает рост объемов перевозок 3 - 4% в год. Речные перевозки особо актуальны в Томской и Тюменской области по водным артериям в основном перевозят сыпучие строительные материалы и негабаритные грузы.

Основной плюс речной перевозки грузов это дешевизна, но отсутствие достаточного количества стыковок с железнодорожным транспортом тормозит динамичное развитие. Есть риски использования рек связанные с засухой и обмелением примером может служить 2011 - 2012 год.

На сегодняшний день регион имеет: железнодорожных путей 1510 км, водные пути 647 км, автомобильные дороги 13508 км. Логистическая система располагает центрами распределения, накопления, и обработки грузо-пассажирских потоков, в состав которых входят складские, таможенные терминалы, вокзалы, аэропорты и распределительные узлы.

Новосибирская область и ее столица город Новосибирск находятся в центре нехарактерного для восточной части страны по плотности заселения региона, где на территории радиусом 600-700 км проживает 11-13 млн. человек. Активный рост транспортно-логистического узла Новосибирской области ведет к росту трудовой миграции и численности населения в районах прилегающих к точкам развития, за счет появления привлекательных вакансий.

Для более сбалансированного перераспределения грузопотоков требуется создание зон экономического развития, которые включают в себя новые логистические, транспортные и промышленные объекты. Стратегия перераспределения, в первую очередь, направлена на развитие железнодорожного транспорта, между Транссибирской железнодорожной магистралью и Средносибирской магистралью, идет проектировка обходов Республики Казахстан и Омска, в том числе предусматривается электрификация и строительство вторых путей от Карасука до Татарска, участка обхода Республики Казахстан от Шипицино до границы с Омской областью, участка глубокого обхода Омска от Татарска севернее Транссиба до границы с Омской областью.

Все эти преобразования сконцентрируют перевозку внутрироссийских грузов, особенно угля, по Среднесибирской железнодорожной магистрали, а Транссибирскую железнодорожную магистраль специализировать под скоростные транзитные перевозки контейнера и пассажирские перевозки. Это активизирует и ускорит создание терминала для крупнотоннажных контейнеров и складских комплексов.

Заключение. Транспортный комплекс Новосибирской области является одним из важнейших элементов инвестиционно привлекательности региона. Он выступает сегодня катализатором многих социально

- экономических процессов, в области, в том числе в значительной степени развивая ряд производств региона. Поскольку автодороги играют ключевую, интегрирующую роль в успешном функционировании Новосибирского транспортного комплекса, то уровень развития сети автомобильных дорог, а течение ближайших лет будет одним из важнейших факторов, определяющих развитие экономики Новосибирской области и всей Западной Сибири.

Литература.

1. Matveev D. M. Current state of production and finance development of scientific and technological progress in agriculture / European Researcher. — 2014. — Vol.(81), № 8–2. — P.1532–1545.
2. Колбина Е. С. Роль логистики распределения в успешном продвижении продукции на рынке круп / Д. М. Матвеев, Е. С. Колбина // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2015. — № 1 — С. 46–54.
3. Матвеев Д. М. Эволюция научно-технического прогресса в сельском хозяйстве / Экономика и бизнес: теория и практика. — 2015. — № 2 — С. 33–38.
4. Овсиенко Д. В. Современное состояние и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Новосибирской области [Текст] / Д. В. Овсиенко // Молодой ученый. — 2015. — №13. — С. 438–442.
6. Пожарницкая О.В., Демьяненко Ю.В. Развитие ключевых компетенций на основе автоматизации SAPHR . Вестник Томского государственного педагогического университета. 2012. № 12 (127). С. 113-115.
7. Рисунок №1 Основные транспортные коридоры, проходящие через Новосибирскую область <http://www.mintrans.nso.ru/page/613>
9. Рисунок №2 Направления груза - транспортных потоков Новосибирской области <http://www.mintrans.nso.ru/page/613>

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ ОАО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ»

А. О. Шестопалов

Научный руководитель, доцент М. Р. Цибулькинова

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

От того насколько эффективно будет сформирована кадровая политика зависит производительность труда работников, что является наиболее важным фактором успешности функционирования любого предприятия, а нефтегазового в большей степени.

Основными задачами кадровой политики предприятий являются (рисунок 1).

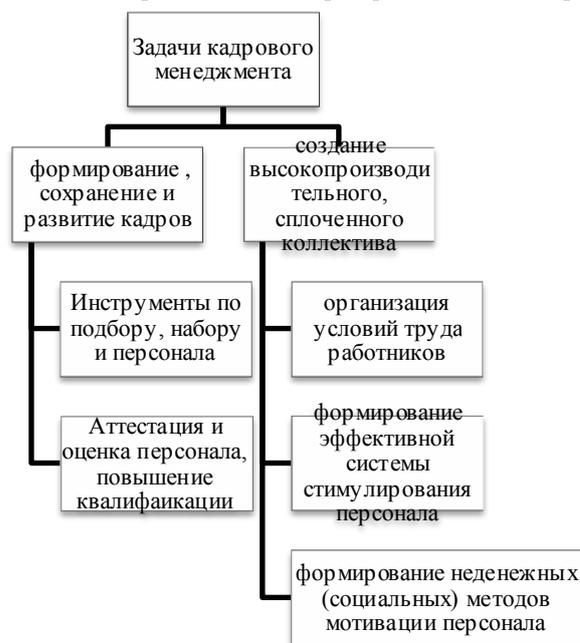


Рисунок 1 – Задачи формирования кадровой политики

Коханов Е. Ф. определяет кадровую политику, как корпоративное направление, позволяющее получить ответы на вопросы, связанные с отношением руководства к персоналу компании и возможности работников развития карьерного роста [3, с. 96].