

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов

Направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Производственный менеджмент в нефтегазовой отрасли»

Кафедра экономики природных ресурсов

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Характеристика транспортной логистики в пределах Томской области

УДК 339.182:656.06 – 047.44 (571.16)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-2Э11	Шафигов Владислав Петрович		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой	Боярко Григорий Юрьевич	д.э.н.		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Финансовый менеджмент, ресурсоэффективность и ресурсосбережение»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой	Боярко Григорий Юрьевич	д.э.н.		

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент кафедры менеджмент	Грахова Елена Александровна			

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. Кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Экономика природных ресурсов	Боярко Григорий Юрьевич	д.э.н.		

Томск – 2016 г.

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов

Направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Производственный менеджмент в нефтегазовой отрасли»

Кафедра экономики природных ресурсов

УТВЕРЖДАЮ:

Зав. кафедрой

(Подпись) (Дата) Г.Ю. Боярко
(Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3-2Э11	Шафикову Владиславу Петровичу

Тема работы:

Характеристика транспортной логистики в пределах Томской области

Утверждена приказом директора (дата, номер)

Срок сдачи студентом выполненной работы:	27.05. 2016 г.
--	----------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе <i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i>	Объект исследования – транспортная логистика Томской области. Предмет исследования – экономические и управленческие отношения, возникающие в процессе модернизации транспортно-логистической инфраструктуры региона.
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов <i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы, наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i>	1. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в развитии региона 2. Характеристика транспортной логистики Томской области на современном этапе 3. Разработка возможных направлений развития транспортной логистики в Томской области 4. Социальная ответственность рассмотрена на примере АО «Транснефть-Центральная Сибирь»
Перечень графического материала <i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i>	

Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы <i>(с указанием разделов)</i>	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Грахова Елена Александровна

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	13.03.2016
---	------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Заведующий кафедрой	Боярко Григорий Юрьевич	д.э.н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-2Э11	Шафигов Владислав Петрович		

ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту:

Группа	ФИО
3-2Э11	Шафилов Владислав Петрович

Институт	ИПР	Кафедра	ЭПР
Уровень образования	Бакалавр	Направление	38.03.02 Менеджмент

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

– Положения и рекомендации по корпоративной и социальной ответственности используемые в российской практике – Внутренняя документация предприятия, официальной информации различных источников, включая официальный сайт предприятия, отчеты	- Руководство по социальной ответственности: международный стандарт ISO 26000:2010 (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии 29 ноября 2012 года № 1611). - Официальный сайт АО «Транснефть-Центральная Сибирь» http://csib-tomsk.transneft.ru - Коллективный договор Акционерного общества «Транснефть- Центральная Сибирь» на 2016-2018 годы
---	---

Перечень вопросов подлежащих исследованию, проектированию и разработке:

Анализ факторов внутренней социальной ответственности: – безопасность труда; – стабильность заработной платы; –поддержание социально значимой заработной платы; –дополнительное медицинское и социальное страхование сотрудников; – развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; – оказание помощи работникам в критических ситуациях.	1) Проанализировать в качестве внутренних факторов социальной ответственности АО «Транснефть-Центральная Сибирь» - Оказание помощи пострадавшим в результате стихийных бедствий, экологических, промышленных или иных катастроф, социальных, национальных, религиозных конфликтов, а также жертвам репрессий, беженцам и вынужденным переселенцам, - Соблюдение стандартов, выполнение требований российского законодательства, а также выполнение международных договоров Российской Федерации, по вопросам заработной платы, социального страхования, предоставление оплачиваемых отпусков, охраны труда и т.д. - Содействие компании деятельности в сфере образования, науки, культуры, искусства, просвещения, а также духовному развитию личности.
Анализ факторов внешней социальной ответственности: –спонсорство и корпоративная благотворительность; – содействие охране окружающей среды; –взаимодействие с местным сообществом и местной властью; – готовность участвовать в кризисных ситуациях; – ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров), и т.д.	2) Проанализировать в качестве внешних факторов корпоративной социальной ответственности ресурсов АО «Транснефть-Центральная Сибирь»: – спонсорство и корпоративную благотворительность; – взаимодействие с местным сообществом и местной властью.
1. Определение стейкхолдеров организации: - внутренние и внешние стейкхолдеры организации; - краткое описание и анализ деятельности стейкхолдеров организации.	3) Определить стейкхолдеров АО «Транснефть-Центральная Сибирь», дать краткое описание анализу их деятельности: -Внешние (находятся внутри организации): поставщики, посредники, покупатели. -Внутренние (за пределами предприятия): учредители, инвесторы, персонал. -Открытое акционерное общество «Акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть» и др.

2. Определение структуры программы КСО - Наименование предприятия; - Элемент; - Стейкхолдеры; - Сроки реализации мероприятия; - Ожидаемый результат от реализации мероприятия.	4) Описать программы КСО АО «Транснефть-Центральная Сибирь» и определить их структуру, направленность на различных стейкхолдеров
3. Определение затрат на программы КСО -расчет бюджета затрат на основании анализа структуры программы КСО	5) Определить затраты АО «Транснефть – Центральная Сибирь» по описанным ранее программам КСО за 2015 год на основе Официальных источников
4. Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций	6) Дать оценку эффективности программ предприятия АО «Транснефть-Центральная Сибирь»
Перечень графического материала:	
При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)	Стейкхолдеры и структура программ АО «Транснефть-Центральная Сибирь»

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	
---	--

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент кафедры менеджмент	Грахова Елена Александровна			

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-2Э11	Шафиков Владислав Петрович		

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов
Направление подготовки (специальность) 38.03.02 «Менеджмент», профиль
«Производственный менеджмент в нефтегазовой отрасли»
Уровень образования бакалавриат
Кафедра экономики природных ресурсов
Период выполнения _____ весенний семестр 2015/2016 учебного года

Форма представления работы:

--

(бакалаврская работа, дипломный проект/работа, магистерская диссертация)

**КАЛЕНДАРНЫЙ РЕЙТИНГ-ПЛАН
выполнения выпускной квалификационной работы**

Срок сдачи студентом выполненной работы:	27.05.2016 г.
--	---------------

Дата контроля	Название раздела (модуля) / вид работы (исследования)	Максимальный балл раздела (модуля)
31.03.2016	Глава 1 Понятие транспортно - логистической инфраструктуры и ее характеристика в РФ	15
13.04.2016	Глава 2 Характеристика транспортной логистики Томской области на современном этапе	20
25.04.2016	Глава 3 Разработка возможных направлений развития транспортной логистики в Томской области	20
12.05.2016	Глава 4 Социальная ответственность на примере компании АО «Транснефть - Центральная Сибирь»	20
20.05.2016	Нормоконтроль (проверка соответствия оформления требованиям к ВКР)	15
25.05.2016	Предварительная защита	10
27.05.2016	Сдача готовой работы	Итого: 100

Составил преподаватель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
экономики природных ресурсов	Боярко Григорий Юрьевич	Д.Э.Н		

СОГЛАСОВАНО:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
экономики природных ресурсов	Боярко Григорий Юрьевич	Д.Э.Н		

Реферат

Выпускная квалификационная работа содержит 83 страницы, 12 рисунков, 11 таблиц, 54 источников.

Ключевые слова: транспорт, логистика, инфраструктура, Томская область, развитие.

Объект исследования – транспортная логистика Томской области.

Цель работы – анализ существующей транспортно-логистической инфраструктуры Томской области и разработка возможных направлений её развития.

В процессе исследования дана характеристика существующей транспортно-логистической системе Томской области, разработаны направления развития данной системы в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Результаты исследования позволяют сделать выводы о том, что применение указанных мер позволит развить существующую транспортно-логистическую систему региона, повысить экономическую эффективность системы транспортной логистики.

Оглавление

Введение	9
1. Понятие транспортно-логистической инфраструктуры и ее характеристика в РФ	12
1.1 Понятие транспортно-логистической инфраструктуры и ее особенности	12
1.2 Особенности транспортно - логистической инфраструктуры России	28
2 Характеристика транспортной логистики Томской области на современном этапе	34
2.1 Краткая характеристика Томской области	34
2.2 Анализ транспортно-логистической инфраструктуры области	38
3 Разработка возможных направлений развития транспортной логистики в Томской области	52
3.1 Приоритеты и цели стратегии развития транспортно-логистической системы Томской области	52
3.2 Экономические показатели стратегии развития транспортно-логистической системы Томской области	59
4 Социальная ответственность на примере компании АО «Транснефть - Центральная Сибирь»	62
4.1 Цели, принципы и приоритеты Корпоративной Социальной Ответственности	62
4.2 Внешние социальные программы АО «Транснефть - Центральная Сибирь»	65
4.3 Внутренние социальные программы компании АО «Транснефть - Центральная Сибирь»	69
4.4 Анализ программ КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь»	71
Заключение	77
Список используемых источников	79

Введение

Транспортно-логистическая инфраструктура является одним из основных инструментов развития экономики как страны в целом, так и ее регионов. Система транспортной логистики обеспечивает мобильность товаров и ресурсов внутри страны, а также увеличивает доступность территорий, путем предоставления возможности свободного передвижения грузов.

Неудовлетворительное состояние логистической инфраструктуры негативно влияет на весь процесс доставки товаров и ресурсов потребителю и на конечную стоимость товара. Доля транспортной составляющей в себестоимости товаров может достигать до 15-20%, при плохом состоянии транспортно-логистической инфраструктуры, средний расход горючего увеличивается в 1,5 раза, стоимость обслуживания автомобилей возрастает в 2,5-3,4 раза. Кроме непосредственных издержек, всё это приводит к снижению скорости перемещения грузов в 3-5 раз [1].

Таким образом, плохое состояние транспортно-логистической инфраструктуры ведет к существенной задержке социально-экономического развития в регионе. Поэтому реализация потенциала транспортно-логистической инфраструктуры, создание благоприятных экономических условий для ее развития и обновления становится необходимостью. В идеальном случае, нужно достичь такого уровня развития, который позволял бы достичь экономике региона наибольшего эффекта при оптимальных затратах для всех отраслей промышленности. В этом случае результатом развития инфраструктуры станет эффективная транспортно-логистическая услуга, которая позволит обеспечить наиболее качественное и эффективное обслуживание потребностей региона.

На сегодняшний день можно говорить об отсутствии универсальной формы модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, которую можно было бы применять «под копірку». Каждый регион имеет свои особенности в географическом и экономическом положении, историческом

развитии, что необходимо учитывать. Однако, на наш взгляд, очевидно, что в целом необходимо менять подход к идее модернизации транспорта и логистики. Необходимо отказаться от формирования программ по отдельным объектам в пользу комплексного подхода по модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, учитывающей специфику конкретного региона.

Таким образом, становится актуальным вопрос разработки подходов и практических рекомендаций по построению модели, которая позволит осуществлять последовательные процессы развития опорной транспортной сети, взаимосвязи всех видов транспорта, представленных в регионе, и централизованного управления приграничной транспортной инфраструктурой.

Исследованию теоретических и практических принципов региональной модернизации посвящены труды как зарубежных, так и отечественных исследователей. Среди них можно выделить труды А. Вебера, М.А. Боровской, С.С. Галазовой, Е.В. Гоосена, О.В. Дышканта, У. Изарда, Н.Н. Киселевой, Ю.С. Колесникова, В. Кристаллера, К.-Ф. Лазера, М. Лафуркада, А. Леша, А.В. Лубского, Л.Г. Матвеевой, В.В. Матыцына, В. Мау, А.Х. Тамбиева, Д. Хаммельса, А.М. Ходачека, Е. Ясина и др. В работах указанных авторов довольно подробно отражен понятийный аппарат региональной модернизации, представлены различные подходы к обозначенной проблеме, рассмотрены некоторые методы разработки моделей региональной модернизации.

Цель настоящей работы – анализ существующей транспортно-логистической инфраструктуры Томской области и разработка возможных направлений её развития.

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие основные задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты формирования транспортно-логистической инфраструктуры;
- дать характеристику транспортной логистики Томской области на современном этапе;

- предложить направления развития транспортной логистики в Томской области.

Объектом исследования выступает транспортная логистика Томской области. Предмет исследования – приоритеты и основные направления модернизации и развития транспортно-логистической инфраструктуры области.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили труды ведущих отечественных и зарубежных экономистов по проблемам развития транспортной инфраструктуры, основанные на экономической теории, экономике транспорта, региональной и международной экономике, стратегическом менеджменте и логистике.

Информационную базу исследования составили статистические данные, представленные на сайте Федеральной службы государственной статистики РФ, а также информационные публикации в отечественной и зарубежной литературе, собственные наработки и информация, собранная автором в ходе исследования.

Структурно работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы.

1. Понятие транспортно-логистической инфраструктуры и ее характеристика в РФ

1.1 Понятие транспортно-логистической инфраструктуры и ее особенности

При рассмотрении рыночной экономики как совокупности рынков и услуг, финансовых активов и фондовых ценностей, трудовых ресурсов, обслуживающая их инфраструктура формируется из следующих подсистем: инфраструктуры рынков товаров; инфраструктуры рынка капиталов; инфраструктуры рынка труда.

Если рассматривать инфраструктуру как сети, в которых осуществляются поставки продукции между удаленными друг от друга экономическими агентами, а также отрасли экономики, эксплуатирующие такие сети, то в состав инфраструктуры включаются:

- собственно материальные сети, в которых осуществляется поставка продукции и без которых она либо невозможна, либо экономически нецелесообразна (например, автодороги);
- операции как деятельность по эксплуатации той или иной инфраструктурной сети (передвижение автомобилей, поддержание автодорог в рабочем состоянии);
- инфраструктурные рынки.

Логистическая система товародвижения охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, специальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, складского, информационного и иного обеспечения экономических связей хозяйствующих субъектов.

Рассматривая логистическую инфраструктуру как совокупность, комплекс взаимосвязанных объектов или элементов, следует учитывать, что ее функционирование и уровень развития определяется состоянием входящих в ее состав конкретных элементов и содержанием функций обслуживаемого объекта.

Логистическая инфраструктура призвана обеспечивать непрерывность процесса перемещения материальных ресурсов как во времени, так и в пространстве. К обеспечению непрерывности данных процессов в пространстве имеет отношение, в первую очередь, транспорт различных видов. К обеспечению непрерывности движения товарных и материальных ценностей во времени имеют отношение такие элементы инфраструктуры, как система торговых посредников, складское хозяйство. Общие условия товарного обращения обеспечиваются системой информационно-коммуникационного обслуживания, финансово-расчетного и страхового обеспечения.

Таким образом, логистическая инфраструктура складывается из следующих основных частей: транспортной; складской; таможенной и околотаможенной (учитывая внешнеторговый аспект); финансовой; коммуникационной. Между элементами инфраструктуры нет однозначного соответствия, отставание в развитии одного из элементов может быть в некоторой степени компенсировано ускоренным развитием и улучшением функционирования другой. Это обуславливает необходимость применения системного подхода при разработке мероприятий по развитию логистической инфраструктуры.

На примере логистической системы международной торговли можно проследить состав ее основных инфраструктурных элементов:

- посреднические организации, оказывающие внешнеторговые услуги: торговые фирмы, комиссионеры, агентские фирмы, представители фирм, брокерские фирмы и т. д.;
- посреднические организации, оказывающие таможенные и околотаможенные услуги: магазины беспошлинной торговли, таможенные перевозчики, таможенные представители;
- транспортные посредники: транспортно-экспедиторские фирмы, стивидорные компании, операторы смешанной перевозки и пр.;
- объекты хранения товаров: склады временного хранения, таможенные склады, свободные склады;

- предприятия и учреждения финансового сервиса (банки, финансовые (лизинговые) компании, клиринговые и расчетные центры и т.п.), страховые компании;

- предприятия информационного сервиса (информационно-диспетчерские центры, вычислительные центры коллективного пользования, предприятия связи и телекоммуникаций), учреждения стандартизации, лицензирования и сертификации и т. д.

Классификация логистической инфраструктуры может осуществляться по различным признакам, основные из которых представлены на рис. 1.1.

В зависимости от уровня формирования логистическая инфраструктура представляется:

- локальной инфраструктурой – совокупностью служб, создающих условия для эффективной деятельности предприятий;

- региональной инфраструктурой – совокупностью предприятий и сооружений, создающих условия для налаживания логистических процессов на определенной территории;

- магистральной инфраструктурой – организациями, обеспечивающими логистические процессы в целом по стране. К ней относятся железнодорожные пути сообщения общего пользования, автодороги федерального значения, магистральный трубопроводный транспорт, магистральные линии связи и электропередач, объекты складского хозяйства, имеющие общегосударственное значение, погрузочно-разгрузочные терминалы, речные и морские каналы федерального значения;

- межгосударственной инфраструктурой – организациями, обеспечивающими реализацию межгосударственных инфраструктурных проектов, в частности, в рамках ЕС (например, Европейской системы управления железнодорожным сообщением – ETCS/ERTMS);

- межконтинентальной инфраструктурой – инфраструктурой, соединяющей континенты.

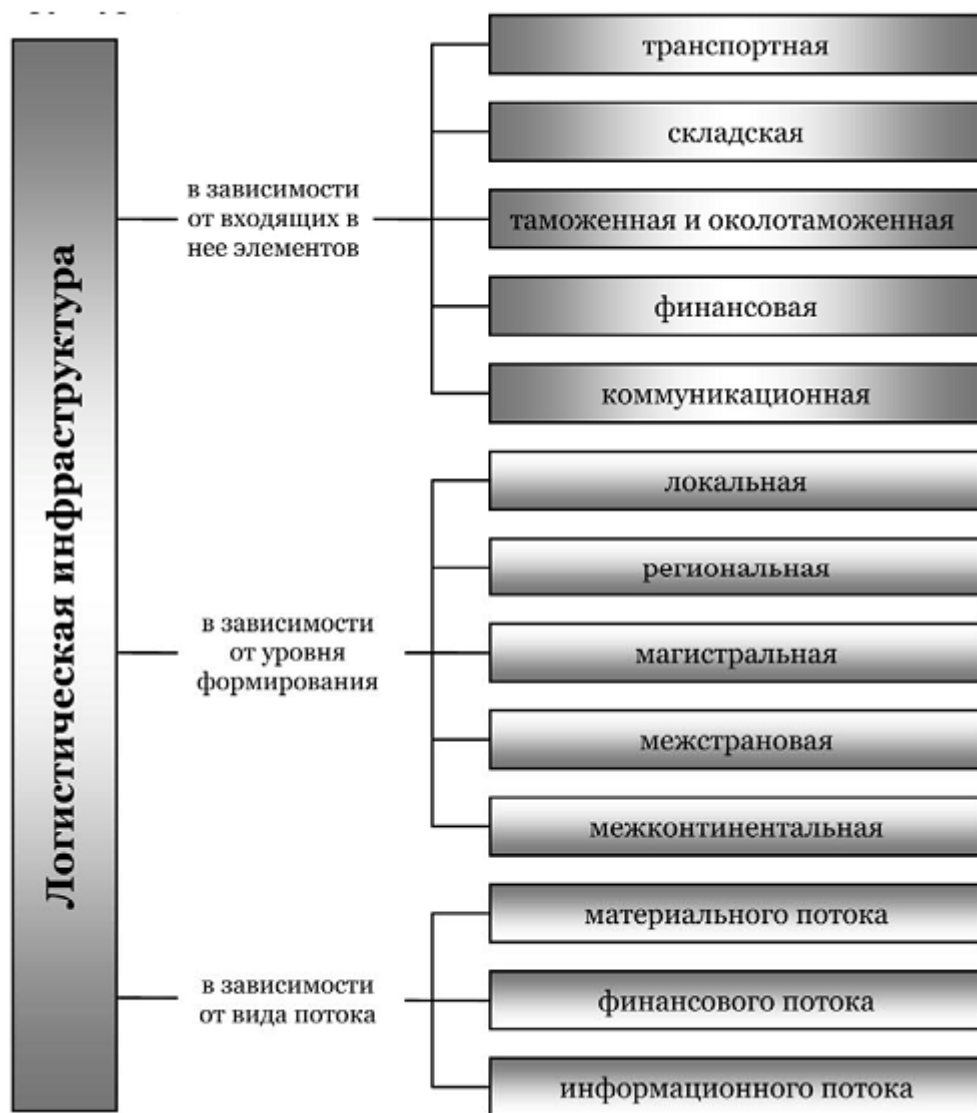


Рисунок 1.1 – Классификация логистической инфраструктуры

В зависимости от видов потоков логистическая инфраструктура складывается из следующих подсистем:

- инфраструктура материального потока;
- инфраструктура финансового потока;
- инфраструктура информационных потоков.

В составе логистической инфраструктуры материального потока выделяют:

- транспортные средства всех видов транспорта и линии электропередач;

- систему путей сообщения, т. е. автомобильные трассы, железные дороги, подъездные пути и др.;
- аэропорты, морские и речные порты, причалы, железнодорожные станции, автомобильные стоянки;
- промежуточные железнодорожные станции, морские порты, автостанции, аэропорты;
- пункты пропуска железнодорожного, автомобильного, речного транспорта;
- пограничные переходы железнодорожных путей, автодорог, речных линий;
- подъездные железнодорожные линии, автодороги;
- промежуточные железнодорожные станции, морские порты, автостанции, аэропорты;
- склады, различные терминалы, а также фирмы, специализирующиеся на складских операциях (прием грузов на хранение, осуществление погрузо-разгрузочных работ, сортировочных, комплектовочных и упаковочных операций);
- транспортно-экспедиторские фирмы, осуществляющие доставку грузов;
- организации, системы и подсистемы таможенной и околотаможенной инфраструктуры: административные здания таможенных органов; терминалы, склады различных типов, в том числе склады временного хранения и таможенные склады, принадлежащие таможенным органам, свободные склады; таможенно-терминальные комплексы; транспортные средства; таможенные представители; таможенные перевозчики; технические средства для осуществления таможенной экспертизы, связи; система контроля за нарушением таможенных режимов и другое;
- различные технические средства и вспомогательное оборудование, такие как погрузо-разгрузочное оборудование, краны, тележки и прочие технические средства;

- предприятия оптовой и розничной торговли, брокерские, дилерские и прочие посреднические организации и многое другое.

К объектам логистической инфраструктуры финансового потока относятся:

- банки, осуществляющие расчеты между участниками сделок;
- страховые учреждения и кредитные структуры, обеспечивающие бесперебойные расчеты при осуществлении торговых операций, оплату необходимых товарных запасов, создание финансовых резервов, а также финансирование инвестиций в материально-техническую базу;
- прочие финансовые учреждения;
- платежная система «Таможенная карта».

Инфраструктура информационного потока может быть представлена следующими элементами:

- спутниковыми системами, оптико-волоконными линиями связи;
- информационно-коммуникационными сетями (Интернет, Интранет, пр.);
- системой электронных деклараций и другими информационными системами, в частности Единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС);
- различными приборами и устройствами связи, радарными и др.
- диспетчерскими службами;
- информационными, справочными и аналитическими организациями, собирающими, анализирующими и предоставляющими информацию о ценах, курсах валют, по банковским процентам и прочие данные, необходимые участникам внешнеторговой сделки, прочее.

Согласно рейтингу LPI, в 2014 г. Россия заняла по показателю развития инфраструктуры 77-е место из 160 стран с общим баллом – 2,59 из 5.37 Анализ показателей качества инфраструктуры позволяет выделить основные проблемы: качество дорог (125-е место из 142 стран в рейтинге глобальной конкурентоспособности 2011-2012 гг.); качество портовой инфраструктуры (93-

е место), качество инфраструктуры воздушного транспорта (104-е место). Наилучшие оценки получили показатели «качество железнодорожной инфраструктуры» (31-е место) и «мощность пассажирских авиаперевозок» (13-е место) [2].

Очевидно, что состояние инфраструктуры является сдерживающим фактором не только предпринимательской активности, но и экономического роста страны в целом. Развитие инфраструктуры требует значительных инвестиций. В соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2030 г. только в инфраструктурное развитие железнодорожной сети должно быть вложено по 1,4 трлн руб. ежегодно. Однако реальные вложения составляют около 400 млрд руб. в год.

Развитие транспортной инфраструктуры – базовое условие стабильности и реализации экономического потенциала страны. Плановые объемы инвестиций в России составляют примерно 20% ВВП. Для сравнения: в СССР этот показатель составлял 40%, столько же направляли Япония и Корея в периоды своего развития. Россия, отставая от других стран по объему инвестиций, серьезно опережает их по доле государственного участия. В мировой практике, как правило, доля государственных инвестиций в инфраструктуру не превышает 30%. В России размер государственного участия составляет примерно 70%. [3]

В условиях замедления экономического роста и сокращения инвестиционных возможностей государству необходимо больше внимания уделять стимулированию частных инвестиций, создавая нормативно-правовую базу, обеспечивающую снижение инвестиционных рисков. Для решения масштабных инфраструктурных задач, особенно в не простых экономических и политических условиях, потребуются консолидация государства, бизнеса и общества.

Транспортная система представляет собой комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимозависимости и взаимодействии при осуществлении перевозок.

По отношению к логистической системе транспорт подразделяется на внешний (транспорт общего пользования) (рис. 1.2) и внутренний (внутрипроизводственный).

В современном мире выделяют следующие виды транспорта общего пользования: морской, железнодорожный, автомобильный, речной, авиационный (воздушный) и трубопроводный.

Транспорт относится к сфере производства материальных услуг. Затраты на выполнение транспортных операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику. Уровень развития транспорта как важнейшей составляющей производительных сил общества определяет развитие потенциала национального рынка.

Вместе с тем рост масштабов рынка предъявляет высокие требования к транспорту, скорости и надежности доставки грузов, сохранности их потребительских и физических свойств.



Рисунок 1.2 – Виды транспорта общего пользования

У каждого вида транспорта имеется своя специфика (табл. 1).

Планирование, учет, анализ и оценка деятельности транспорта осуществляется на основе показателей, характеризующих объем и качество

работы. Часть из этих показателей отражает специфику определенных вида транспорта, а другая является единой для всех.

Таблица 1 – Основные характеристики видов транспорта

Вид транспорта	Основные характеристики
1	2
Трубопроводный	- Низкая себестоимость перевозки; - относительно небольшие потери в процессе транспортировки; - непрерывность подачи и транспортировки; - высокий уровень автоматизации операций; - независимость от окружающей среды
Железнодорожный	- Высокие материальные затраты при строительстве железных дорог, эксплуатации и содержании инфраструктуры; - эффективность перевозки на дальние расстояния; - способность перевозить различные грузы; - относительная дешевизна перевозок (по сравнению с автомобильным и воздушным); - при наличии подъездных путей у предприятий возможность доставки «от двери до двери»; - независимость от климатических условий
Морской	- Низкая стоимость перевозок (за счет значительных расстояний); - большая грузоподъемность морских судов; - неограниченная пропускная способность морских путей (при ограниченной пропускной способности портов и каналов); - способность перевозить любые грузы; - ведущая роль в организации международной торговли
Внутренний водный (речной)	- Высокая провозная способность; - невысокая стоимость перевозки (массовых грузов и грузов, не требующих срочной доставки); - возможность перевозить крупные по объему партии грузов; - сезонность работы на большинстве рек России; - естественное расположение водных путей; - неоднородность условий судоходства
Автомобильный	- Способность доставлять грузы «от двери до двери»; - большая мобильность и скорость перевозок; - высокая стоимость перевозки, экономичность при перевозке грузов на небольшие расстояния; - обеспечение высокой сохранности груза; - невозможность перевозки массовых грузов; - высокая частота доставки

Окончание таблицы 1

1	2
Воздушный	• Высокая скорость доставки; • высокая сохранность груза в пути; • возможность перевозки в отдаленные районы, недоступные для других видов транспорта; • высокая себестоимость перевозки, целесообразность использования при перевозках дорогостоящих грузов; • ограниченная номенклатура перевозимых грузов (невозможность перевозить массовые, навалочные и другие грузы); • зависимость от погодных условий

Выбор того или иного вида транспорта определяется экономической целесообразностью и техническими возможностями обеспечения транспортировки конкретного груза в установленный срок и без потерь. Во внимание принимается также транспортная характеристика перевозимого груза.

Система критериев выбора вида транспорта общего пользования представлена на рис. 1.3.



Рисунок 1.3 – Критерии выбора вида транспорта

По мнению грузоотправителей, основными факторами выбора вида транспорта являются стоимость и сроки доставки, гибкость обслуживания и сохранность груза.

Транспортная составляющая как заложенный в контрактную цену товара процент издержек по его доставке является в российской экономике ключевым фактором конкурентоспособности продукции на внутреннем и внешнем рынках.

Следует отметить, что доля транспортных расходов в цене товара имеет тенденцию к росту в связи с реализацией требований к качеству транспортного обслуживания, безопасности движения транспортных единиц, увеличению их стоимости, а следовательно, и росту амортизационных расходов, увеличению затрат на топливо, защиту окружающей среды, использование природных и трудовых ресурсов.

На величину транспортного фактора влияют:

- транспортные характеристики товара;
- географические регионы товарообмена;
- объемы перевозок;
- партионность груза;
- скорость доставки груза;
- способы перевозок;
- вид и тип транспортных средств;
- вид транспортно-технологических систем;
- затраты на транспортировку на внутренних и международных сообщениях;
- ритмичность и регулярность движения транспортных единиц;
- сохранность перевозимых грузов и др.

Более 90% всех грузовых перевозок осуществляется с участием двух и более видов транспорта, а в транспортных узлах, являющихся стыковочными пунктами различных транспортных систем, грузы находятся до 70% времени

перемещения. Значимость координации работы железных дорог и портов является приоритетной среди задач стыковки транспортных систем. Взаимодействие портов и железных дорог Северо-Запада оказывает существенное влияние не только на транспортную систему России, но и на деятельность международных транспортных коридоров [4].

Единство транспортной системы обеспечивается технической, технологической, экономической, организационной и правовой формами координации.

К элементам транспортной системы относят:

- грузы;
- пункты сосредоточения груза (грузовые площадки, терминалы);
- транспортную сеть;
- подвижной состав;
- погрузочно-разгрузочные средства;
- тара и упаковка.

Грузом являются товары, предметы, предназначенные для перевозки.

Транспортная характеристика груза – совокупность свойств груза, определяющих его транспортабельность (условия перевозки, перевалки, хранения, вид упаковки, меры техники безопасности). К основным транспортным характеристикам относят массу, размеры, плотность, влажность, удельный погрузочный объем и т. п.

Важнейшими физико-химическими свойствами грузов являются: гигроскопичность, распыляемость, слеживаемость, смерзаемость, способность к самовозгоранию, окислению, к радиационному воздействию. Перевозчики классифицируют грузы в зависимости от технологии погрузки и разгрузки, способа перевозки, вида тары и др. Существуют различия в классификации перевозимых грузов, определяемые особенностями используемых видов транспорта.

Процесс товародвижения для обеспечения смешанных перевозок требует создания узловых трансформационных пунктов, в которых должен

быть обеспечен доступ к используемому подвижному составу, быстрая смена подвижного состава, удобство процессов трансформации грузовых и пассажирских потоков. На основе исследования интенсивности грузо- и пассажиропотоков, а также перспектив их развития, осуществляется строительство и выбор месторасположения терминалов.

Терминал представляет собой комплекс устройств, обеспечивающих взаимодействие различных видов транспорта в процессе продвижения грузовых и пассажирских потоков. Например, авиагрузовой терминал, грузовая железнодорожная станция, грузовая автостанция, внутренний водный грузовой терминал, терминальные комплексы морских портов.

Терминалы располагаются в конечном, промежуточном или начальном пункте транспортной сети и обеспечивают взаимодействие различных видов транспорта.

К числу основных функций, выполняемых терминалами, относят:

- прием и выдачу грузов;
- укрупнение грузов;
- расформирование сборной отправки на исходные мелкие (расконсолидация);
- хранение грузов;
- обслуживание и текущий ремонт транспортных средств.

Основными характеристиками терминалов являются: наличие складских и перегрузочных площадей, виды и количество подъемно-транспортного оборудования и пр.

Элементами транспортной сети выступают транспортные пути, которые классифицируются по трем признакам: по видам, по принадлежности и по характеру транспортных средств.

По видам пути делятся на:

- естественные – моря, реки, воздушное пространство, пешеходные и выючные тропы;

- искусственные – автомобильные и железные дороги, тоннели, монорельсовые и канатные дороги и др.

С целью использования естественные пути иногда требуют соответствующего улучшения – углубление дна, удаление порогов, укрепление берегов и т. д.

По принадлежности пути делятся на:

- пути общего пользования;
- частные пути, которые созданы частными лицами и отдельными предприятиями для собственных нужд. Например, автомобильные дороги и железнодорожные пути на территории предприятия;

- пути сообщения общего пользования, принадлежащие частным лицам. Возмещение затрат на их создание и эксплуатацию осуществляется посредством платы, основанной на интенсивности использования (сбор за перевезенную тонну или пассажира) или сбора, зависящего от числа прошедших транспортных единиц, независимо от степени использования.

По характеру транспортных средств пути делятся на:

- Автомобильные дороги.
- Железные дороги.
- Речные пути.
- Морские пути.
- Воздушные пути.
- Трубопроводные пути.

Подвижной состав как элемент транспортной системы формируется с учетом особенностей видов транспорта.

К подвижному составу железнодорожного транспорта относят вагоны: грузовые и пассажирские.

Подвижной состав автомобильного транспорта состоит из автомобилей (автофургонов, грузовых автомобилей открытого типа, самосвалов, автоплатформ, автоцистерн и т. д.), тягачей, прицепов и полуприцепов.

Подвижной состав морского транспорта состоит из судов, предназначенных для перевозки грузов (и/или пассажиров) по морским путям сообщения. Морские суда классифицируются по назначению, характеру перевозок, способу передвижения, материалу корпуса, виду двигателя и другим признакам.

Подвижной состав речного транспорта образует речной флот, который структурируется по следующим признакам: назначению, составу перевозок, способу движения, гидрометеорологическим районам плавания, дальности перевозок и приписке, материалу корпуса.

Подвижной состав воздушного транспорта включает самолеты, вертолеты, планеры, аэростаты.

Погрузочно-разгрузочные средства. Для механизации погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ широко используются различного рода краны и погрузчики.

Для погрузочно-разгрузочных работ применяются различные виды кранов: козловые (грузоподъемностью до 50 т) – используются на открытых площадках; автомобильные (грузоподъемностью от 3 до 45 т) – применяются на рассредоточенных объектах, так как обладают высокой мобильностью; краны-штабелеры (мостовые и стеллажные) – используются в закрытых помещениях для укладки товаров в штабели (штабель – уложенные друг на друга тарно-штучные грузы) или стеллажи значительной высоты, а также для отбора товаров с мест хранения; консольные (напольные и настенные) – предназначены для работы с грузами небольшой массы и малых габаритов, используются для перемещения груза от одного рабочего места к другому.

Большинство погрузчиков снабжены противовесом, их грузоподъемность составляет от 1,0 до 40 т. Погрузчики могут оснащаться сменными грузозахватными приспособлениями.

Для переработки длинномерных грузов, листового металла и т. п. используются погрузчики с боковым захватом, благодаря чему они могут работать в узких складских проходах. Грузоподъемность погрузчиков с

боковым захватом, как правило, до 25 т и они могут поднимать грузы на высоту до 11 м.

Важную роль в достижении качества обслуживания, сохранности продукции и эффективности логистических операций по транспортировке, складированию, перевалке, укладке, хранению продукции играет тара и упаковка.

Тара и упаковка являются средствами, обеспечивающими защиту товара в процессе обращения и окружающей среды от потерь, связанных с их повреждением.

Во всех странах мира при организации доставки грузов наблюдается тенденция укрупнения грузовых мест. Наиболее распространенным способом укрупнения грузовых мест является контейнеризация.

Целью контейнеризации является повышение эффективности грузовых работ за счет их ускорения и упрощения, сокращение простоев транспортных средств и в конечном счете сокращение общих расходов на доставку товаров.

Система складирования обеспечивает сохранность сырья и продукции, сглаживает несоответствия между наличием и потребностью в материалах в процессе производства и потребления, выполняет различные операции, направленные на преобразование материального потока.

К внутрискладским операциям относят: транспортные, погрузочные, разгрузочные, сортировочные, комплектовочные, промежуточные перегрузочные операции, а также технологические операции, представляющие собой комплекс дополнительных услуг.

Складское хозяйство включает в себя множество компонентов:

- склад (складское помещение и территорию склада);
- системы погрузки, разгрузки (оборудование для погрузки и разгрузки, автомобильные и железнодорожные рампы и пр.);
- внутренние транспортные системы (конвейеры, авто- и электропогрузчики, вагонетки);

- системы переработки грузов (системы штрих-кодирования, линии пакетирования и упаковки, сортировки, коммиссионирования);
- системы хранения грузов (стеллажи, специальные емкости, специальное оборудование для сохранения качества товаров);
- системы складского учета грузов.

Склады являются необходимыми звеньями логистических цепей поставок на самых разных ее этапах – снабжения, производства, транспортировки, распределения.

1.2 Особенности транспортно - логистической инфраструктуры России

Все виды транспорта, кроме трубопроводного, осуществляют перевозку как грузов, так и пассажиров. Вклад в общий грузооборот и пассажирооборот отдельных видов транспорта существенно различается.

Объем перевозки пассажиров в 2012 г. по видам транспорта общего пользования распределился следующим образом: автомобильный (перевозки автобусами и таксомоторами) транспорт занял 59,83%, городской электрический транспорт (трамвай, троллейбус, метрополитен) – 34,8%, железнодорожный – 4,96%, воздушный – 0,36%, внутренний водный – 0,02% и морской – 0,005%. На рис. 1.3 представлена структура пассажирооборота транспорта общего пользования в 2012 г.

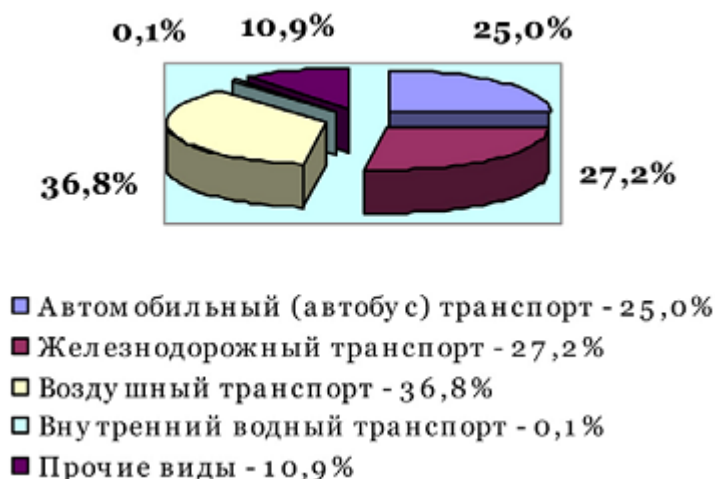


Рисунок 1.4 – Структура пассажирооборота транспорта общего пользования РФ в 2012 г [5].

Сопоставляя пассажирооборот транспорта общего пользования за 2012 г. (532,5 млрд пассажиро-километров) и 1990 г. (791,0 млрд), можно отметить, что объемы всех видов транспорта по перевозке пассажиров в течение этого периода сократились и пока не вернулись к прежним значениям.

Определенные изменения в структуре пассажирооборота транспорта общего пользования произошли в последние годы: увеличилась доля воздушного транспорта, сократилась доля автомобильного и железнодорожного. Существенные различия в структуре использования видов транспорта общего пользования связаны с тем, что показатель пассажирооборота учитывает расстояние перевозки. Поэтому, например, воздушный транспорт в пассажирообороте занимает 36,8%, а в перевозке пассажиров – только 0,36%.

Внутренний водный (речной) транспорт как в перевозке пассажиров, так и грузов занимает необоснованно низкую долю. Речной транспорт может составить реальную конкуренцию железнодорожному и автомобильному транспорту. Доля речного транспорта в странах Евросоюза в среднем составляет 6%, но при этом, например, в Нидерландах она составляет 31% (по погрузке) 40, значительна доля речного транспорта также в Великобритании и

Германии. Во многих европейских странах, имеющих морскую границу, на внутренних перевозках используется морской транспорт, что значительно удешевляет стоимость перевозимых потребительских товаров.

В настоящее время в России доминирует железнодорожный транспорт, поскольку основной разновидностью грузов является сырье и для его перемещения альтернативы железным дорогам не существует. В нише перевозки грузов с высокой добавленной стоимостью предпочтение отдается автотранспорту. В постсоветский период на автомобильный транспорт переориентировались участники транспортного рынка по доставке грузов на расстояние до 800 км. Как следствие, повышенная нагрузка на дорожную сеть, пробки на дорогах, низкая скорость доставки и вред окружающей среде. В 2011 г. ЕС в утвержденной концепции развития транспорта поставил задачу к 2030 г. не менее 30% грузов, которые перевозятся на автомобилях на расстояние свыше 300 км, перевести на железные дороги и водный транспорт [6].

Проблемы структурного реформирования и развития железнодорожного транспорта не являются уникальными для России. Большинство железных дорог мира в 1970-1980-х гг. столкнулись с тем, что темпы развития отрасли перестали отвечать потребностям экономики.

Доля морского транспорта России в перевозках грузов ничтожно мала. Для страны с протяженностью морских границ порядка 38 тыс. км – это недопустимо. Сейчас Россия располагает 64 морскими портами (крупнейшим является порт Новороссийск, грузооборот в 2012 г. – 159 млн т, или 28% от грузооборота всех морских портов), причем еще в 2002 г. их было только 43. Вместе с тем торговый флот России за последнее десятилетие сократился почти на треть. Если в 2003 г. он включал 3886 морских судов, то в начале 2013 г. – только 2760. Сокращение произошло за счет рыболовных судов и судов для генеральных грузов [7].

Коммерческий транспортный флот России ежегодно теряет более 3 млрд долл., которые российские грузовладельцы переводят иностранным судовладельцам в оплату фрахта. Происходит это потому, что 60% общего

тоннажа коммерческого флота (суммарного дедвейта⁴⁴), используемого в России, эксплуатируется под иностранными флагами. В период с 1995 по 2002 г. из 162 судов, построенных для российских судовладельцев, 90% были зарегистрированы под иностранными флагами⁴⁵. В настоящее время наметилась тенденция к строительству судов на отечественных верфях и эксплуатации их под российским флагом. Примером может служить реализованный проект Р-70046 строительства двух танкеров ледового класса дедвейтом по 70 000 т («Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов») для ОАО «Совкомфлот».

В натуральном выражении, согласно данным Lloyd's Marine Intelligence, 75% мировой торговли осуществляется морским путем, в то время как на долю железной дороги приходится 16%, на трубопроводные системы – 9% и воздушные перевозки – 0,3%. Перевозка морем большинства видов сырьевых товаров сегодня обходится в разных регионах в 2-15% от их стоимости [8].

Роль морского транспорта в мировой экономике значительна.

На торговые суда приходится 85 % мирового флота, а на перевозку морем – 75% всей торговли. При этом весь глобальный флот насчитывает сегодня около 50 000 морских судов общей грузоподъемностью около 1,4 млрд т. В абсолютных значениях объем мировой торговли достигает 15 трлн долларов, из которых 9 трлн обслуживается морским путем, то есть 60% грузов. Доля России в этом грузопотоке пока только 6%. Эксперты видят возможность изменения ситуации в расширении использования Северного морского пути (СМП), позволяющего доставлять грузы из Шанхая в Роттердам на две недели быстрее, чем через Суэцкий канал. Если маршрут «Мурманск — Нингбо (Китай)» занимает 20-23 дня, то путь через Суэцкий канал составляет 35-38 дней [9].

В 2011 г. по СМП впервые было проведено самое крупное за все время эксплуатации трассы судно — танкер «Vladimir Tikhonov», дедвейтом 162362 т с грузом газоконденсата 120843 т, принадлежащее ОАО «Совкомфлот».

Развитию морских сообщений много внимания уделяют ближайшие соседи на Северо-Западе России, государства региона Балтийского моря, понимающие огромную важность морского судоходства.

По данным Минтранса РФ и Федеральной службы государственной статистики, протяженность путей сообщения характеризуется следующими параметрами (табл. 2)

Таблица 2 – Протяженность путей сообщения (на конец года, тыс. км) [10]

Виды транспортных путей	1990	2000	2012
1	2	3	4
Железнодорожные пути - всего В том числе:	160	139	121
общего пользования	87	86	86
необщего пользования	73	53	35
Автомобильные дороги - всего	884	898	1444
Окончание таблицы № 2			
1	2	3	4
В том числе:			
общего пользования	455	584	1283
необщего пользования	429	314	161
Из общей протяженности автомобильных дорог - дороги с твердым покрытием - всего	657	752	1040
Из них:			
федерального значения	-	46	51
Магистральные трубопроводы	212	215	250
Внутренние водные пути	103	85	101

Из приведенных в таблице данных видно, что эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования увеличилась за счет строительства и реконструкции новых автодорог. Однако реальная потребность в дорогах с учетом уже существующего трафика в два раза выше.

Кроме того, следует отметить, что на долю автодорог федерального, регионального или межмуниципального значения приходится 7,7 % , почти треть дорог имеют гравийное, щебеночное и мостовое покрытие. 28,3% сельских населенных пунктов РФ не имеют дорог с твердым покрытием, в них проживают более 2,3 млн человек.

В настоящее время дорожные сети наиболее хорошо развиты в США (протяженность дорог составляет 6,5 млн км), Китае (более 4 млн км) и в Индии (3,4 км). Европейский лидер – Франция (около 900 тыс. км).

Наибольшее количество автомобильных дорог сконцентрировано в европейской части России в Московском регионе (630 км на 1000 кв. км). Наименьшая плотность наблюдается в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах (37 км и 31 км на 1000 кв. км соответственно). На Севере страны этот показатель составляет всего 3,2 км на 1000 кв. м территории. С учетом того, что средняя плотность дорог в России составляет 68 км на 1000 кв. км, то в сравнении с европейскими странами отставание измеряется десятками раз. Так, во Франции и Великобритании плотность дорог составляет примерно 1700 км на 1000 кв. км, в Австрии, Италии, Чехии – около 1600 км, в Польше – около 930 [11].

2 Характеристика транспортной логистики Томской области на современном этапе

2.1 Краткая характеристика Томской области

Томская область расположена в географическом центре Сибири – в юго-восточной части Западно-Сибирской равнины.

Граничит на востоке с Красноярским краем, на юге – с Кемеровской и Новосибирской областями, на западе – с Омской, Тюменской областями, на северо-западе и севере – с Ханты-Мансийским автономным округом.

В области шесть городов (Томск, Северск, Стрежевой, Асино, Колпашево, Кедровый), четыре из которых являются городскими округами (Стрежевой, ЗАТО Северск, Асино, Колпашево), 16 муниципальных районов.

Томская область – один из основных регионов России по добыче нефти и газа: на 1 января 2014 года открыто более 128 месторождений. Извлекаемые запасы нефти – 549,9 млн тонн, газа – 278,2 млрд м куб. Перспективные запасы нефти – 745,8 млн тонн, газа – 328 млрд м куб.

Извлекаемые запасы бурого угля составляют 5 млрд тонн. По торфяным ресурсам (общие запасы – 28,7 млрд тонн) область занимает второе место в России. Разведанные запасы торфа – 6,2 млрд тонн, титана – 2,5 млн тонн, песка – 723,5 тыс. куб. м, железа (Бакчарское железорудное месторождение) – 2,7 млрд тонн.

Лесные массивы занимают 61,8% территории области. Общий запас древесины – 2,9 млрд м куб.

Разведано 31 месторождение пресных подземных вод, в том числе 21 – в пределах артезианского бассейна, для лечебно-курортных целей – четыре месторождения минеральных вод.

Основа промышленности – химия и нефтехимия, машиностроение, производство электрооборудования и радиоэлектроники, деревопереработка и пищевая промышленность.

Наиболее динамично развивающаяся отрасль экономики региона – инновационное производство.

В объеме производства химической продукции России в 2014 году на долю томского полипропилена приходится 14,9%, полиэтилена высокого давления – 13,5%. Выпуск полипропилена в Томской области после модернизации производства составит около 140 тыс. тонн. Доля ООО «Сибметакхим» в общероссийском производстве химической продукции составляет: по метанолу-ректификату около 29,4%, по формалину (кроме фармацевтического) около 8,6%, по карбамидоформальдегидной смоле около 4,3%.

В российском машиностроении на долю томских предприятий приходится производство 8,4% проводов обмоточных изолированных, 1,8% многофазных электродвигателей переменного тока, 3,9% передающей аппаратуры для радиосвязи, радиовещания и телевидения.

В 2014 году доля продукции томских лесоперерабатывающих предприятий в общероссийском производстве древесноволокнистых плит МДФ составила 4%, древесностружечных плит – 4,3%.

Продукцию лесопромышленного комплекса экспортируют более чем в 20 стран ближнего и дальнего зарубежья.

В регионе действует один из крупнейших ядерных центров – ОАО «Сибирский химический комбинат». С 2013 года на территории Томской области ведется строительство промышленного (индустриального) парка, предполагающего две площадки – «Северную» (промышленное производство), «Березовую» (пищевое производство).

Технологические направления, развитые в Томской области – электроника, биотехнологии, информационно-телекоммуникационные технологии, новые материалы и нанотехнологии, малотоннажная химия, фармацевтика и медицинское приборостроение. Инновационная инфраструктура региона включает: особую экономическую зону технико-внедренческого типа г. Томска; 14 офисов коммерциализации разработок вузов и академических

институтов; семь инновационных бизнес-инкубаторов; один центр трансфера технологий; инновационно-технологический центр; межведомственный центр нанотехнологий «Томскнанотех»; закрытый паевой фонд венчурных инвестиций «Региональный венчурный фонд инвестиций в малые предприятия в научно-технической сфере в Томской области» под управлением ЗАО «УК Мономах»; сеть рискованного финансирования «Бизнес-ангелы»; девять венчурных партнеров Фонда посевных инвестиций ОАО «РВК»; мультидисциплинарный нанотехнологический центр «СИГМА.Томск»; технологическую платформу «Медицина будущего».

Распоряжением Правительства РФ от 06.10.2011 №1756-р одобрена концепция создания в Томской области Центра образования, исследований и разработок (проект «ИНО Томск 2020»).

Доля организаций потребительского сектора экономики в ВРП за последние 10 лет выросла более чем в два раза и достигла 14%. На потребительском рынке области работает ~ 6 тыс. магазинов, включая более 300 сетевых торговых хозяйствующих субъектов; 1,6 тыс. организаций общепита; 3 тыс. объектов бытового обслуживания; девять розничных рынков.

В рейтинге инвестиционной привлекательности регионов России 2013 года, подготовленном Национальным рейтинговым агентством, Томская область показала лучший результат среди регионов Сибирского федерального округа: регион отнесен к группе IC3 (высокая инвестиционная привлекательность – третий уровень).

С 2007 по 2013 гг. рейтинговым агентством «Эксперт РА» Томской области присваивается инвестиционный рейтинг на уровне 3B1 – пониженный потенциал, умеренный риск.

На территории Томской области два аэропорта – в Томске и Стрежевом. Из аэропорта Богашево (Томск) с мая 2013 года выполняют международные полеты. Воздушные перевозки осуществляются более чем в 20 городов России, ближнего и дальнего зарубежья осуществляются авиакомпаниями «Томск Авиа», S7 Airlines, «ТРАНСАЭРО», «ЮТэйр», «Аэрофлот – Российские

авиалинии», «Оренбургские авиалинии», «КАТЭК Авиа», «Таймыр», «ИКАР», «SCAT», «Уральские авиалинии».

Открыт первый регулярный международный рейс Томск – Астана, расширена маршрутная сеть в Грецию (Ираликон, Родос), Болгарию (Бургас), на Кипр (Ларнака).

Появилось новое направление на внутренних авиалиниях – Томск – Абакан, чему способствовала программа поддержки региональных перевозок на федеральном и региональном уровнях. Рейсы в Новосибирск и Красноярск также стали выполняться чаще.

Протяженность внутренних водных путей – 5 195 км. Судоходные реки – Обь, Васюган, Кеть, Томь, Парабель, Чулым, Чая. Социально значимые пассажирские маршруты водного транспорта общей протяженностью 1 506,2 км охватывают более 40 населенных пунктов.

Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на территории региона составляет 3 398 км, в их числе трассы, обеспечивающие межрегиональное сообщение по направлениям Томск – Юрга, Томск – Кожевниково – Новосибирск, Томск – Мариинск.

Активно идет строительство северной широтной автомобильной дороги «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» общей протяженностью 2 173 км. Трасса проходит по территориям Свердловской, Томской, Тюменской областей и ХМАО, обладающих огромными потенциальными возможностями для развития экономики страны.

От границы с Ханты-Мансийским автономным округом до Томска протяженность дороги составляет 842 км (602 км уже построены). Данный проект улучшит транспортную доступность северных районов Томской области, будет способствовать развитию экономики регионов-участников, обеспечит автомобильное сообщение Томской области с промышленными центрами Урала.

Эксплуатационная длина железных дорог на территории области – 346 км.

Основная магистраль – «Белый Яр – Томск – Тайга». Для развития железнодорожного транспорта до 2015 года запланировано проектирование Северо-Сибирской железнодорожной магистрали на участках Нижневартовск – Белый Яр и Белый Яр – Лесосибирск.

Основное преимущество Томской области – высокий научно-образовательный потенциал. На территории региона работают шесть государственных и три негосударственных вуза, восемь филиалов иногородних вузов, пять институтов СО РАН, шесть институтов СО РАМН, по одному институту РАСХН и РАО. В томских университетах учатся жители 72 регионов России и 40 зарубежных стран. По процентному соотношению иногородних студентов Томск занимает третье место в России, уступая только Москве и Санкт-Петербургу, по уровню концентрации научных сотрудников – первое. Томск является единственным городом в азиатской части страны, где два университета – Томский политехнический и Томский государственный – имеют статус национальных исследовательских, эти же университеты входят в перечень 15 университетов России, включенных в программу повышения конкурентоспособности вузов России среди ведущих мировых научно-образовательных центров. Программа ТОП-5 к 2020 г. (Постановление Правительства Российской Федерации от 16 марта 2013 года № 211).

2.2 Анализ транспортно-логистической инфраструктуры области

Развитие транспорта и логистики непосредственно связано с развитием грузообразующих отраслей экономики. Параллельно росту грузооборота в Российской Федерации, в том числе и в Томской области, наблюдается позитивная динамика инвестиций в основной капитал отрасли, однако существующие темпы роста инвестиций недостаточны для создания современной транспортной инфраструктуры.

Ведущим политическим фактором, во многом определяющим вектор развития транспортного комплекса, является государственная федеральная

политика в этой сфере. С 2000-х годов на федеральном и региональном уровнях реализуется программно-целевой метод отраслевой политики – федеральные и региональные целевые программы, направленные на обеспечение эффективности использования всех видов ресурсов. При этом наблюдается существенное увеличение объемов финансирования в сферу транспорта из федерального бюджета, что способствует реализации стратегически важных, капиталоемких инфраструктурных проектов.

В целом в транспортном комплексе России на фоне объективного роста спроса со стороны населения и экономики на транспортные услуги отмечаются противоречивые тенденции: несбалансированное развитие различных видов транспорта и первоочередное развитие транспорта, ориентированного на доставку сырья к границам государства (трубопроводный и железнодорожный транспорт). Положительной тенденцией является рост активности государства в сфере ликвидации инфраструктурных ограничений, сдерживающих реализацию крупных инвестиционных проектов. Таким образом, несмотря на значительные системные проблемы, наметившиеся тенденции в отрасли свидетельствуют о позитивных преобразованиях в транспортном комплексе России и усилении в государственной политике приоритетов по развитию транспорта.

Для сибирских регионов во многом характерны общероссийские тенденции развития транспортной системы. При этом преимущественно регионы Сибирского федерального округа обладают менее густой сетью инфраструктурных объектов, чем Россия в целом, однако демонстрируют более высокие темпы роста грузоформирующих отраслей, увеличивающих спрос экономики на услуги транспорта. Вместе с тем, объемы строительства новых инфраструктурных объектов не превышают среднероссийских показателей, что не только обуславливает увеличение несоответствия спроса и предложения, но и приводит к дефициту пропускных мощностей на рынке.

В этой ситуации наблюдается рост активности региональных органов государственной власти и бизнес-структур в сфере модернизации и развития

транспортной системы регионов с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

Транспортный комплекс Томской области является важнейшим сектором региональной экономики, обеспечивающим необходимые условия развития базовых отраслей экономики, повышение качества жизни населения.

Доля транспорта и связи в валовом региональном продукте Томской области соответствует аналогичному показателю Российской Федерации и составляет 10,4% (6-е место в Сибирском федеральном округе). При этом по объему оборота организаций транспорта Томская область занимает 32-е место в Российской Федерации и 8-е место в Сибирском федеральном округе.

Современное состояние транспортно-логистического комплекса Томской области (рис. 2.1) во многом обусловлено следующими географическими факторами, оказывающими существенное влияние на динамику развития транспортной инфраструктуры региона:

- значительная площадь территории области;
- удаленность от транспортных путей федерального значения;
- территориальная неравномерность размещения объектов транспортной инфраструктуры и существенные различия в плотности транспортной сети на севере и юге области;



Рисунок 2.1 – Схема транспортно-логистической сети Томской области

- высокая концентрация природных сырьевых запасов (углеводородного сырья) в слабоосвоенных районах на севере области;
- наличие судоходной реки Обь, проходящей по всей территории области с севера на юг;
- специфика природных условий (заболоченный таежный ландшафт).

Транспортный каркас южной и северной функциональных зон Томской области имеет существенные отличия. Для юга Томской области характерно широкое покрытие сетью автодорог, наличие разветвленной сети железных дорог и крупного аэропорта. На севере Томской области существует иная модель транспортной системы: сезонный характер транспортного

обслуживания и смена трех видов транспорта: водного, воздушного, автомобильного.

Таким образом, пространственная модель развития транспортной системы Томской области во многом определяет уровень и динамику развития севера и юга Томской области.

Основные характеристики транспортно-логистической системы Томской области представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные характеристики транспортно-логистической системы Томской области

Наименование показателя	Единица измерения	Значение	Место в РФ
Эксплуатационная длина железнодорожных путей	Км	346	63
Густота железнодорожной сети	На 10000 кв. км	11	71
Автодороги с твердым покрытием общего пользования	Км	4149	60
Густота автомобильной сети	На 1000 кв. км	13	70
Протяженность внутренних водных путей	Км	5195	6
Плотность внутренних водных путей	Км на 1 кв. км	0,06	0,17
Эксплуатационная длина трубопроводов	Км	5897	-

В целом уровень развития транспортного комплекса Томской области существенно ниже, чем в большинстве регионов Российской Федерации, и по основным показателям соответствует одним из последних мест в рейтинге регионов.

Эффективность работы транспортно-логистического комплекса Томской области представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Эффективность работы транспортно-логистического комплекса Томской области

Наименование показателя	Единица измерения	2000	2014		
		ТО	ТО	РФ	СФО
1	2	3	4	5	6
Доля транспорта и связи в ВРП	%	11,4	10	10,7	13,2
Оборот организаций	млрд. руб.		26,2	3428,7	375,8

Окончание таблицы № 4					
1	2	3	4	5	6
Среднегодовая численность работников	тыс. человек	26,8	20,7	4471,2	709,8
Доля занятых от занятых в экономике	%	5,8	4,2	6,7	8,0
Износ основных фондов	%	59,1	44,9	23,5	25,7
Инвестиции в основной капитал	млн. руб.	790,9	1980,0	864069,2	58571,5
Доля инвестиций от всех инвестиций	%	9,3	5,4	18,9	13,3
Число ДТП	на 100 тыс. чел.	67,9	87,8	160,8	155,3

Уровень развития транспортного каркаса определил место отрасли в экономике региона: по доле транспорта и связи в ВРП, удельному весу населения, занятого на транспорте, степени износа основных фондов и другим показателям Томская область не достигает не только среднероссийского уровня, но и уровня Сибирского федерального округа.

Общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Томской области на 01.01.2014 составляет 4135 км. Дороги области по техническим категориям и по типам покрытий представлены в таблицах 5 и 6.

Таблица 5 – Протяженность автомобильных дорог по техническим категориям

I категория		II категория		III категория		IV категория		V категория		Вне категории	
км	%	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%
13	0,3	93	2,25	1383	33,45	2198	53,2	314	7,6	134	3,2

Таблица 6 – Протяженность автомобильных дорог по типам покрытий

Цементобетонное покрытие		Асфальтобетонное покрытие		Гравийное покрытие		Грунт	
Км	%	Км	%	км	%	км	%
28	0,7	1786	43,2	1584	38,3	737	17,8

Общее количество мостов и путепроводов в Томской области по состоянию на 01.01.2014 составляет 197 шт. общей протяженностью 12228 п. м, в том числе 19 шт. (6328,1 п. м) железобетонных, 35 шт. (4805 п. м) металлических и 43 шт. (1095 п. м) деревянных. Кроме того, в зимнее время сооружаются 19 ледовых переправ длиной 9086,71 м.

В настоящее время основная доля автомобильных дорог и мостовых сооружений на них требует увеличения прочностных характеристик по причине ускоренного разрушения дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов. Сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения имеет недостаточную плотность, 203 сельских населенных пункта с численностью 44,8 тыс. человек не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования, техническое состояние значительной части автомобильных дорог по своим параметрам не соответствует техническим нормам и возросшей интенсивности движения.

Из 197 мостов, находящихся на дорогах общего пользования в Томской области, 38 мостов не соответствуют нормативным техническим характеристикам по состоянию и безопасности, что существенно снижает пропускную способность и безопасность автодорожной сети. В ближайшие годы должны быть предприняты серьезные меры по ремонту и капитальному ремонту искусственных сооружений.

Состояние некоторых мостов не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта, то есть мосты являются непригодными для ремонта и подлежат замене новыми.

Около 84,6% протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения не соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Более половины автомобильных дорог местного значения не имеют твердого покрытия. На территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, 203 населенных пункта области не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования.

Опережение роста интенсивности движения по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на автомобильных дорогах общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети, в том числе и улично-дорожной сети населенных пунктов, приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития области.

Сеть автодорог общего пользования в Томской области имеет значительную степень износа. Это вызвано тем, что при постоянном увеличении интенсивности дорожного движения и росте парка транспортных средств в 2002 - 2006 годах после ликвидации дорожных фондов серьезно снизились темпы строительства и капитального ремонта автодорог. В 2007 - 2008 годах удалось обеспечить существенное увеличение объемов финансирования дорожного строительства, однако вследствие кризисных явлений в экономике в 2009 году эти объемы были снижены.

В соответствии с Поручением Президента Российской Федерации от 22.12.2012 N Пр-3410 и Поручением Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 N ДМ-П13-8043 (далее - Поручения) одним из приоритетных направлений развития дорожного хозяйства определено удвоение объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в период 2013 - 2022 годов по сравнению с объемами строительства и реконструкции в период 2003 - 2012 годов.

За период 2003 - 2014 годов в Томской области введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 205,67 км автомобильных дорог общего

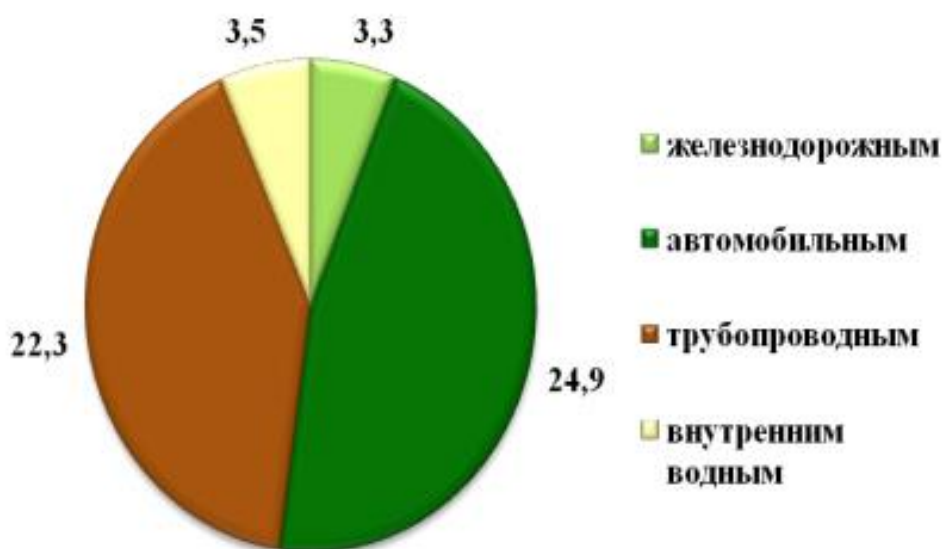
пользования, софинансирование из федерального бюджета составило 5120,0 млн рублей.

За период 2016 - 2022 годов запланировано ввести в эксплуатацию 412,85 км автомобильных дорог общего пользования. Учитывая финансовые возможности дорожного фонда Томской области, для обеспечения заявленного прироста необходимо выделение дополнительного финансирования (субсидирования) из федерального бюджета.

К сильным конкурентным позициям транспортно-логистической системы Томской области можно отнести:

Рост спроса грузообразующих отраслей на услуги транспортной отрасли. С 2010 года в отрасли наблюдается постепенный рост грузооборота за счет усиления роста экономики области и увеличения внутреннего потребления.

Лидирующие позиции по перевозке грузов занимает автомобильный и трубопроводный транспорт – 87,4% общего объема грузоотправления (рис. 2.2)



- Развитая система подготовки квалифицированных кадров. В крупном научно-образовательном центре г. Томска расположено несколько специализированных университетов и институтов, колледжей, специализирующихся на подготовке специалистов для транспортного комплекса.

В структуре выпускников Томской области наибольшую долю занимают специалисты с высшим образованием – 53%, при этом доля студентов, трудоустроившихся по специальности на предприятия автомобильного и железнодорожного транспортного комплекса, превышает 70% общего числа выпускников.

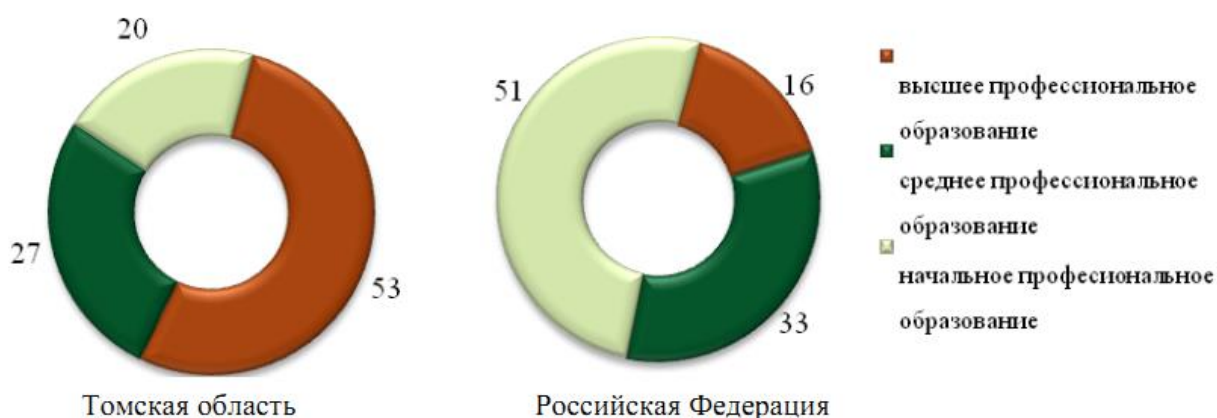


Рисунок 2.4 – Структура выпуска специалистов транспорта по базовым специальностям, 2015 год.

К числу слабых конкурентных позиций – системных проблем транспортной системы Томской области можно отнести следующие показатели:

- Асимметричная модель транспортной системы, обусловленная природными и историческими предпосылками (рис. 2.5). В силу природной дифференциации территории северные районы заметно уступают южной части по уровню развития транспортной инфраструктуры.

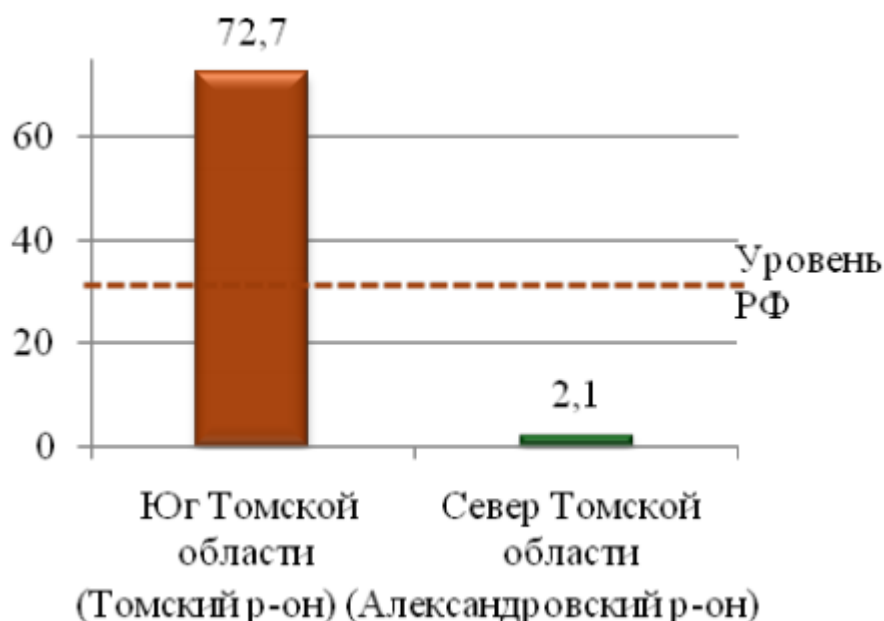


Рисунок 2.5 – Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 2014 году, км на 1000 кв. км

- Высокая степень износа основных фондов и неудовлетворительное финансовое положение транспортных предприятий. Транспортный комплекс региона характеризуется неудовлетворительными финансовыми показателями и, как следствие, высоким уровнем износа основных фондов транспортного комплекса (рис. 2.6).

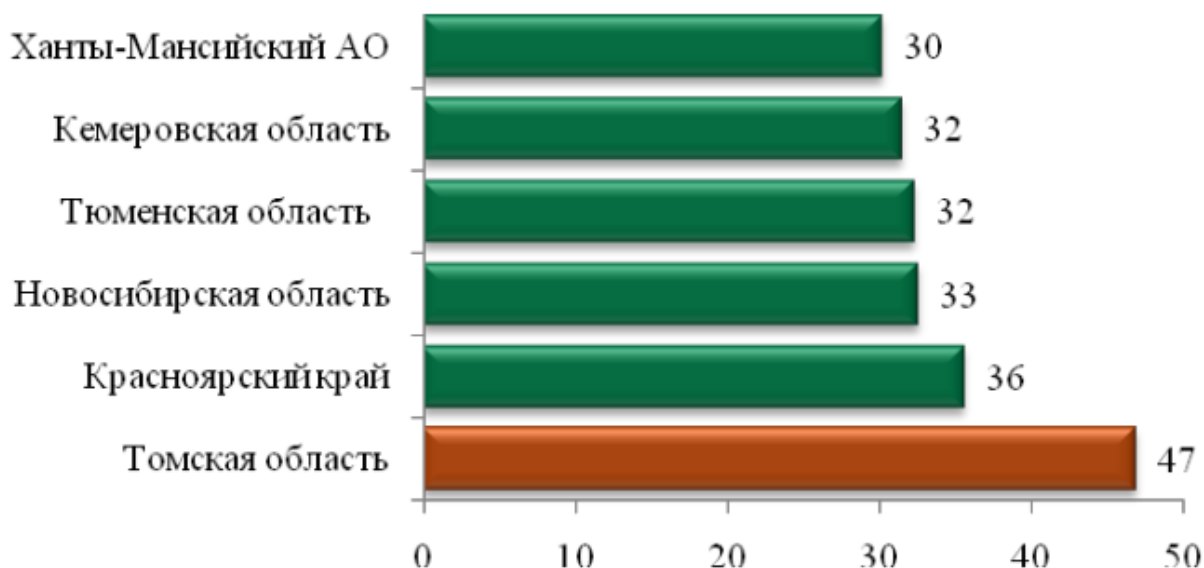


Рисунок 2.6 – Износ основных фондов на транспорте в 2014 году

- Удаленность от транспортных путей федерального значения (рис. 2.7). Низкий транзитный потенциал. Томская область относится к крупнейшим сибирским регионам, которые находятся вне зоны Транссиба и дублирующих его федеральных трасс «Обь» – «Енисей» – «Байкал» – «Амур». Магистрализация Сибири вне границ области ограничивает в настоящий момент развитие территории, придавая ей большую периферийность.



Рисунок 2.7 - Основные транспортные магистрали на территории Сибирского федерального округа

- Низкая инвестиционная активность (рис. 2.8). Томская область занимает одно из последних мест по объему инвестиций в основной капитал транспортного комплекса в Сибирском федеральном округе, что существенно ограничивает развитие транспортного комплекса региона.

- Отсутствие постоянной круглогодичной транспортной связи между всеми населенными пунктами области. Транспортная доступность районов области различна: из 580 жилых сельских населенных пунктов Томской

области 139 сельских населенных пунктов не имеют устойчивого транспортного сообщения.

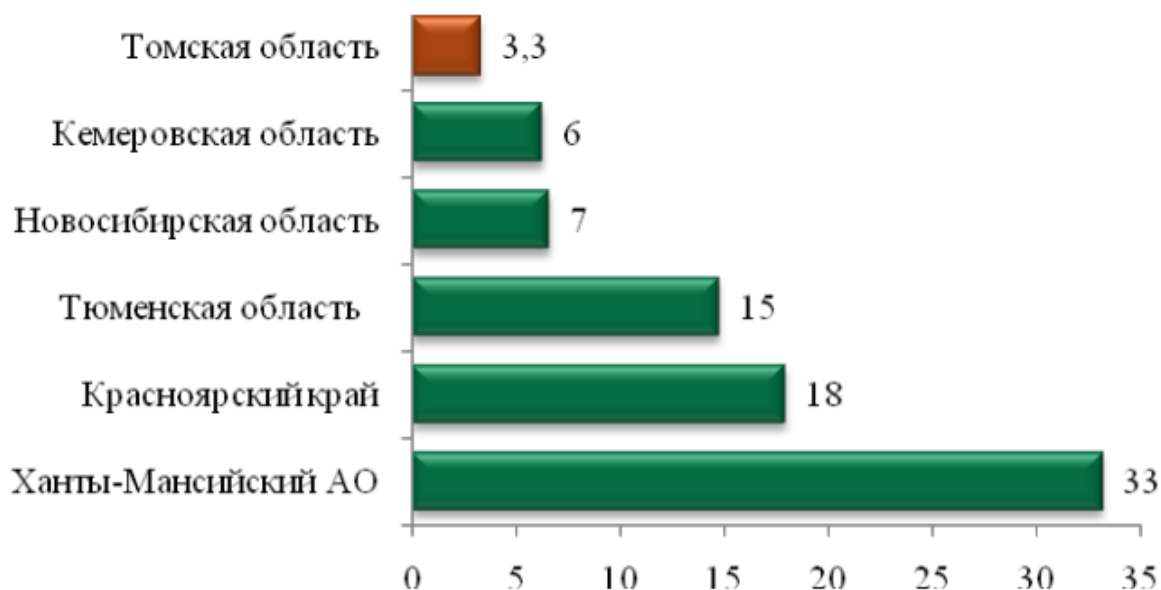


Рисунок 2.8 – Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса в 2014 году

Таким образом, можем говорить о том, что в целом уровень развития транспортного комплекса Томской области существенно ниже, чем в большинстве регионов Российской Федерации, и по основным показателям соответствует одним из последних мест в рейтинге регионов. При этом транспортно-логистическая система имеет как сильные, так и слабые стороны, что необходимо учитывать при разработке стратегии ее развития. В целом можно говорить о существенных различиях в развитии транспортно-логистической системы на севере и юге Томской области. Поэтому, будем разрабатывать направления развития инфраструктуры отдельно для севера и юга области.

3 Разработка возможных направлений развития транспортной логистики в Томской области

3.1 Приоритеты и цели стратегии развития транспортно-логистической системы Томской области

Систему приоритетов и направлений развития транспортной системы Томской области будем формировать исходя из следующих принципов:

- Сохранение существующего функционального зонирования территории области.
- Обеспечение потребностей экономики. Существующее функциональное зонирование (рис. 3.1) и экономическая специализация районов Томской области определили приоритеты и направления развития транспортного комплекса в перспективе.

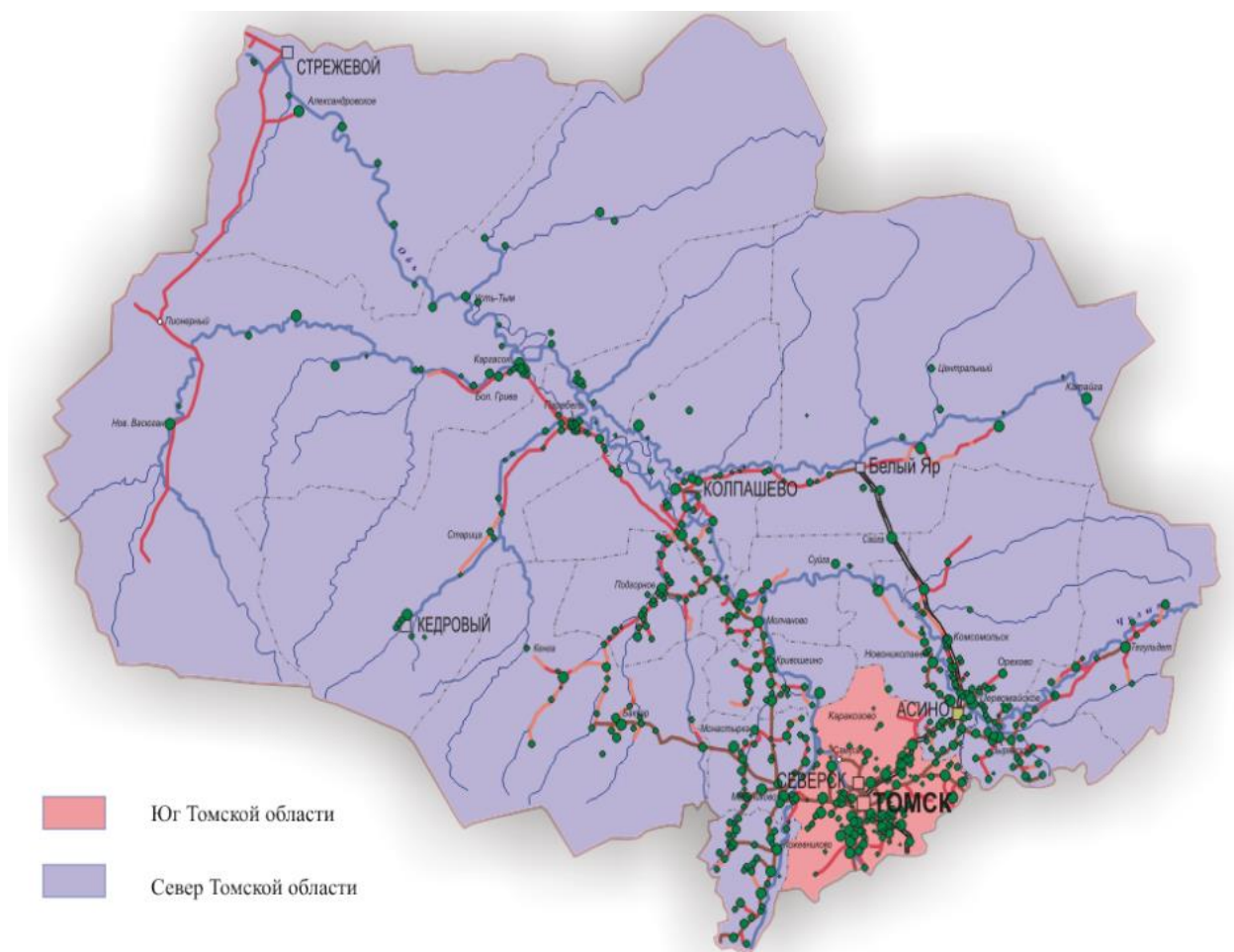


Рисунок 3.1 – Функциональное зонирование Томской области

Экономическое развитие территории на севере Томской области требует создания каркаса сухопутных путей для обеспечения круглогодичного сообщения с ресурсообеспеченными районами области.

Развитие инновационной экономики и обрабатывающей промышленности на юге Томской области предполагает строительство высокотехнологической инфраструктуры (транспортно-логистический комплекс, международный и грузовой терминалы в аэропорту Богашево в г. Томске, организацию автомобильного скоростного движения Томск – Новосибирск, строительство дорожной инфраструктуры в зоне АЭС) для формирования Томской агломерации.

При этом стратегический выбор предполагает определение одного или двух приоритетных видов транспорта в среднесрочном и долгосрочном периодах реализации Стратегии в рамках существующей системы территориального зонирования, а также их дифференциацию по периодам реализации Стратегии в разрезе выделенных поясов.

В среднесрочной перспективе (до 2020 года), ввиду ограниченности ресурсов, стратегический выбор ориентирован на развитие видов транспорта, обеспечивающих круглогодичное функционирование транспортной системы Томской области и способствующих развитию экономического потенциала региона.

В долгосрочной перспективе (до 2030 года) выбор должен обеспечить сбалансированное развитие транспортного каркаса, поступательную динамику развития всех видов транспорта и рост транзитного потенциала Томской области.

Приоритеты развития транспортно-логистической системы Томской области представлены в следующей таблице.

Таблица 7 – Матрица приоритетов развития транспортно-логистической системы Томской области

	Среднесрочные приоритеты	Долгосрочные приоритеты
Север ТО	1. Развитие дорожного хозяйства. 2. Обеспечение транспортной доступности периферийных поселений на основе внутреннего водного и воздушного транспорта.	1. Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры. 2. Строительство транспортных узлов.
Юг ТО	1. Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры. 2. Развитие аэропорта Богашево г. Томска	1. Модернизация транспортного узла в г. Томске 2. Формирование рынка логистических услуг

Рассмотрим указанные приоритеты более подробно.

Среднесрочная перспектива (до 2020 года).

Север Томской области:

Приоритет № 1. Развитие дорожного хозяйства. Сеть автомобильных дорог севера Томской области имеет невысокую плотность и включает 4 крупных и десятки небольших изолированных участков автодорог преимущественно низких технических категорий. Развитие северных территорий предполагает создание опорного каркаса автодорог, объединенных системой мостовых переходов через крупные реки с сетью автодорог федерального значения. При этом меридиональные проекты в дорожном хозяйстве приобретают статус стратегического приоритета в развитии транспортной системы региона в среднесрочной перспективе.

Приоритет № 2. Обеспечение транспортной доступности периферийных поселений, на основе внутреннего водного и воздушного транспорта. Выбор данного приоритета обусловлен стратегическими целями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и текущими полномочиями органов государственной власти субъектов Российской Федерации. Транспортная доступность периферийных районов Томской

области должна обеспечиваться за счет развития автомобильного, внутреннего водного транспорта и малой авиации.

Юг Томской области:

Приоритет № 1. Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры. Планируемая реализация крупных инвестиционных проектов на приграничных территориях юга Томской области невозможна без модернизации существующих объектов железнодорожной инфраструктуры, поскольку текущий уровень пропускной способности железной дороги ограничивает рост грузопотока. Рост мобильности населения и скорости доставки высокотехнологичных грузов требует организации высокоскоростного движения на железных дорогах в направлении ведущих городских центров юга Западной Сибири.

Приоритет №2. Развитие аэропорта Богашево.

Развитию территории формируемой агломерации муниципальных образований «Города Томск», «ЗАО Северск», «Томский район» (далее - Томская агломерация) как общесибирского центра инновационной экономики на базе технико-внедренческой зоны будет способствовать укрепление позиций аэропорта Богашево в г. Томске как международного аэропорта. Развитие международного пункта пропуска через границу и развитие бизнес-авиации обеспечат Томской области рост деловой активности и развитие межрегиональных и международных связей.

Долгосрочная перспектива (до 2030 года).

Север Томской области:

Приоритет № 1. Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры. Приоритеты долгосрочной перспективы предполагают преодоление влияния факторов, сдерживающих в настоящее время развитие северных районов Томской области, путем создания опорного каркаса железных дорог для перевозки крупногабаритных грузов и запуска проектов индустриального освоения северных районов.

Приоритет № 2. Строительство транспортных узлов. Создание опорной автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, значительно усилившее транспортно-географическое положение Белого Яра, определяет целесообразность формирования в этом поселении транспортного узла как места сочетания базовых видов транспорта и новых точек роста на территории Томской области.

Юг Томской области:

Приоритет № 1. Развитие транспортного узла в Томске (модернизация). Развитие юга Томской области должно быть направлено на трансформацию города Томск в высокотехнологичный транспортный узел. Появление транзитных автомобильных и железнодорожных магистралей, открытие международного терминала, а также усиление связанности с крупными региональными центрами на базе построенных и модернизированных в среднесрочной перспективе автомобильных и железных дорог превратит Томскую агломерацию в долгосрочном периоде в крупный транспортный узел.

Приоритет № 2. Формирование рынка логистических услуг. Формирование на юге Томской области крупного транспортного узла обуславливает целесообразность развития в Томске рынка логистических услуг путем создания мультимодального транспортно-логистического комплекса в районе станции Копылово и открытия грузового терминала в аэропорту Богашево в г. Томске.

Согласно Стратегии развития Томской области до 2020 года формирование и развитие высокотехнологичной экономики требует наличия в регионе современной инфраструктуры. Долгосрочный экономический рост зависит от уровня развития транспортной системы и глубины инфраструктурных ограничений.

В этой связи целью развития транспортно-логистической системы Томской области в среднесрочной перспективе является **Развитие опорной транспортной сети, ориентированной на ликвидацию существующих**

ограничений социально-экономического развития. Реализация данной цели предполагает решение следующих задач (табл. 8).

Таблица 8 – Задачи развития транспортно-логистической системы Томской области в среднесрочной перспективе

Задача	Средство реализации	Текущий показатель	Планируемый показатель
1. Развитие опорного каркаса автомобильных дорог в Томской области.	Ввод новых автомобильных дорог с твердым покрытием.	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 кв. км – 13,6	16,4
2. Устранение узких мест железнодорожной сети на юге Томской области.	Увеличение пропускной способности железной дороги «Томск – Тайга».	Число поселений, обслуживаемых железнодорожным и/или автомобильным транспортом, ед. - 355	363
	Ввод железнодорожных мощностей в однопутном исчислении в городе Томск.	2	9
3. Увеличение пропускной способности судоходных участков рек в пределах Томской области	Выполнение дноуглубительных работ на судоходных участках рек в пределах Томской области	55 %	100 %
4. Развитие на базе аэропорта Богашево в г. Томске узлового аэропорта с международным пунктом пропуска	Увеличение интенсивности движения воздушных судов на международных авиалиниях	Интенсивность движения воздушных судов на международных авиалиниях, вылетов в год - 232	350
5. Обеспечение безопасности эксплуатации трубопроводного транспорта	Уменьшение износа основных фондов трубопроводного транспорта путем проведения капитальных ремонтов	Износ основных фондов трубопроводного транспорта – 54,4 %	40 %
6. Повышение эффективности системы грузо- и товародвижения создав логистический комплекс	Ввод складских помещений класса А	44	108

Определение долгосрочной цели развития транспортной системы Томской области основано на принципах последовательности, результативности и предположении, что в среднесрочном периоде будет сформирована база, создающая условия для решения задач более высокого уровня. Целью долгосрочной перспективы развития транспортно-логистической сети Томской области является **Превращение Томской области в полноценный субъект межрегиональных и международных связей.**

В дальнейшем, для достижения этой цели необходимо будет решить следующие задачи:

- Завершение формирования единой автодорожной сети, круглогодично доступной для населения.
- Интегрирование железнодорожной сети Томской области в опорный транспортный каркас России.
- Вовлечение внутреннего водного транспорта в реализацию проектов по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта.
- Дифференциация услуг воздушного транспорта Томской области в результате открытия в аэропорту Богашево в г. Томске грузового терминала.
- Расширение сети трубопроводного транспорта, способствующего динамичному развитию регионального нефтегазового комплекса.
- Дальнейшее развитие рынка логистических услуг в Томской области.

Таким образом, рассмотрев приоритеты среднесрочного и долгосрочного развития транспортно-логистической инфраструктуры Томской области для северной и южной её частей, разработали цели и задачи для среднесрочного и долгосрочного развития. Для среднесрочного развития были предложены конкретные количественные показатели развития транспортно-логистической инфраструктуры области. Перейдем к экономическому расчету данных показателей.

3.2 Экономические показатели стратегии развития транспортно-логистической системы Томской области

Выполнение предложенных мероприятий предполагает следующие изменения в транспортном каркасе Томской области:

- формирование устойчивой круглогодичной автодорожной и железнодорожной связи с севером Томской области;
- установление транспортного сообщения с Красноярским краем, Ханты-Мансийским автономным округом;
- обеспечение связанности муниципальных районов области автомобильным транспортом;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 км;
- увеличение плотности автомобильных дорог Томской области (до 16,4 км/1000 кв. км);
- расширение железнодорожной сети (рисунок 3.2).



Рисунок 3.2 – Транспортный каркас Томской области после выполнения поставленных задач.

Развитие транспортной системы Томской области в данном случае будет сопровождаться следующими показателями:

- рост в 2,4 раза объема перевезенных грузов по сравнению с 2016 годом преимущественно за счет транспортировки грузов по железнодорожному транспорту;
- положительная динамика инвестиционной активности: инвестиции в основной капитал транспортного комплекса составят 16,7 млрд. рублей, что в 2,2 раза выше аналогичного показателя 2015 года.

Расчет экономической эффективности развития транспортной системы Томской области в среднесрочной перспективе представлен в таблице 9.

Таблица 9 – Экономическая эффективность развития транспортно-логистической системы Томской области

Отрасли	Число инвест. проектов	Объем инвестиций, млн. рублей			Перевезено грузов, млн. тонн		
		2016	2020	2020/2016	2016	2020	2020/2016
Автомобильный транспорт	17	578	4981	8,62	24,3	50,6	2,1
Железнодорожный транспорт	5	23,9	8692	363,68	3,4	26,1	7,7
Воздушный транспорт	1	38	270	7,11	0,002	0,015	7,5
Внутренний водный транспорт	1	105,0	1497,9	14,27	3	6,7	2,2
Трубопроводный транспорт	0	1272	2261	1,78	41	46	1,2

Кроме того, развитие транспортно-логистической инфраструктуры будет иметь и социальную эффективность: увеличение транспортной подвижности населения, увеличение численности занятых в отрасли.

4 Социальная ответственность на примере компании АО «Транснефть - Центральная Сибирь»

4.1 Цели, принципы и приоритеты Корпоративной Социальной Ответственности

Корпоративная социальная ответственность — это отвечающая специфике и уровню развития компании, регулярно пересматриваемая и динамично изменяющаяся совокупность обязательств, добровольно и согласовано вырабатываемых с участием ключевых заинтересованных сторон, принимаемых руководством компании, с особым учетом мнений персонала и акционеров, выполняемых в основном за счет средств компании и нацеленных на реализацию значимых внутренних и внешних социальных программ, результаты которых содействуют развитию компании (рост объемов производства, повышению качества продукции и услуг и др.), улучшению репутации и имиджа, становлению корпоративной идентичности, развитию корпоративных брендов, а также расширению конструктивных партнерских связей с государством, деловыми партнерами, местными сообществами и гражданскими организациями.

Корпоративная социальная ответственность — это не просто ответственность компании перед людьми, организациями, с которыми она сталкивается в процессе деятельности, перед обществом в целом, не просто набор принципов, в соответствии с которыми компания выстраивает свои бизнес-процессы, а философия организации предпринимательской и общественной деятельности, которых придерживаются компании, заботящиеся о своем развитии, обеспечении достойного уровня жизни людей, о развитии общества в целом и сохранении окружающей среды для последующих поколений.

Именно поэтому каждая уважающая себя компания обязательно должна следовать принципам КСО.

АО «Транснефть - Центральная Сибирь» предусматривает:

- устойчивый и долгосрочный рост акционерной стоимости Компании, увеличение ее доходности и рентабельности, повышение инвестиционной привлекательности;
- развитие эффективной, интегрированной транспортно-логистической компании, предоставляющей клиентам услуги, отвечающие мировым стандартам качества;
- повышение лояльности, профессионализма, качества работы и отдачи со стороны персонала, внутренней консолидации и стабильности кадрового состава;
- формирование устойчивой положительной репутации в регионах присутствия и на внутреннем и международном рынках, в том числе, как социально-ответственной, современной, высокоэффективной компании, которая работает в рамках глобальной повестки дня; укрепление бренда;
- повышение известности Компании в деловом сообществе, среди органов власти, общественных организаций и средств массовой информации;
- эффективное взаимодействие с органами власти: улучшение среды ведения бизнеса на региональном и федеральном уровне; вклад в реализацию национальных приоритетов, в развитие высоких технологий, в повышение конкурентоспособности страны.

Главный принцип Корпоративной Социальной Политики - принцип социальной ответственности, в соответствии с которым Компания:

- ведет системный диалог с заинтересованными сторонами и стремится обеспечить в своей деятельности баланс их интересов;
- соблюдает законодательство РФ и международные соглашения;
- следует общепринятым морально-этическим нормам и нормам деловой этики, в том числе, безусловному соблюдению принятых на себя обязательств;
- противодействует всем формам коррупции, включая вымогательство и взяточничество;

- поддерживает и уважает права человека, свободу объединения работников и право на коллективный договор;
- учитывает интересы будущих поколений, стремясь к максимально бережному использованию природных ресурсов;
- развивает персонал, обеспечивает конкурентный уровень оплаты труда и социальных льгот;
- последовательно работает над обеспечением безопасности и сохранения здоровья персонала;
- предоставляет транспортные услуги высокой добавленной стоимости, обеспечивающие конкурентоспособную прибыль акционерам и конкурентные преимущества клиентам Компании;
- вносит вклад в укрепление финансовых основ государства через уплату налогов в федеральный и региональные бюджеты;
- содействует развитию регионов путем реализации социальных проектов;
- улучшает качество корпоративного управления и повышает прозрачность бизнеса.

Основные усилия Корпоративной Социальной Политики компании сосредоточены в регионах и городах присутствия АО «Транснефть-Центральная Сибирь» [50].

Основными группами заинтересованных сторон компании являются:

- Акционеры и инвесторы;
- Клиенты;
- Работники;
- Деловые партнеры;
- Население на территориях присутствия компании;
- Органы власти и регуляторы;
- Общество в целом;
- Окружающая среда.

4.2 Внешние социальные программы АО «Транснефть - Центральная Сибирь»

Благотворительные и социальные программы являются важным звеном стратегии развития АО «Транснефть - Центральная Сибирь». Без поддержки бизнеса строительство эффективной государственной социальной сферы невозможно. Поэтому желание помочь и сделать этот мир лучше искренне, и оно воплощается в реальных социальных программах и проектах. Это — неотъемлемая часть корпоративной культуры и один из определяющих векторов развития.

Образование — это фундамент, на котором строится будущее, и Компания ставит своей целью помочь молодому поколению в личностном и профессиональном росте.

АО «Транснефть - Центральная Сибирь» взаимодействует в формате стратегического партнерства с ведущими вузами Томской области — Томским государственным университетом, Томским политехническим университетом, Томским государственным архитектурно-строительным университетом, студенты, которых регулярно проходят практику и стажировки в компании на различных должностях. Также налажено сотрудничество с экономическим факультетом Томского института.

Сотрудничая с учебными заведениями, Компания оказывает поддержку образовательным программам в сферах экономики, логистики, управления.

Также компания понимает, что ученых необходимо возвращать с детства, поэтому компания поддерживает проекты в научной сфере. Помогая юным ученым делать первые шаги [51].

Так, например, в 2016 году АО «Транснефть - Центральная Сибирь» стала партнером в таких конкурсах, как: «Мы живём в Сибири», Томского этапа Всероссийского конкурс - викторины для воспитанников и обучающихся «Кем быть?», Томского этапа Всероссийской интеллектуальной олимпиады «Ученик XXI века»: пробуем силы – проявляем способности. Данные конкурсы

являются прекрасным способом проверить свои возможности, проявить себя, воспитать в ребенке любовь к знаниям, своему региону и стране, а так же увидеть потенциал будущего поколения.

Также Компания поддерживает искусство и культуру Томска и области.

АО «Транснефть - Центральная Сибирь» постоянно принимает участие в благотворительных вечерах музеев, культурно - досуговых центрах. А так же оказывает ежемесячную поддержку Томскому планетарию, музею славянской мифологии, Томскому музею леса, Детскому музею «Волшебная страна» имени А. М. Волкова.

Компания выкупает билеты для детей сотрудников на новые выставки вышеперечисленных музеев, устраивает вечера и помогает в разработке новых концепций выставок.

Участвуя в спонсорских и благотворительных программах со дня своего основания, Компания стремится оказать помощь тем, кто в ней нуждается, ведь от благополучия каждого человека зависит благополучие общества. Помощь получают детские дома, дома-интернаты, общеобразовательные школы и учреждения дополнительного образования, многодетные семьи, люди, нуждающиеся в поддержке.

На особом счету в благотворительной деятельности — программы по поддержке ветеранов Великой Отечественной войны и боевых действий, ветеранов отрасли, инвалидов. Заботясь о ветеранах, компания стремится отдавать дань их вкладу в дело сохранения мира и развития общества, помогая людям с ограниченными возможностями, чтобы они ощущали полноту жизни.

Неоднократно компания принимала участие в акции «Долг памяти», направленной на поддержку детей военнослужащих, погибших при исполнении воинского долга.

Здоровье — еще одна из ключевых корпоративных ценностей, поэтому компания культивирует стремление к ЗОЖ не только среди сотрудников, но и оказывает содействие повсеместному развитию физической культуры,

массового и профессионального спорта. Это выражается в поддержке спортивных программ, мероприятий, учреждений.

В 2016 году является спонсором программы «Новая Я» по разработанной программе Натальи Мишиной, которая является активным жителем г. Томска, сертифицированным нутрициологом, фитнес - тренером, помогающая женщинам приобретать физическую форму, восстанавливаться после рождения ребенка и оздоравливать организм.

Кроме того, компания поддерживает спортивно-оздоровительный лагерь Ритмикс. Вместе с руководством лагеря Компания содействует сохранению и укреплению здоровья детей, популяризации различных видов спорта, привлечению учащихся к систематическим занятиям физической культурой и спортом расширения кругозора, культуры, укреплению здоровья детей, организации активного отдыха.

Экологически безопасная производственная деятельность базируется на следующих принципах:

- Рациональное использование природных ресурсов;
- Соблюдение требования законодательных и нормативных актов при осуществлении производственной деятельности;
- Непрерывное улучшение экологических показателей; устранению причин загрязнения, а не их последствий;
- Предупреждение экологических угроз;
- Внедрение наилучших доступных технологий (НДТ) — технологий, основанных на современных достижениях науки и техники, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду

Для достижения цели и планируемых показателей экологической эффективности необходимо решить следующие задачи:

- снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух;
- соблюдение установленных нормативов выбросов, их стабилизация
- уменьшение негативного воздействия на водный объект - снижение сбросов загрязняющих веществ

- сокращение объемов сбросов загрязненных сточных вод в водный объект

- оптимизация обращения с отходами производства и потребления [52]

В целях оздоровления атмосферного воздуха планируется:

- Обеспечение соблюдения требований природоохранного законодательства в области нормирования и осуществления производственного экологического контроля.

- Соблюдение нормативов предельно допустимых выбросов (далее – ПДВ) на источниках выбросов вредных веществ в атмосферу.

- Уменьшение вероятности возникновения аварийных ситуаций на стационарных источниках выбросов

- Переработка тарированных грузов, а, следовательно, уменьшение источников выбросов загрязняющих веществ

- Обновление парка большегрузной техники

Для уменьшения негативного воздействия на водный объект планируется:

- Строительство локальных очистных сооружений ливневых вод;

- Переключение хозяйственно-бытовых стоков производственных сточных на очистку на городские очистные сооружения;

- Ремонт систем канализации ливневых и сточных вод;

- Контроль за санитарным состоянием водоохраной зоны.

- Выполнение требований природоохранного законодательства: разработка нормативов предельно допустимых сбросов и осуществление контроля загрязнения водного объекта.

В целях оптимизации обращения с отходами производства и потребления мероприятиями предусматривается:

- Обеспечение соблюдения норм размещения и обезвреживания отходов в процессе производственной деятельности предприятия

- Предотвращение образования стихийных и неорганизованных свалок отходов;

- Обустройство временных объектов размещения отходов.
 - Применение предприятиями новых технологических решений, направленных на уменьшение объемов образующихся отходов;
 - Разработка проекта нормативов образования и лимитов размещения отходов
 - Обезвреживание (демеркуризация) отходов I класса опасности – ртутьсодержащих ламп
 - Сбор, вывоз мусора и очистка дорог от снега
- Мероприятиями по созданию комфортной среды обитания и обеспечению благоприятных условий жизнедеятельности человека предусматривается:
- Озеленение и благоустройство территории предприятия
 - Содержание дорог, тротуаров и прилегающих озелененных территорий в соответствии с санитарными требованиями;
 - Ликвидация несанкционированных свалок отходов;
 - Создание и обустройство санитарно-защитной зоны предприятия[53].

4.3 Внутренние социальные программы компании АО «Транснефть - Центральная Сибирь»

В соответствии с требованиями законодательства социальными обязательствами Компании являются:

- Обеспечение достойных условий труда, охрана труда и организация безопасных условий производства (достаточное для выполнения функциональных обязанностей сотрудников материально-техническое обеспечение, медпункты на территории компании, обеспечение спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, организация общественного питания).

- Гарантированная своевременная выплата достойной заработной платы.

Дополнительные социальные обязательства:

- Охрана здоровья и формирование здорового образа жизни сотрудников, реализация программ дополнительного медицинского и пенсионного страхования.

- Поддержка неработающих пенсионеров Компании

- Программы финансовой помощи в критических ситуациях.

Особое внимание уделяется соблюдению мер безопасности, т.к. при несоблюдении возможны следующие опасности:

- Механические травмы. Механические травмы могут возникнуть при неправильной эксплуатации оборудования, механизмов и их вращающихся частей, при захламленности пола и т.д.

- Поражение электрическим током. Этот вид травм возникает при контакте с токоведущими частями, находящимися под напряжением (провода, выключатели), при контакте с металлическими конструкциями, по каким-либо причинам оказавшимися под напряжением (повреждение электропроводки).

- Взрыв. Возникновение взрыва возможно из-за неосторожного обращения с огнем вблизи емкостей, содержащих взрывоопасные вещества.

- Пожар.

Также возможно появление следующих вредностей:

- Климатические условия.

- Шум.

- Вибрация.

- Состояние воздушной среды.

- Освещение.

За безопасностью жизнедеятельности персонала в компании ведется особое наблюдение. Проводятся постоянные лекции, ведется журнал по технике безопасности, где персонал расписывается, что ознакомлен с материалом по соблюдению техники безопасности.

Что касается дополнительных социальных обязательств, то в компании строго относятся к дате выплаты зарплаты. Сотрудники получают ее 2 раза в месяц без задержек.

Что касается премирования работников, то оно происходит ежемесячно. А главная цель – поощрение за качественную и своевременную работу, точное выполнение своих обязанностей и предприимчивость.

Для каждого работника выполняется организация рабочего места, обеспечивая его необходимой офисной мебелью, оргтехникoй и оборудованием, освещением.

Имеется традиция поздравлять сотрудников с днем рождения или другими знаменательными датами в их жизни, путем вручения премии или ценного подарка. Так же имеется традиция празднования торжеств, особых событий компании, проведения различных корпоративных вечеров.

Работникам выделяются беспроцентные ссуды, например, для покупки какой – то дорогостоящей вещи.

Сотрудникам, у которых работа связана с разъездами, предоставляются подотчетные средства на топливные расходы и обслуживание личного автотранспорта. Это является также немаловажным приложением к бюджету сотрудника.

Также в компании предоставляется оплата за услуги мобильной связи и интернета, все работники подключены к корпоративной программе сотового обслуживания.

В компании приветствуется стремление к обучению, к совершенствованию своих знаний. Руководство фирмы оплачивает учебные отпуска, курсы повышения квалификации.

4.4 Анализ программ КСО АО « Транснефть - Центральная Сибирь»

Стейкхолдеры АО « Транснефть - Центральная Сибирь»

Для устойчивого, успешного развития любой компании важно точно выстроить систему взаимодействия со своими ключевыми группами стейкхолдеров. Ниже в таблице приведены основные группы заинтересованных лиц на примере АО «Транснефть - Центральная Сибирь».

Таблица 10 – Стейкхолдеры АО «Транснефть - Центральная Сибирь»

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
Акционеры и инвесторы	Органы государственной власти, региональные и муниципальные администрации
Потребители	Деловые партнеры и участники рынка
Персонал и профсоюзы	Деловые и отраслевые ассоциации Общественные и муниципальные организации Жители регионов присутствия (Общественность)

Как мы видим, процесс взаимодействия с заинтересованными сторонами осуществляется на всех уровнях управления, используется широкий арсенал механизмов и форм сотрудничества, соответствующий характеру вопросов и масштабу решаемых задач, находящихся в сфере обоюдных интересов.

Для АО «Транснефть - Центральная Сибирь», а также и для других нефтегазовых компаний одним из самых влиятельных российских стейкхолдеров является государство. С органами государственной власти компания «Транснефть» имеет следующие механизмы взаимодействия: соглашения о социально-экономическом сотрудничестве с регионами РФ и муниципальными образованиями, презентации и отчеты о деятельности в области устойчивого развития (по КСО и Экологической программе), презентации в связи с принятием очередной Экологической программы, участие в региональных и федеральных программах, заключение дополнительных соглашений и протоколов сотрудничества.

Что касается акционеров и инвесторов, то данная группа стейкхолдеров является ключевой для развития компании. Они непосредственно влияют на функционирование компании и её финансовые показатели. Постоянным механизмом взаимодействия с данной группой являются: годовые и внеочередные собрания акционеров и отчетность. Кроме этого компания

организует встречи с миноритарными акционерами в регионах РФ, встречи с инвесторами, участие в инвестиционных конференциях, взаимодействие с банковскими аналитиками, презентации, поездки в регионы и пр.

Компания «Транснефть» отмечает, что важнейшим фактором успеха являются слаженные действия всего коллектива. Стабильность, отсутствие социальной напряженности, создание условий для полной реализации потенциала каждого сотрудника – приоритетные задачи всех предприятий Группы «Транснефть». Для взаимодействия с коллективом компания использует следующие механизмы: Коллективный договор, корпоративные СМИ, встречи.

Важной группой являются покупатели, с ними компания взаимодействует посредством опросов клиентов, маркетинговые и социальные акции, через горячую линию, а также осуществляет прием обращений уполномоченным сотрудником.

Не менее важной группе стейкхолдеров относятся - деловые партнеры и участники рынка, с ними АО «Транснефть - Центральная Сибирь» действует через соглашения о партнерстве, участие в отраслевых конференциях и деловых саммитах, участие в рейтингах и конкурсах.

Важно сказать, что социальные и благотворительные программы являются для Компании составляющей корпоративной стратегии и помогают конструктивному сотрудничеству с государством, деловыми кругами и обществом. Корпоративные программы носят адресный характер и опираются на имеющийся в регионах профессиональный опыт и человеческий потенциал. Ниже рассмотрим основные направления КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь».

Структура программ КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь».

В таблице 11 приведем структуру программ КСО.

Таблица 11 – Структура программ АО «Транснефть – Центральная Сибирь»

Наименование мероприятия	Элемент	Стейкхолдеры
Поддержка детских домов и детских образовательных учреждений	социальные инвестиции	Общественность
Программы в области образования	социальные инвестиции	Общественность
Обеспечение материально-технической базы вузов	социальные инвестиции	Общественность
Поддержка медицинских учреждений	социальные инвестиции	Общественность
Спорт	социальные инвестиции	Общественность
Поддержка музеев и творческих коллективов, возрождение культовых сооружений.	Программа спонсорства	Общественность
Поддержка ветеранов войны и труда, инвалидов, социально незащищенных групп населения	Адресная помощь	Общественность
Помощь народам Крайнего Севера	Адресная помощь	Общественность

Помощь детям АО «Транснефть - Центральная Сибирь» считает своим приоритетом, который присутствует во всех корпоративных программах: благотворительных, спонсорских, программах развития спорта и культуры. АО «Транснефть - Центральная Сибирь» на протяжении многих лет помогает сразу нескольким учреждениям, которые, в первую очередь, направлены на социальную поддержку населения. Одно из них – центр социальной помощи семье и детям «Огонек», выделяются средства на строительство центра реабилитации для детей. Особое внимание уделяются детям, оставшимся без попечения родителей и детям-инвалидам. Так же денежные средства ежегодно выделяются на строительство поликлиник, и т.д.

Компания уделяет большое внимание реализации благотворительных проектов в сфере здравоохранения.

Поддержка культуры является важной составляющей социальной политики АО «Транснефть - Центральная Сибирь». Компания оказывает содействие проведению общественно-значимых мероприятий, реализации ярких творческих проектов и программ в области искусства и духовного просвещения.

Поддержка ветеранов войны и труда, инвалидов, социально незащищенных групп населения является содержанием деятельности, которую АО «Транснефть - Центральная Сибирь» называет адресной помощью. Фронтовики-нефтяники, ветераны Великой Отечественной войны и трудового фронта пользуются особым вниманием и заботой Компании. Ежегодно в канун Дня Победы они получают денежные пособия и подарки.

Затраты на мероприятия КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь».

К сожалению, конкретных цифр по затратам на социальные мероприятия в «Отчете по устойчивому развитию за 2015 год» не предоставлено.

В источниках указанные некоторые суммы затрат:

Социальная программа АО «Транснефть - Центральная Сибирь» потрачено почти 150 миллионов рублей.

АО «Транснефть – Центральная Сибирь» выделило целевое благотворительное пожертвование в размере 3 млн рублей на строительство первого в Томской области реабилитационного центра для детей с онкологическими заболеваниями. Первый благотворительный взнос в размере 5 млн рублей был сделан АО «Транснефть – Центральная Сибирь» в 2015 году.

Общие затраты по выполнению природоохранных мероприятий за период с 2010 года и по настоящее время составили около 1,5 млрд рублей[54].

Поддержка массового спорта, пропаганда здорового образа жизни – приоритетные направления социальной политики АО «Транснефть-Центральная Сибирь».

Оценка эффективности программ КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь».

Нефтегазовые компании являются важным звеном в экономике государства, поэтому такая компания как АО «Транснефть - Центральная Сибирь», имеет высокий уровень внутренней и внешней социальной ответственности, реализуют различные мероприятия, в том числе направленные на улучшение условий труда работников, обеспечение охраны труда и промышленной безопасности на предприятии, что способствует созданию комфортных условий для своих сотрудников.

Отметим, что внешняя КСО АО «Транснефть - Центральная Сибирь» развита достаточно хорошо. Компания уделяет достаточно внимание экологии, сюда относятся осуществление природоохранных мероприятий и различных экологических проектов, соответствие законодательным нормам, внедрение систем экологического менеджмента, рекультивация нарушенных земель и т.д.

Компания АО «Транснефть - Центральная Сибирь» уделяет большое внимания поддержке своих работников, выплату единовременной материальной помощи, компенсаций, санаторное – курортного лечения.

Значительные средства вкладывает в спорт и образование.

Можно сделать вывод, что компаниям выгодно быть ответственным работодателем, вкладывая средства в создание комфортных условий труда, гарантируя безопасность на рабочем месте, а также предоставляя своим работникам социальную поддержку и материальную помощь, тем самым создавая условия для привлечения квалифицированного персонала и повышения производительности труда своих работников, а также улучшая показатели деятельности и конкурентоспособность своей компании.

Заключение

В ходе выполнения работы был проведен анализ существующей транспортно-логистической инфраструктуры Томской области.

В ходе анализа был сделан вывод о том, что в целом уровень развития транспортного комплекса Томской области существенно ниже, чем в большинстве регионов Российской Федерации, и по основным показателям соответствует одним из последних мест в рейтинге регионов. При этом транспортно-логистическая система имеет как сильные, так и слабые стороны, что необходимо учитывать при разработке стратегии ее развития. В целом можно говорить о существенных различиях в развитии транспортно-логистической системы на севере и юге Томской области.

На основе данных анализа были выявлены приоритеты дальнейшего развития транспортно-логистической системы области. Для севера Томской области в среднесрочной перспективе были выделены такие приоритеты развития, как: 1. Развитие дорожного хозяйства; 2. Обеспечение транспортной доступности периферийных поселений на основе внутреннего водного и воздушного транспорта. Для юга Томской области в среднесрочной перспективе были выделены такие приоритеты развития, как: 1. Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры; 2. Развитие аэропорта Богашево г. Томска. В долгосрочной перспективе для севера Томской области были выделены такие приоритеты как: 1. Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры; 2. Строительство транспортных узлов. Для южной части Томской области в долгосрочной перспективе были выделены такие приоритеты как: 1. Модернизация транспортного узла в г. Томске; 2. Формирование рынка логистических услуг.

Рассмотрев приоритеты среднесрочного и долгосрочного развития транспортно-логистической инфраструктуры Томской области для северной и южной её частей, разработали цели и задачи для среднесрочного и долгосрочного развития. Для среднесрочного развития были предложены

конкретные количественные показатели развития транспортно-логистической инфраструктуры области и рассчитаны значения экономических показателей выполнения поставленных задач. Так, объем инвестиций в автомобильный транспорт должен увеличиться в 8,62 раза; железнодорожный – в 363 раза; воздушный – в 7,1 раза; внутренний водный – в 14,2 раза; трубопроводный транспорт – 1,78 раза. Это позволит увеличить грузопоток на автомобильном транспорте в 2,1 раза; на ЖД-транспорте – в 7,7 раз; на воздушном транспорте – в 7,5 раз; на внутреннем водном – в 2,2 раза; по трубопроводному транспорту – в 1,2 раза. Кроме того, выполнение предлагаемых мероприятий будет иметь социальный эффект за счет увеличения транспортной доступности населенных пунктов для населения, увеличения занятости в отрасли. Также выполнение данных мероприятий создаст надежную основу для дальнейшего развития транспортно-логистической инфраструктуры Томской области в долгосрочной перспективе.

Список используемых источников

1. Бирюков А.Г. К оценке бюджетной обеспеченности регионов // Финансы. - 2014. - № 7. – С. 45-49.
2. Logistics Performance Index / 2014 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://lpi.worldbank.org/international/global>
3. Окулов В. Инфраструктура – ключевой элемент предпринимательской среды // Транспортная стратегия XXI. – 2013. – № 22.
4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года: комментарии, оценки, прогнозы. – М.: ОАО «Газета «Гудок», 2008. – С. 22
5. Россия в цифрах – 2013 г. Российский статистический ежегодник, 2013. / <http://www.gks.ru>.
6. Лютова М. По примеру ЕС // Ведомости. – 2011. – № 201 (2967)
7. Николаев И., Точилкина О. Марченко Т. Сколько стоит Россия: 10 лет спустя: Неравномерное движение транспорта // Ведомости. – 2014. – №41 (3545).
8. Хайберг Х.О. Торговый флот: проблемы и перспективы. Статья из отчета Всемирного Банка The Global Enabling Trade Report 2012.
9. Банько Ю. Станет ли Севморпуть валютным цехом страны? // Мурманский вестник. – 2013. – 15 октября.
10. Россия в цифрах – 2013 г. Российский статистический ежегодник, 2013. / <http://www.gks.ru>.
11. Мерешко Н. Невезучие дороги // Ведомости. – 2013. – №49 (879)
12. Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы): Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848 «О федеральной целевой программе.
13. Постановление Администрации Томской области от 12.12.2014 N 484а (ред. от 03.07.2015) «Об утверждении государственной программы "Развитие транспортной системы в Томской области»

14. Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы): Федеральная целевая программа
15. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ.
16. Алексеева В.В. Формирование инновационной инфраструктуры в рамках международных транспортных коридоров. Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2009) / Под ред. проф. А.В. Бабкина: Труды VII Междунар. науч.-практ. конф. 30 сент. - 3 окт. 2009 г. Т.1. - СПб.: Изд-во Политехи, ун-та, 2009. - 752 с.
17. Алексеева В.В. Теоретические основы регионального развития в современных условиях // Сб. науч. тр. Сер. Экономические науки. Вып. 17. Т.1. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2010. - 304 с.
18. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг. - СПб.: СПбГИЭУ, 2012. - 276 с.
19. Булатова Н.Н., Алексеева В.В. Ключевые точки роста регионального развития. Вестник ВСГТУ. - 2011. - №1. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2011.
20. Булатова Н.Н. Современное состояние и перспективы развития транспортных комплексов. - Промышленная политика и модернизация национальной экономики. - СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2014.
21. Введение в экономическую географию и региональную экономику России: В 2-х ч./ Под ред. В.Г. Глушковой, А.А. Винокурова. Ч. 1. - М.: Владос-пресс, 2013. - 430 с.
22. Добрецов Н.Л., Конторович А.Э., Коржубаев А.Г. и др. Научные основы стратегии социально-экономического развития Сибири // Регион: экономика и социология. 2013. – № 4. – С. 62-64.
23. Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление: учеб. пособие для вузов. - М.: ЮНИТИ-ДАТА, 2012. - 239 с.
24. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для вузов. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: ИКЦ «Маркетинг», 2013. - 395 с.

25. Гранберг А.Г. Стратегия территориального социально-экономического развития России: от идеи к реализации // Вопросы экономики. - 2014. - № 6. - С.15-18.
26. Гришин В.И. О федеральных целевых программах регионального развития // Регионоведение, 2013. - № 10. – С. 54-57.
27. Драчев П.Т., Кноль В.А. Транспортная стратегия Сибири и Дальнего Востока. - Новосибирск: Наука, 2012. - С. 134-136.
28. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. Логистика: Учебник / В.В.Дыбская, Е.И.Зайцев, В.И.Сергеев, А.Н.Стерлигова; под ред. В.И.Сергеева. - М.: Эксмо, 2011. - 944 с.
29. Игнатов В.Г. Регионоведение: учеб. пособие для вузов / В.Г. Игнатов, В.И. Бутов.- 3-е изд., перераб. и доп.- Ростов/на/Д: Изд.центр «МарТ», 2011. - 527 с.
30. Кистанов В.В., Копылов Н.В. Региональная экономика России: учебник. - М.: Финансы и статистика, 2013. - 584 с.
31. Коваленко Е.Г. Региональная экономика и управление: учеб. пособие. СПб.: Питер, 2011. - 288 с.
32. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития. - Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2013. - 328 с.
33. Кусков А.С. Менеджмент транспортных услуг. Туризм: учеб. пособие / А.С. Кусков, О.В. Понукалина.- М.: Консультант, 2014. - 447 с.
34. Кутыин В.М. Территориальная экономическая кластеризация (классификация) регионов России: социально-географический аспект // Безопасность Евразии. - 2013. - № 3. - С. 525.
35. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта. Концепция, методы, модели. -М.: Финансы и статистика, 2010. – 264 с.
36. Модели и методы теории логистики: учеб. пособие / под ред. В.С. Лукинского. - СПб.: Питер, 2013. - 176 с.

- 37.Нестеров П.М., Нестеров А.П. Менеджмент региональной системы - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 344 с.
- 38.Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М., 2013. – 488 с.
- 39.Региональная экономика: Принципы и модели управления предпринимательским климатом региона: учеб. пособие / А.П. Градов, Б.И. Кузин, М.Д. Медников, А.С. Соколицин.- СПб.: Питер, 2013.- 221 с.
- 40.Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь.- 2-е изд., испр. и доп..- М.: ИНФРА-М, 2006.- 340 с
- 41.Российский статистический ежегодник: стат. сб. / Госкомстат России.-М, 2012.- 679 с.
- 42.Российский статистический ежегодник: стат. сб. / Госкомстат России.-М., 2013.- 656 с.
- 43.Российский статистический ежегодник: стат. сб. / Госкомстат России.-М., 2014.-710 с.
- 44.Российский статистический ежегодник: стат. сб. / Госкомстат России.-М, 2015.- 703 с.
- 45.Семина И. А. Транспортная инфраструктура: сущность понятия // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. - Материалы всерос. науч.-практ. конф. - Пермь, 2007, 4-6 декабря 2007 г. - С. 63- 69.
- 46.Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск; М.: Универсум, 2014. - 384 с.
- 47.Транспортная логистика: учебник / под ред. Л.Б. Миротина.- М.: Экзамен, 2012.- 511 с.
- 48.Ходачек В.М. Стратегическое планирование и государственное регулирование экономики на региональном уровне. - СПб: Издательство СЗАГС, 2011. - 130 с.
- 49.Штульберг Б.М. Региональная политика России: теоретические основы, задачи и методы реализации. - М.: Гелиос АРВ, 2010. - 206 с.

50. Сайт «Транснефть» [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://transnefteproduct.transneft.ru/ecologiya/social/> , свободный.

51. Сайт «Транснефть – Центральная Сибирь» [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://csib-tomsk.transneft.ru/ekolog/social/thebest/?preview=1> , свободный.

52. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

53. Официальный сайт АО «Транснефть – Центральная Сибирь» <https://transnefteproduct.transneft.ru/ecologiya/social/>.

54. <http://tomsk-novosti.ru/spetsialisty-tsentralsibnefteprovoda-pokazali-zhurnalistam-proizvodstvo/> Дата обращения: 02 Марта 2015.