

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В СИБИРСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

В. А. БУБНОВ

*Иркутский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

Социально-экономическое развитие Сибирского федерального округа неразрывно связано с транспортом. Поэтому в числе приоритетных отраслей социально-экономического развития Сибири в 2010–2020 годах выделена инфраструктура железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского, речного и трубопроводного транспорта, который будет способствовать пространственным приоритетам.

Сибирь является естественным транспортным мостом между странами Западной Европы, Северной Америки и Восточной Азии. Прежде всего, – это сухопутный мост, становым хребтом которого является Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб). Транзитная роль Транссиба существенно вырастет после завершения строительства Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали, которая продолжит БАМ Северо-Сибирской железнодорожной магистралью (Севсиб) в европейскую часть страны и далее железнодорожной магистралью Белое море – Коми – Урал или железной дорогой Баренцево море – Коми – Урал к северным российским портам.

В долгосрочной перспективе это обеспечит достойную конкуренцию Китаю, активно восстанавливаемому в современных форматах маршруты Великого шелкового пути через Казахстан и Среднюю Азию, и создаст предпосылки не только для сохранения, но и для увеличения объемов сибирского сухопутного транзита.

Возможность строительства в более отдаленной перспективе железнодорожной магистрали через Берингов пролив создает совершенно новые, никогда ранее не имевшиеся возможности для торгово-транспортных отношений между Северной Америкой и Евразией и резко поднимает значение Сибири как мирового транзитного региона.

При надлежащем развитии инфраструктуры определенную конкуренцию морским маршрутам по Индийскому океану, особенно для Северной Америки и Японии, может составить Северный морской путь. Безальтернативен с экономической точки зрения сибирский авиатранзит Азия – Северная Америка.

Приоритетными задачами развития опорной железнодорожной сети станет реконструкция и строительство железнодорожных линий, обеспечивающих растущие потребности в перевозках экономики Сибири и других регионов РФ.

К важнейшим проектам развития опорной железнодорожной сети Сибири необходимо отнести:

- строительство железнодорожной линии Татарская – Называевская – Коновалово, которая в перспективе станет грузовым дублером Транссиба, Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (Нижевартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), железнодорожной линии Карабула – Ельчимо, обеспечивающей технологическое соединение Транссиба с Северо-Сибирской железнодорожной магистралью, а также железнодорожной линии Бийск – Горно-Алтайск;

- строительство железной дороги Бийск – Горно-Алтайск и строительство автомобильной дороги Култук – Монды, которые позволят создать новые туристические маршруты и обеспечат развитие туристско-рекреационных зон на территории Сибири.

К важнейшим направлениям стратегического развития железнодорожного транспорта в регионах Сибири, предусматривающим новое железнодорожное строительство, относятся:

- железнодорожное направление Усть-Кут – Жигалино – Иркутск (протяженность определяется проектом);

- железнодорожная линия для обеспечения железнодорожного сообщения с авиатранспортным узлом Иркутск – Аэропорт (протяженность определяется проектом);

- скоростное направление Барнаул – Бийск протяженностью 147 километров.

Строительство железнодорожных линий Кызыл – Курагино и Нарын – Лугокан обеспечит освоение минерально-сырьевой базы Сибири.

Особое внимание будет уделено развитию БАМа, расширению ее пропускной способности, что приведет к перераспределению нагрузки с Транссибом.

В целях повышения пропускной способности опорной железнодорожной сети, по оценкам экспертов, необходимо построить более 400 километров вторых главных путей, в первую очередь на

участках Томусинская – Ерунаково, Рямы – Камень-на-Оби, Карасук – Татарская, Саянская – Кошурниково, в более отдаленной перспективе – на участках Томск – Белый Яр и Тайга – Томск, а также осуществить электрификацию участков Карымская – Забайкальск и Улан-Удэ – Наушки.

Для усиления пропускной способности Транссиба за счет выноса транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов необходимо построить железнодорожные обходы г. Новосибирска, Омска, Томска, Читы и Иркутска.

Организация движения поездов с повышенными осевыми нагрузками (до 25–30 тонн/ось) по маршрутам Кузбасс – Санкт-Петербург – Сортировочный – Мурманск, Кузбасс – Свердловск – Агрыз – Москва – Смоленск, Кузбасс – Челябинск – Сызрань – порты Азово-Черноморского бассейна и Заозерная – Красноярск обеспечит транспортными услугами ожидаемые поставки угля, добываемого на территории Сибири, в направлении портов Северо-Западного и Южного бассейнов, а также потребителям Урала и европейской части России.

Безусловно, реализация вышеперечисленных мер будет способствовать развитию транспортных систем в Сибирском Федеральном округе, а, значит, позволит сохранить и расширить политическое, экономическое и социальное присутствие России на территории Сибири в необходимом объеме.

УДК 502.3

## УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ НЕИСТОЩИМ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕМ

*С. Г. ВЕГЕРА*

*Полоцкий государственный университет, Республика Беларусь*

Важным элементом устойчивого развития страны является экологический императив, предполагающий повышение роли экологической политики государства, определяемой взаимозависимостью экономического благосостояния и экологической безопасности жизнедеятельности общества.

Важнейшим аспектом экологической безопасности государства являются экологические проблемы землепользования. Ученые отмечают, что «Проблема качественного состояния земель носит глобальный характер. В последние годы в мире происходит изменение характера использования земельных ресурсов и почвенного покрова, что по оценкам ООН в ближайшие десятилетия станет наиболее важным фактором глобального изменения сложившихся экосистем» [1, с. 675].

В современных условиях перехода от индустриальной к постиндустриальной экономике проблема ноосферного развития, сохранения благоприятной окружающей среды и рационального использования природных ресурсов приобретает особую актуальность и требует адекватной трансформации методологии бухгалтерского учета, ориентированной на воспроизводство и устойчивое использование природных ресурсов, а не максимального дохода от их эксплуатации.

На наш взгляд новое ноосферное мировоззрение по поводу устойчивого природопользования может быть реализовано через методологический принцип прямой зависимости собственного капитала организации от ее вклада в воспроизводство природного капитала страны как части национального богатства.

Одним из важнейших природных и экологических ресурсов любого государства является земля. Применительно к земле указанный методологический принцип предполагает необходимость полного учета экологического эффекта землепользования (положительного и отрицательного) на основе экологической земельной ренты.

В результате проведенного исследования разработана новая методика определения, бухгалтерского учета и отражения в отчетности экологической и антиэкологической земельной ренты, суть которой заключается в оценке и отражении в учете и отчетности влияния экологических результатов землепользования (деградации или улучшения земли) на стоимость земельных участков и величину собственного капитала организации с целью обеспечения рационального и неистощимого природопользования.

В бухгалтерском учете выражение эколого-экономического результата землепользования, определяемого на основе экологической и антиэкологической земельной ренты, предлагаем отражать в активе баланса как экологическое истощение либо экологическое улучшение по счету «Земельный