

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

участок». Исходя из принципа двойственности в пассиве баланса выражением эколого-экономического результата землепользования, на наш взгляд, должен служить добавочный экологический (антиэкологический) капитал, который предлагаем отражать на одноименном активно-пассивном счете «Добавочный экологический (антиэкологический) капитал».

Наличие добавочного экологического капитала организации должно стать важным стимулирующим фактором ноосферной национальной экономики. По нашему мнению, этот показатель должен оказывать существенное влияние на решение о получении кредитных ресурсов, о налоговых льготах, снижении арендной платы, заключении и продлении договоров аренды земельных участков и пр., для чего должны быть разработаны соответствующие финансовые механизмы.

Необходимо отметить, что учет организациями направлениям совершенствования механизма природопользования, предполагающего разработку системы экономического стимулирования внедрения природоохранных технологий и оборудования с использованием дифференцированного кредитования, учета экологических требований при приватизации предприятий с использованием части полученных средств на улучшение экологических характеристик производства, что обеспечивает смещение приоритета от экономических инструментов негативной мотивации (платежи за загрязнение окружающей среды, возмещение экономического вреда) в сторону расширения позитивной мотивации для природопользователей, внедряющих технологии с минимальными воздействиями на окружающую среду.

Разработанные методика определения экологической и антиэкологической земельной ренты и рекомендации по их отражению в учете и отчетности организаций позволят формировать информацию об изменении стоимости земли как экологического актива (экологическое истощение, экологический прирост); наличии экологического (антиэкологического) капитала как вклада в воспроизводство природного капитала страны с целью предупреждения негативных явлений деэкологизации хозяйственной деятельности и обеспечения эффективного неистощимого природопользования в рамках стратегии устойчивого развития.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Экономика природопользования: учеб. / под ред. К. В. Паленова. – М.: ТЕИС, ТК Велби, 2006. – 928 с.

УДК 656.23

## МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВЫБОРА ЭФФЕКТИВНЫХ СХЕМ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

*В. В. ВЕПШТАС*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Проблема выбора схемы доставки груза остается актуальной для производственных организаций ввиду необходимости транспортного обеспечения производства сырьем и полуфабрикатами, а также сбыта своей продукции. Эффективной, с позиции производственной организации, считается такая схема доставки, которая бы обеспечила минимальные затраты, связанные с транспортировкой, и приемлемый срок доставки. Поэтому востребованными критериями эффективности считаются тарифы и сроки доставки на конкретных видах транспорта, которые рассматриваются, изолировано друг от друга, без учета взаимовлияния в едином транспортном процессе и особенностей перевозимого груза. Однако на практике транспортные организации могут предоставлять скидку в зависимости от величины отправки. Цена высокостоймых грузов чувствительнее реагирует на увеличение срока доставки, а для некоторых грузов (например, песка при доставке из пунктов добычи и сбора до перерабатывающего завода) сочетание автомобильного и железнодорожного видов транспорта в доставке вызовет снижение транспортных затрат до такого минимального уровня, который невозможно достичь используя эти виды транспорта по отдельности. Учесть взаимовлияние видов транспорта в доставке груза, его цену и платежеспособность, и определить оптимальные значения, важнейших для производственной организации критериев эффективности схем доставки (тарифов и сроков доставки) становится возможным при использовании кривых безразличия.