

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.

Кривая безразличия – графическое отображение схем доставки, имеющих для грузовладельцев одинаковую эффективность. Иными словами, кривые безразличия отображают схемы доставки с различными комбинациями тарифов и сроков доставки, учитывая другие интересующие грузовладельца параметры (расстояние, величина отправки, цена груза), что позволяет сформировать поле альтернатив и совершить обоснованный выбор для конкретной ситуации. Исходные параметры для их построения определяются из формулы

$$C_T^1 = \mathcal{E}^2 - \mathcal{E}^1 - \frac{C_0 r T_{об} (T_d^1 - T_d^2)}{(T_{об} + T_d^1)(T_{об} + T_d^2)} + C_T^2, \quad (1)$$

где C_T^1 – ставка тарифа на первом виде транспорта, ден. ед./т; $\mathcal{E}^1, \mathcal{E}^2$ – транспортно-логистические издержки на первом и втором видах транспорта, состоящие из издержек по хранению груза, выполнения грузовых операций, осуществления специфических операций на отдельных видах транспорта, а также потерь от замораживания оборотных средств во время хранения, выполнения грузовых операций, ден.ед./т; C_0 – отпускная цена производства груза, ден. ед./т; r – рентабельность производства перевозимого груза; $T_{об}$ – оборачиваемость оборотных средств для перевозимого груза, сут; T_d^1, T_d^2 – сроки доставки груза первым и вторым видами транспорта, сут; C_T^2 – ставка тарифа на втором виде транспорта, ден.ед./т. Типичный вид кривых безразличия, символизирующих схемы доставки груза при сопоставлении железнодорожного и автомобильного видов транспорта представлен на рисунке 1.

Сущность формулы и рисунка сводится к следующим положениям:

- имеется два вида транспорта потенциально способных осуществить перевозку груза, действующие тарифы на услуги которых известны;
- критериями для оценки эффективности схем доставки с участием данных видов транспорта выступают тарифы и сроки доставки;
- находясь в сфере обращения, товар вызывает финансовые потери у производителя, который, затратив денежные средства на его производство, не может ими распоряжаться до тех пор, пока товар не реализуется на рынке сбыта. Особое место принадлежит потерям, связанным со сроком доставки. Актуальность они приобретают при высокой рыночной цене за тонну груза;
- результатом расчета по формуле является оптимальное значение тарифной ставки первого вида транспорта в конкуренции со вторым для груза с определенной ценой, перевозимого известной величиной отправки на заданное расстояние с учетом всех возникающих издержек и потерь в пути следования.

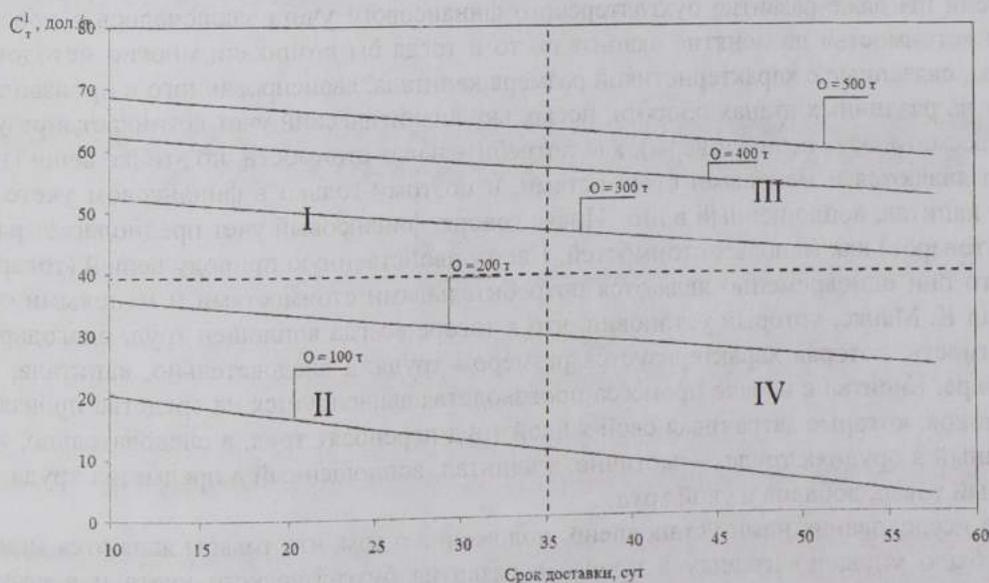


Рисунок 1 – Кривые безразличия для выбора наиболее эффективной схемы доставки с участием железнодорожного и/или автомобильного видов транспорта при определенной величине отправки (O): II, IV – зоны использования автомобильного транспорта; I, III – зоны использования железнодорожного транспорта

Таким образом, решение о выборе вида транспорта может приниматься грузовладельцем из следующих соображений: 1) если важнее тариф, грузовладелец сопоставляет оптимальные значения тарифных ставок с действующими на первом виде транспорта ($C_T^1 - C_T^A$) и при отрицательном результате отдает предпочтение второму виду транспорта (на рисунке железнодорожный транспорт, являющийся первым, предпочтителен по тарифу в зонах I, III); 2) если важнее срок доставки, грузовладелец руководствуется значениями потерь при доставке груза (на рисунке автомобильный транспорт, являющийся вторым, обладает преимуществом по сроку доставки в зоне II); 3) если оба параметра одинаково важны, то выбор схемы доставки осуществляется исходя из других исходных параметров, например, величины отправки, расстояния перевозки, цены груза, рентабельности производства. К примеру, на рисунке 1 установлены ограничения по действующему тарифу 40 дол./т и сроку доставки 35 сут. В этом случае грузовладельцу следует выбирать из двух зон: I и II, тогда при величине отправки 100–200 т (зона II) эффективнее схемы доставки с участием автомобильного транспорта, а от 300 и выше (зона I) – с участием железнодорожного вида транспорта.

УДК 657.22

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО ФИНАНСОВОГО УЧЕТА

А. А. ВОВК, Ю. А. ВОВК

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

З. В. ЧУПРИКОВА

ОАО «Российские железные дороги»

Основными понятиями финансового учета являются понятия «финансы» (капитал). Считаем обоснованным, что эти категории являются действительно близкими друг другу, и капитал, это часть финансов, используемая в целях получения прибыли, в связи с чем, другую часть финансов, предложено именовать «бездействующие финансы» – указывая тем самым на то, что эти деньги не участвуют в получении прибыли.

Одной из форм, которую принимает капитал, авансированный в производство, является форма денег. Следовательно, размер капитала, находящегося на этом этапе оборота, равен стоимости денег, находящихся в юридическом распоряжении организации.

Однако, если бы даже развитие бухгалтерского финансового учета заключалось в простой замене понятия «стоимость» на понятие «капитал», то и тогда бы возникали многие методологические проблемы, связанные с характеристикой размера капитала, авансированного в производство, и находящегося на различных этапах оборота, поскольку аналитический учет возникает в результате того, что он рассматривает вещи (товары), как потребительные стоимости, но эти же вещи (товары) одновременно являются и меновыми стоимостями, и поэтому только в финансовом учете может быть отражен капитал, воплощенный в них. Иначе говоря, финансовый учет предполагает рассмотрение вещей (товаров) как меновых стоимостей. На эту двойственную природу вещей (товаров), то есть, на то, что они одновременно являются потребительными стоимостями и меновыми стоимостями указывал К. Маркс, который установил, что в товаре всегда воплощен труд, благодаря чему он имеет стоимость, которая характеризуется размером труда, а следовательно, капитала, воплощенного в товаре. Капитал в начале процесса производства авансируется на средства производства и наем работников, которые затрачивая свой живой труд переносят труд, а следовательно, и капитал, воплощенный в орудиях труда, – частично, а капитал, воплощенный в предметах труда, – полностью на новый товар, добавив и свой труд.

В процессе исследования нами установлено: положение о том, что товары являются меновыми стоимостями, было упущено из виду в процессе развития бухгалтерского учета и в результате сформировавшаяся его система оказалась в определенной степени однобокой, обеспечивающей в основном контроль над сохранностью ценностей. Незрелым оказался финансовый учет – учет обеспечивающий информацией именно систему управления деятельностью организаций на основе экономической оценки эффективности их функционирования, эффективности производственной и