

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.