вать половое влечение и реализовывать его, получая при этом удовлетворение.

Для оценки состояния репродуктивного здоровья можно использовать систему индикаторов, хотя также можно предложить агрегированный показатель, однако он не будет в достаточной мере отражать ситуацию в данной области.

Как уже было сказано ранее, для оценки состояния репродуктивного здоровья необходимо использовать систему показателей, в которую в свою очередь можно включить следующие: суммарный коэффициент рождаемости; коэффициент материнской смертности; коэффициент перинатальной смертности; коэффициент младенческой смертности; доля родов с участием квалифицированного медицинского персонала; доля недоношенных младенцев; готовность перинатальных центров всех уровней к оказанию экстренной помощи; процент женщин, использующих контрацепцию, и в том числе гормональную; так как применение гормональных контрацептивов может негативно сказываться как на здоровье самой женщины, так и ее будущих детей; заболеваемость женщин и мужчин в репродуктивном возрасте инфекциями, передающимися половым путем, а также ВИЧ-инфекцией; соотношение числа абортотворцев к родам; доля мужчин и женщин, страдающих бесплодием в репродуктивном возрасте, в общей численности соответственно мужчин и женщин репродуктивного возраста.

Однако вследствие отсутствия в Республике Беларусь данных по некоторым из вышеперечисленных показателей возникает проблема адекватной и точной оценки репродуктивного здоровья населения.

Важной проблемой, связанной с репродуктивным здоровьем населения, также выступает проблема планирования семьи.

Планирование семьи — это профилактическая мера здравоохранения с семейным и социальным аспектом, содействующая оптимальному гуманитарному развитию. Программа планирования семьи должна рассматриваться и приниматься в более широком контексте первичной медико-санитарной помощи, тесно сотрудничать с органами образования, юридическими и законодательными органами и средствами массовой информации.

*О.В. Липатова, канд. экон. наук
И.А. Кейзер, ассистент
БелГУТ (Гомель)*

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ АНАЛИЗА КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ В УСЛОВИЯХ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

В условиях инновационной экономики наряду с количественной оценкой объемных показателей работы организаций железнодорожно-

го транспорта большое значение приобретает анализ показателей качества. Проблема качества является важнейшим фактором повышения уровня жизни, экономической, социальной и экологической безопасности.

Железнодорожный транспорт является главной составляющей транспортного комплекса Республики Беларусь в силу своей мобильности, универсальности, гибкости, способности объединить все виды транспорта в единую сеть. От эффективности и качества предоставляемых им услуг в полной мере зависят себестоимость товаров, производительность труда, конкурентоспособность большинства отраслей экономики страны.

Показатель качества транспортной продукции представляет собой количественную характеристику потребительских свойств оказываемой услуги. Сложность определения категории «качество» на транспорте определяется особенностями его продукции, отличающимися от продукции предприятий других отраслей материального производства. Так, железная дорога перемещает продукты труда из пунктов их производства в пункты потребления, а также удовлетворяет потребность людей в передвижении. Если ранее продукцией железнодорожного транспорта считалась только перевозка, измеряемая такими показателями, как объемы перевозок, грузооборот, то теперь на первое место выходит услуга, которая, как и любой товар, имеет свои качественные параметры.

Если говорить о качестве транспортной продукции как о ее свойстве, то оно закладывается в продукцию в процессе транспортного производства, а оценивается тогда, когда груз уже прибыл в конечный пункт потребления и попадает в руки клиента. Так как на транспорте реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс, следовательно, требование полного и своевременного удовлетворения потребностей экономики и населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы транспортной системы относятся не только к перевозке — конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к процессу транспортного производства.

Таким образом, для целей аналитических исследований качества железнодорожных перевозок необходимо отталкиваться не от понятия перевозки как продукции транспорта в традиционном понимании, а от понятия транспортного производства, используя при этом следующую систему показателей:

1) показатели качества эксплуатационной работы железнодорожного транспорта определяются качеством поездной (статическая и динамическая нагрузки грузового вагона, населенность пассажирского вагона, среднесуточный пробег вагона (локомотива), коэффициент порожнего пробега) и станционной работы (уровни выполнения норм и планов по приему, отправлению и переработке поездов, коэффициенты местной и маневровой работы), использования и ремонта технических средств;

2) показатели транспортной продукции (перевозок) определяют качество перевозок на отраслевом уровне с позиции экономических интересов транспорта и других отраслей экономики (безопасность перевозок, равномерность и ритмичность перевозок, время доставки, уровень сохранности груза);

3) показатели качества транспортного обслуживания — это количественная характеристика потребительских свойств транспортной услуги, составляющих ее качество в соответствии с установленными требованиями и нормами (уровень удовлетворения их потребностей в грузовых перевозках по общему объему, отдельным родам грузов, видам сообщений, категориям отправок);

4) показатели транспортной обеспеченности — это показатели качества транспортной системы по транспортному обслуживанию территории, такие как густота сети, показатель транспортной доступности.

*М.А. Макей, соискатель
БГЭУ (Минск)*

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ АВИАКОМПАНИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА, И ИХ ВЛИЯНИЕ НА УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ И АНАЛИЗ

Для анализа эффективности существующих лизинговых сделок и выработки обоснованных управленческих решений менеджменту авиакомпании необходима информация о фактически полученных доходах от выполнения авиаперевозок при эксплуатации предмета лизинга и произведенных расходах, возникших при эксплуатации предмета лизинга.

Совокупные доходы, получаемые авиакомпанией при выполнении авиаперевозок с использованием предмета лизинга, можно представить следующим образом (см. рисунок).

В финансовом бухгалтерском учете авиакомпании доходы (выручка) от выполнения воздушных перевозок учитываются по кредиту счета 90 «Реализация». В соответствии с Инструкцией по применению Типового плана счетов бухгалтерского учета аналитический учет по счету 90 ведется по каждому виду реализованной продукции (товаров, выполненных работ, оказанных услуг) и др. Кроме того, аналитический учет по этому счету может вестись по регионам реализации и другим направлениям, необходимым для управления организацией, а также по видам деятельности [1].