

менений возрастные структуры населения Беларуси в 2009 г. и в 1959 г. существенно отличаются друг от друга.

Второе направление анализа реализовано на примере сопоставления возрастных структур мужского и женского населения, а также городских и сельских жителей Республики Беларусь по данным переписи населения 2009 г. Результаты проведенных вычислений позволяют сделать следующие выводы: степень различия возрастных структур мужского и женского населения, а также городских и сельских жителей соответствует низкому уровню; наблюдается более высокий уровень дифференциации возрастных структур городских и сельских жителей ($I_{R_{г.ж.}/г.ж.} = 0,150$), по сравнению с мужским и женским населением ($I_{R_{м.ж.}/ж.ж.} = 0,150$).

С.Л. Шатров, канд. экон. наук, доцент
Т.В. Шорец
БелГУТ(Гомель)

РАЗВИТИЕ МЕТОДИЧЕСКОГО ИНСТРУМЕНТАРИЯ ФАКТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Контроль на железнодорожном транспорте является одной из важнейших функций управления, которая, с одной стороны, обеспечивает полноту и сохранность государственного имущества, а с другой — способствует выявлению резервов повышения эффективности его использования. Следует отметить, что особенности технологического процесса перевозок на железной дороге обуславливают специфические подходы к организации и методике бухгалтерского учета, а следовательно, и к методическому инструментарию фактического контроля.

Впервые в отечественной практике фактический контроль был применен В.А. Татариновым в 1866 г. на Николаевской железной дороге, затем эта практика распространилась на Московско-Курскую и Одеско-Балтскую железные дороги, что было вызвано большими темпами строительства железных дорог в этот период истории, с чем было связано большое количество различных финансовых злоупотреблений и хищений. За более чем 150 лет развития фактического контроля на железнодорожном транспорте, его приемы и способы трансформировались с учетом потребностей того или иного этапа развития экономики.

В настоящее время предприятия с государственной формой собственности являются основой экономики республики и источником пополнения бюджетов различных уровней, что возлагает на систему контроля таких предприятий дополнительную ответственность за результаты деятельности и эффективность использования государственной собственности.

Основной формой контроля на железнодорожном транспорте является ревизия, которая в большей степени использует методы фактического

контроля, чем документального, при этом методический инструментальный фактического контроля несколько отличается от общепринятого.

Например инвентаризация, как классический прием фактического контроля, трансформировалась в новое понятие, свойственное только для железнодорожного транспорта, — «перепись».

Отметим, что сложность организационной структуры железной дороги и особенности технологического процесса перевозок приводят к «рассеиванию» по территории имущества железной дороги. Так, грузовые вагоны обращаются по всей сети независимо от места их приписки, поэтому вагон, например Белорусской железной дороги может некоторое время (больше года) использоваться для перевозок грузов на территории сопредельных государств железными дорогами стран СНГ и соответственно при составлении баланса провести их инвентаризацию одновременно практически невозможно, что предопределило появление нового приема фактического контроля, такого как «перепись», когда информация о вагонах собирается в единый банк данных при их проследовании через границы дорог.

В практике деятельности предприятий железнодорожного транспорта можно выделить такой специфический объект бухгалтерского учета, как материалы верхнего строения пути, находящиеся на балансе дистанций пути, отвечающих за их своевременное обслуживание и ремонт. При этом большая протяженность обслуживаемых участков пути (сотни километров), обязательное наличие километрового запаса рельс и шпал, находящихся под открытым небом и без охраны вдоль соответствующего участка пути, не допускает использование в данном случае традиционного порядка проведения инвентаризации (осмотр и пересчет членами инвентаризационной комиссии) и требует особых подходов к ее проведению, когда одновременно необходимо проверить не только наличие и сохранность материалов полотна пути, но и его соответствие техническим нормативам с целью обеспечения безопасности движения.

В заключение необходимо отметить, что большое количество уникальных объектов бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте вызывает необходимость исследования и дальнейшего развития методического инструментария фактического контроля на железнодорожном транспорте.

*Е.Н. Шибeko, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ(Минск)*

ПРОБЛЕМЫ УЧЕТА КОМПЛЕКСНЫХ ЗАТРАТ

Реформирование Плана счетов бухгалтерского учета, а также методики списания комплексных затрат управленческого характера требу-