Лица в возрасте 15-55 лет(жен.) / 15-60 лет (муж.) обучающиеся в системе профессионального образования всего	100	1,2	7,7	73,4	17,7
Из них обучаются:					
в профессиональных образовательных организациях, реализующих образовательные программы среднего профессионального образования программы подготовки квалифицированных рабочих, служащих	100	9,8	36,5	53,2	0,6
в профессиональных образовательных организациях, реализующих образовательные программы среднего профессионального образования программы подготовки специалистов среднего звена	100	1,3	14,1	84,3	0,3
в образовательных организациях высшего образования	100	0,1	0,2	70,0	29,7
Не обучающиеся лица в возрасте 15-23 лет	100	5,4	26,0	65,5	3,0

Итак, образование — это неотъемлемая часть жизни. Уровень образования указывает на развития общества и общественных отношений. Это основа для развития науки и высокотехнологичных производств, что свидетельствует о потенциале экономически активного населения как фактора производства. Поскольку молодое поколение сейчас является частью неиспользуемых средств, оно запросило потенциал со всеми вытекающими отсюда последствиями, для него важно принять эффективную политику со стороны части страны в поддержку молодежи. А также органы управления системой образования в целом, как в Российской Федерации, так и в регионах, которые обязаны обеспечить единое образовательное пространство адекватного качества и доступности, способное повысить уровень жизни населения.

1. Дадаева Б.Ш. Уровень жизни населения: анализ и оценка // Экономика и предпринимательство. 2018. № 12 (101). С. 157-161.
2. Елисеева И. И. Социальная статистика: учебник. М.: Финансы и Статистика. 2003. с 373.
3. http://www.dagminobr.ru/deyatelnost/itogovie_svedeniya_o_deyatelnosti/statistika

Псарева М.К.

Особенности организации и ведения бухгалтерского учета на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта

*Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева
(Россия, Орел)*

doi:10.18411/sciencepublic-08-06-2020-03

idsp: sciencepublic-08-06-2020-03

*Научный руководитель
Маслов Б.Г.*

Аннотация

Рассмотрены специфика бухгалтерского учета и формирования себестоимости на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: бухгалтерский учет, методы формирования себестоимости, промышленный железнодорожный транспорт.

Деятельность предприятий промышленного железнодорожного транспорта имеет свою специфику, которые формируют правила и особенности ведения бухгалтерского учета и анализа.

Предприятия промышленного железнодорожного транспорта являются либо обособленными транспортными предприятиями, либо отдельными транспортными цехами заводов, фабрик или иных промышленных объектов, в задачи которых входит транспортировка промышленных грузов (собственной продукции, сырья, отходов либо другой продукции, для которых удобнее использовать грузовое железнодорожное перемещение) с одного промышленного объекта на другой или от предприятия до станции, входящей в сеть РЖД.

Предприятие промышленного железнодорожного транспорта функционирует по общим правилам технической эксплуатации для всех предприятий работающих в сфере обеспечения железнодорожного сообщения. При этом они не подчиняются ОАО «РЖД». Предприятие промышленного железнодорожного транспорта относятся к путям необщего сообщения.

Особенности организации бухгалтерского учета в организациях промышленного железнодорожного транспорта обусловлены, в первую очередь, особенностями формирования доходов и расходов, калькуляцией себестоимости продукции.

Продукцией предприятий промышленного железнодорожного транспорта являются перевозки промышленных грузов, что и является конечным продуктом производственного процесса основного вида деятельности данных предприятий с целью завершения кругооборота средств. Под основной реализованной продукцией организаций промышленного железнодорожного транспорта понимается объем перевозок, выполненной дорогой в своих границах железнодорожных путей.

Оплата услуг по перевозкам осуществляется грузоотправителями (грузополучателями). Исходя из существующих технологий провозные платежи по грузовым перевозкам, вне зависимости от вида сообщения, взимаются только за транспортировку грузов в границах имеющейся железной дороги.

Под доходами (выручкой) предприятий промышленного железнодорожного транспорта от перевозок понимается сумма средств, причитающихся ей за выполненные работы и услуги по перевозке грузов, дополнительных сборов, связанных с перевозками.

Помимо доходов от основной деятельности (грузоперевозок) предприятия промышленного железнодорожного транспорта могут осуществлять и другие виды услуг, производить собственную продукцию, получая при этом дополнительную выручку от продаж. Реализация данной продукции (работ/услуг) может производиться на договорной основе по ценам установленным самим предприятием.

Полученная в процессе реализации продукции, работ, услуг выручка позволяет предприятиям промышленного железнодорожного транспорта выполнять обязательства перед бюджетом, банками, поставщиками, работниками и возмещать производственные затраты. Невыполнение условий реализации вызывает замедление оборачиваемости средств, возникновение штрафных санкций за невыполнение договорных условий, задерживает платежи поставщикам, ухудшает финансовое положение организации, так как от объема реализации зависит величина одного из важнейших показателей финансово-хозяйственной деятельности - прибыли.

Свою специфику имеет формирование себестоимости продукции предприятий промышленного железнодорожного транспорта. При этом используются те же методы калькуляции, что и в промышленности.

Позаказный способ расчета себестоимости позволяет определить затраты на каждый производственный заказ или на каждую выполненную работу (услугу). Особенность позаказного метода заключается в том, что в случае его применения себестоимость продаж не может быть спрогнозирована – она может быть определена только по факту производства продукции, осуществления перевозок. В целях организации учета до окончания производственного процесса (реализации продукции, оказании услуг) результаты могут оцениваться по плановой себестоимости, либо по фактической себестоимости однородных работ, услуг, реализуемых ранее. В случае использования позаказного метода себестоимость единицы продукции рассчитывается путем деления затрат, приходящихся на конкретный заказ, на количество произведенных изделий по этому заказу.

Характерной особенностью позаказного метода является то, что сумма затрат формируется не за какой-либо промежуток времени, а по каждому конкретному заказу (перевозке, партии продукции).

Поскольку позаказный метод связан с детализацией информации и требует специфической организации учета, данный метод является достаточно сложным и трудоемким, что нередко считается его недостатком.

Попередельный метод калькуляции себестоимости подразумевает, что производственный процесс разделяется на определенные стадии, и каждая стадия производства (обработки продукции) является объектом учета. При этом каждое производственное подразделение компании ответственно за определенную стадию обработки, доставки продукции. Пройдя очередной процесс обработки, продукция передается в следующее производственное подразделение для прохождения очередного процесса – и так пока не продукция не будет доставлена до грузополучателя.

В некоторых случаях попроцессный метод отождествляется с попередельным, ведь они характеризуются наличием обособленных стадий производства (процессов или переделов), по прохождению которых получается готовая продукция (вид перевозки). Различие между этими методами несколько условно, но можно выделить некоторые особенности попередельного метода:

- более сложный производственный процесс;
- существенные остатки незавершенного производства;
- себестоимость вычисляется в каждом переделе по собственным производственным затратам, общие затраты распределяются по переделам и видам изделий косвенным способом;
- калькуляция происходит ежемесячно с учетом остатков незавершенного производства;
- возможно применение метода условных единиц.

Сутью нормативного метода учета является предшествующий расчет нормативных затрат по выбранным объектам, а также попутное определение отклонений фактических затрат от нормативных в процессе выпуска продукции (оказания перевозок). По каждому виду изделия составляется нормативная калькуляция, где указаны нормы расхода материалов, зарплаты и прочих статей. Учет ведется так, чтобы была возможность разбить текущие затраты на нормативные и отклонения. Данные по отклонениям позволяют находить причины несоответствия нормам, находить виновников или недочеты в технологическом процессе.

Предприятия, имеющие самостоятельные стадии (фазы, переделы и т.п.), являются предприятиями со сложным производством. На железнодорожном транспорте к их числу относятся вагоноремонтные, локомотиворемонтные, механические участки и др.

1. Богаченко В.М. Бухгалтерский учет: учебник /В.М. Богаченко,Н.А. Кириллова. — Ростов н/Д : Феникс, 2016. – 532 с.
2. Волкова О.Н. Управленческий учет: учебник и практикум для академического бакалавриата / О.Н. Волкова. - М.: Юрайт, 2018. - 461 с.
3. Основы экономики организации : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Л. А. Чалдаева [и др.] ; под редакцией Л. А. Чалдаевой, А. В. Шарковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2019. - 361 с.
4. Производственный менеджмент : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Л. С. Леонтьева [и др.] ; под редакцией Л. С. Леонтьевой, В. И. Кузнецова. - М.: Юрайт, 2019. - 305 с.

Редченко П.К.

Методика организации учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта

*Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева
(Россия, Орел)*

doi:10.18411/sciencepublic-08-06-2020-04

idsp: sciencepublic-08-06-2020-04

*Научный руководитель
Коростелкин М.М.*

Аннотация

Рассмотрены методика организации учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта

Ключевые слова: бухгалтерский учет, методы формирования себестоимости, промышленный железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт России всегда носил двойственный социально-экономический характер. С одной стороны, важно обеспечить целостность нашей страны, ее обороноспособность, безопасность и конкурентоспособность на внешних рынках, а также достижение стабильных макроэкономических параметров, гармоничное развитие регионов, улучшение состояния окружающей среды и уровня жизни населения. С другой стороны, железнодорожный транспорт-это форма экономической деятельности, которая характеризуется теми же понятиями и категориями, что и для других видов предприятий: доход, затраты, прибыль, рентабельность, инвестиции, мотивация, инновации и другие виды транспорта не должны рассматриваться только как инструмент развития других видов деятельности, так как в этом случае он не может эффективно работать, а следовательно, не может выполнять свои социальные функции. Если транспорт не считать бизнесом, то они не смогут снизить издержки и повысить качество предоставляемых услуг, быстро реагировать на спрос и с интересом реагировать на инновации, в полном соответствии с экономическими законами.

Целесообразность осуществления инфраструктурного вида деятельности, а также исключение отдельных видов деятельности, не связанных непосредственно с их транспортировкой и ориентированных на других потребителей услуг других возможностей для специализации - крайне сложная задача.

В нынешних условиях, когда интересы государства, самой компании и клиентуры не совпадают, крайне сложно найти линию, которая не вызвала бы конфликта интересов и удовлетворила бы каждую из сторон.