

交通财会 1996 年论文选

中国交通会计学会 编

人民交通出版社

内 容 提 要

本文精选汇集了交通系统 1996 年财会优秀论文 30 余篇,就交通系统公路、港口、海运、汽运企业等有关的财务问题进行了多方研讨,有助于提高交通系统各部门的财务管理水平。

交通财会 1996 年论文选

Jiaotong Caikuai 1996 Nian Lunwen Xuan

中国交通会计学会 编

版式设计 崔凤莲 责任校对 梁秀青

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本 $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张 8 字数 215 千

1997 年 8 月 第 1 版

1997 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数 0001 - 3700 册 定价 :15.00 元

ISBN 7-114-02740-0

F·00300

前 言

随着社会主义市场经济的发展和现代企业制度的推行,交通系统的财会理论和实际工作者,在会计改革的逐步深入进程中,本着联系实际、突出重点、务求创新的精神,进行理论研究和课题探讨,取得了丰富的研究成果并撰写了很多具有指导性、实用性的好文章,在贯彻执行“两则”、“两制”,加强经济管理、提高经济效益和实现“两个根本性转变”等方面起到了积极作用。

为进一步激发交通系统广大财会理论和实际工作者科研热情,深化会计改革,1996年,中国交通会计学会秘书长及《交通财会》杂志编委会会议决定每年出版一本“交通财会论文选”。为真实反映1996年交通系统会计科研成果水平,广揽优秀文章,《交通财会》编辑部聘请了上海海运学院、西安公路交通大学两所大学的教授和知名的财会实际工作者,提出论文推荐目录。通过编辑部整理,确定初选论文,并将目录发至中国交通会计学会各专业委员会、团体会员单位和《交通财会》各编委,广泛征求意见后,确定了32篇论文,内容包括:会计核算、会计监督、管理会计、会计电算化、审计、国有资产管理、资金、成本、财务管理和交通规费等,其交通门类有:海运、港口、航道、交通工程、公路运输、公路养护和交通院校等部门,充分反映出交通系统全貌。所汇集的作品命题明确、结构严谨、文字简炼、实用性强,在理论、实务等方面有一定的新观念和新方法,现提供给读者学习参考。

由于编者水平所限,疏漏不妥之处,请批评指正。

编 者

1997年5月26日

目 录

| | | |
|---|-----|----|
| 建立和运用市场机制 实现公路交通建设规划 广西壮族自治区交通厅 | 余昌文 | 1 |
| 论交通规费征收与使用的效益管理 安徽省交通厅财务处 | 曹德云 | 9 |
| 国际航运业贷款造船的现金流量分析 上海海运学院财会系 | 邵瑞庆 | 13 |
| 浅谈港口企业偿债能力财务评价指标的运用 南通港务局财务处 | 单镜明 | 21 |
| 远洋运输企业会计电算化探讨 广州远洋运输公司 | 熊方国 | 29 |
| 略谈现代企业制度下搞好财会工作的设想 交通部第一航务工程局 闫留柱 | 李明先 | 44 |
| 公路运输企业资本结构与效益问题的探讨 江西省交通厅 刘文成 梁启厚 | 陆 镇 | 51 |
| 试论企业会计电算化的目标模式 武警交通指挥部财务处 | 季知元 | 60 |
| 关于离任经济责任审计的几点体会 天津市联运服务公司 | 史艳芹 | 65 |
| 试论企业财会管理应用 ISO 标准之必要 广州航道局 | 李灼伦 | 70 |
| 西方成本会计发展的历史回顾和启示 河南省交通会计学会 刘鸿儒 曹静侠 | 张延民 | 85 |
| 交通基础设施建设筹资模式与政策论 | | |

| | | |
|---------------------|-----|-----|
| 重庆市交通局财务处 | 禹培文 | 92 |
| 发挥交通企业集团优势 提高规模经济效益 | | |
| 交通部财务会计司 | 徐文兴 | 103 |
| 积极引进外资 加速公路建设 | | |
| 陕西省高等级公路管理局 | 王拴有 | 109 |
| 量本利分析法在海洋运输业务中的应用 | | |
| 上海远洋运输公司 | 龚治平 | 118 |
| 拓展高等级公路建设资金筹集的思路 | | |
| 江苏省交通会计学会 | 谢长怀 | 123 |
| 现代企业制度与企业财务运作 | | |
| 上海长江轮船公司 | 屠启豪 | 129 |
| 世行贷款项目外汇风险成因及防范 | | |
| 宁波港务局 | 孔繁林 | 137 |
| 社会主义市场经济条件下会计职能的再思考 | | |
| 长沙交通学院财经系 | 徐以槎 | 144 |
| 浅谈现代企业会计监督机制 | | |
| 济南交通高等专科学校 | 靳鹤亭 | 151 |
| 路桥施工单位如何实现国有资产保值增值 | | |
| 四川省攀枝花市交通局 | 周徐君 | 160 |
| 发展公路运输及若干政策问题 | | |
| 河南省交通会计学会 | 计启猛 | 165 |
| 努力做好新形势下的企业财务管理工作 | | |
| 山西省交通厅 张德仪 | 卫振华 | 171 |
| 浅谈企业成本管理松弛的原因和对策 | | |
| 河北省水运工业总公司 | 张存石 | 178 |
| 谈谈施工企业资金紧张的原因及对策 | | |
| 武警交通指挥部 | 陈棠生 | 183 |
| 资本结构的调整是企业战略研究的重要课题 | | |
| 上海海运(集团)公司 | 马和源 | 188 |

| | | | |
|------------------------|----------------------------|------------|-----|
| 对港口企业实行分货种分操作过程成本核算的探讨 | 烟台港务局 赵秀坤 | 李新桢 | 195 |
| 公路建设 BOT 融资问题研究 | 深圳市信恒会计师事务所 西安公路交通大学经济系 | 王广旭 王端 | 204 |
| 现代企业制度下国有企业资本结构优化问题研究 | 西安公路交通大学经济系 | 周国光 | 211 |
| 债项重整及其会计处理 | 陕西省财贸管理干部学院 陕西省交通厅 | 白书田 魏有法 | 222 |
| 谈公路资产价值的确定及有关会计核算问题 | 黑龙江省交通厅 | 刘 纲 | 233 |
| 浅析负债经营的几个认识误区 | 上海港务局 | 张余庆 | 239 |

建立和运用市场机制 实现 公路交通建设规划

余昌文

改革开放以来，我国的公路交通建设取得了巨大的成就。1994年底，公路通车里程已达111万公里，比70年代末的通车里程增加了64%；建成一、二级汽车专用公路8776公里，建成高速公路1638公里。“要致富，先修路”已为全国人民所共识。全国公路建设长远发展规划正在稳步实施，各级地方政府修路建桥的积极性空前高涨。各级交通部门依靠政府的支持，突破传统的体制，大胆探索和实践，总结出了一系列在市场经济条件下筹集资金，搞好项目管理的经验。从“八五”计划的执行情况来看，由于正处于计划经济向市场经济过渡时期，公路交通建设的投资、融资体制，建设项目的勘察、设计、施工、监理、咨询的市场机制尚未形成，建设项目的筹资过多的依靠政府，交通投资的风险约束机制尚未建立，设计、施工、监理市场管理规范体系没有形成，存在不同程度的无序竞争和选择设计、施工、监理队伍的随意性。“九五”期间，我国的公路交通建设将进入投资规模大、建设标准高的发展时期，资金和技术、管理力量和施工力量不足，需要进一步转变政府职能，建立和完善交通建设市场机制，充分发挥市场引导资源配置和优化要素组合的作用，解决上述问题，实现“九五”规划，促进国民经济的持续发展。

一、走市场化、多渠道筹资的新路子

“九五”期间全国公路建设投资规模数千亿元,资金供求矛盾突出。因此,在资金的筹集上,必须突破计划经济体制下由国家包办的圈子,总结经验,进一步深化改革,在增加中央投入的同时,加强政策引导,充分调动各级政府和各方面的积极性,走市场化、多渠道筹资的新路子。

1. 增加政府投资。各国政府用于公路建设的投资占国内生产总值的比重:我国 0.7% 左右,发达国家一般为 1.5%~2.5%,美国为 1.93%,日本为 2.3%,德国为 1.70%;发展中国家为 1.1%~2%,如韩国为 1.13%,巴西为 1.17%,土耳其为 1.59%。各国对公路建设的大量投资,保证了公路交通事业的迅速发展,以适应经济结构变化和经济发展的需要。我国对公路建设的投资长期偏低,公路交通发展滞后,制约了国民经济的发展。为了支持国民经济的高速增长,国家用于公路建设投资应提高到国内生产总值的 1.5% 左右。在当前公路建设投资主体多元化的情况下,增加政府投资,有利于引导社会对公路投资的方向,实现国家的公路建设规划。

2. 建立公路发展基金。公路建设需要的大量资金,不可能全部由政府投资解决,更多地需要通过向社会集资,建立公路发展基金的办法来解决。各国都采取征收公路税费的办法来作为公路发展的一项长期稳定的资金。如征收汽油、柴油、轮胎、配件的消费税,汽车购置税,车辆使用税等。改革开放以来,我国中央和各省人民政府在筹集社会资金方面进行了比较成功的探索,征收了车购费、客运附加费、货运附加费、公路沿线土地增值费等,成为公路建设的一项主要的、稳定的资金来源。“九五”期间,应在此基础上建立公路发展基金。一方面保持现有政策的稳定,另一方面逐步开征汽油税、轮胎税、车辆牌照税,多渠道筹集公路建设资金,使公

路建设有一个长期稳定的资金来源,这对于实施中长期公路发展目标尤为重要。

3. 设立专门投资于交通的共同投资基金。共同投资基金是将大量分散的个人投资和其他社会闲散资金集中起来,由专门的投资机构和专家进行管理操作,分别投向证券、股票或用作直接投资,获得利益后,按照出资比例分享的一种信托资产。它有利于集中社会资金,减少投资风险,提高收益,取得稳定的较高的回报。很受公众的欢迎,在国外发展很快。目前国外和香港地区约有数百亿美元的国际投资基金在准备进入中国。收费公路建设的投资、风险小,回报稳定,具有使用共同投资基金的条件,我国城乡居民的闲散资金多,需要建立新的投融资渠道,具备设立共同投资基金的条件。因此,建立专门投资于交通的共同投资基金,有利于筹措国内资金,有利于吸引国外的投资基金对交通项目的直接投资,解决公路建设资金不足的问题。

4. 效益较好的公路、桥梁项目可组建股份制公司,通过向社会募集资金来建设公路,建成后通过收取车辆通行费,搞综合开发,经营公路沿线的加油、停车、维修、拯救、广告、旅游业和房地产开发来取得投资回报。在这方面,国外已有比较成功的经验。近几年来,各省都作了有益的尝试,取得了较好的效果。国家应制定相应的政策,鼓励和支持公路股份制企业的发展。一是允许公路股份公司优先上市,改变当前无公路上市公司,公路股份制发展滞后的局面。二是在税收方面给予照顾,并由国家按投资的一定比例补助配套资金或贴息,以解决公路建设投资回报期长的问题,提高投资回报率,吸收社会资金,加快公路的建设。

5. 利用银行贷款和发行债券筹集资金。银行贷款和发行债券是筹集高等级公路、特别是收费公路建设资金,弥补资金不足的一项主要来源。贷款和债券的本息可用通行费、公路综合开发收益或公路发展基金偿还。国家应在信贷政策方面把公路建设作为重点支持的基础产业,安排适度的信贷规模和发行债券的规模,增

加公路建设的投入。

6. 利用外资。利用外资是筹措公路建设资金的有效途径,近年来我国利用外资修建公路取得了较大进展。“九五”期间应进一步拓宽利用外资的渠道。一是继续争取世界银行、亚洲开发银行的贷款,这些贷款期限长、利率低,适合公路投资回收期长的特点,可减轻还款的压力。二是争取外国政府的出口信贷,其利率也较低,还款期限长,建设高速公路所需监控、收费设施和机械设备等可利用外国政府贷款解决。三是采取BOT的形式,吸引外国财团直接投资修建公路。四是采取与外商合资、合作的办法,吸引外商投资。五是将现有收费公路进行股份制改造,改组为境外上市公司,直接进入国际资本市场筹集资金,开辟公路建设通过证券市场向国际化融资的新途径。六是将在建或已建成公路的经营权出让给外商,筹集资金建设新的公路;一般来说,外商投资购买在建公路或购买已建成公路的经营权,可缩短投资回收期,收到当年投资,当年收益的效果。

7. 运用市场机制,出让公路、桥梁的经营权或收费权,筹集资金用于公路建设。已经建成的收费公路及其有关经营性设施,可在资产评估或效益评估的基础上将其一定年限的经营权出让给国内外客商,收回投资再建新的公路。

8. 继续实行贷款、集资修路,建成后收取通行费,鼓励投资单位搞综合开发的以路建路、以桥建桥的办法,走民工建勤、民办公助,以地、林、矿建路的路子,充分调动各方面的积极性,搞好公路网络的建设。

二、深化交通投资体制改革

根据市场经济的客观要求和公路交通属于基础设施的特点,建立适应公路发展的有利于改善公路交通落后状况的投资体制,是促进公路交通事业发展,实现“九五”计划的重要条件。笔者认

为,应从三个方面改革交通投资体制。

1. 划分中央与地方的事权 根据公路建设项目与国计民生的关系,划分为中央管理项目,省、自治区管理项目,地市管理项目和县乡管理项目,明确各级政府在公路建设中的职责和权限,改变当前各级政府公路建设责权不清,建设责任过多集中于省、自治区政府的状况。跨省公路、战备公路作为中央管理项目,以中央投资为主,地方投资为辅;省、自治区内跨地市的公路、沟通重要港口和重要交通枢纽的公路、贫困地区主干公路、边境口岸公路作为省、自治区管理项目,以省级政府投资为主,地市投资为辅,中央给予部分补助;地市内跨县的公路和贫困地区干线公路作为地市管理项目,以地市投资为主,县市投资为辅,省、自治区给予适当补助;县乡公路作为县管理项目,省、地市政府给予适当补助,由县乡政府自筹为主,采取民工建勤、民办公助,以地、林、矿建路的办法修建。这样有利于发挥各级政府的积极性,集中各方面的力量来搞好公路网的建设。

2. 充分发挥政府在公路投资、融资中的主导作用。公路是支持国民经济发展的基础设施,属于先导性的产业。这决定了公路的发展必须首先服从国民经济发展大局的需要,优先以社会效益为主,以自身的经济效益为辅。因此必须发挥政府在公路建设中的主导作用。非收费公路建设由政府投资,收费公路也应该有政府投资参股或控股,以便引导社会对公路的投资方向,实现公路发展规划。为了达到这一目的,政府应该通过增加政府支出,建立公路发展基金、发行债券、利用外资等办法筹措资金,以便实现政府在发展公路事业方面的职能。

3. 按竞争性项目、基础性项目采取有区别的投资方式,建立投资的风险约束机制。当前公路建设的一个突出问题,是各地争项目、争投资、忽视公路投资的效益,公路筹资、设计、建设、经营、还贷相互脱节,投资的风险约束机制没有建立起来。因此,交通投资体制改革的一项主要内容,是要建立符合我国公路实际的适应

市场经济要求的投资体制和投资风险约束机制。不收费公路建设作为基础性项目,按照政治地位和社会效益的大小来安排建设顺序,对国家安全、民族进步或促进区域经济发展有较大作用的项目优先安排建设。收费的公路、桥梁建设,作为竞争性项目,除影响全局的重大项目根据国家的规划安排实施外,其余项目主要按照经济效益的大小择优安排建设,克服各地盲目争项目、争投资的现象,优化资源配置,提高投资效益。凡是属于收费、实行综合开发的经营性项目,组建股份制、合作制公司或独资公司,推行业主负责制,集筹措资金、项目建设、建成后的经营管理、回收投资、偿还贷款于一体,建立投资风险约束机制,解决筹资、建设、经营、还贷相互脱节,重建设、轻效益的问题。

三、转变政府职能、培育和完善建设市场管理机制

当前公路建设的突出问题是缺乏管理建设市场的法律、法规,市场主体各方的行为不规范,公路建设市场机制还没形成,很多项目没有通过公开招标选择勘察设计和施工、监理、咨询队伍,政府对公路勘察、设计、施工、监理、咨询队伍缺乏完善的资格审查,市场无进入管理,一些进入市场的队伍鱼龙混杂,良莠不齐,影响了工程质量。政府对公路建设管得过多过死,筹资、建设、经营、还贷,项目前期工作及其审批,项目建设,监理和竣工验收都由政府管完,缺乏必要的制约机制。“九五”公路交通工作的重点是深化公路建设体制改革,从转变政府职能入手,加强相关法律、法规的建设,培育市场要素,完善市场机制,建立起统一、开放、竞争、有序的公路建设市场体系。

1. 转变政府职能。政府的职能应由原来直接的、微观的管理转向主要依靠市场的宏观的、间接的管理。政府主要抓市场的培育、市场规范的建立和市场监管,凡是市场机制可以解决的问题,如勘察、设计、施工、监理、咨询队伍的选择,一般竞争性项目资金

的筹措、项目建设、经营、还贷,都交给市场去管。政府集中精力来抓规划、年度计划的编制和实施,并通过制定和实施产业政策,运用立法、项目审批、政府投资、信贷、价格、财政等法律、行政、经济手段来调整市场主体各方的行为,实现公路发展的规划和计划。概括起来,政府的职能是抓好规划,管好市场,搞好监督,用好投资,做好引导。

2. 加快公路建设市场法律法规的建设。一是尽快颁布《公路法》。二是制定公路建设市场管理的法规,包括市场管理的范围、进入和退出市场、监督与管理、违章处罚等内容,实行许可证制度,从事公路勘察、设计、施工、监理、咨询的单位,必须经过资格审查,取得许可证后,才能进入与许可证允许的建设规模相适应的公路建设市场。三是制定工程项目招议标管理办法,规范招标、议标的行为,促进平等竞争。四是制定公路建设合同管理办法,用《经济合同法》规范甲乙方的行为。五是制定建设项目质量管理办法,明确勘察、设计、建设、施工、监理单位的质量责任和义务以及奖惩措施。六是制定公路建设价格管理办法和工程转包、分包管理办法,防止转包、分包过程中人为压低价格,确保必要的投入。七是制定股份制、合资、合作建设公路管理办法和利用外资修建公路管理办法,规范业主、政府和外商的行为。

3. 引导勘察、设计、施工、监理、咨询单位进入市场运行机制。建国以来,我国的公路建设发展较慢,成为制约国民经济发展的“瓶颈”,近年来为了支持国民经济的高速发展,国家加强了公路建设的投入,公路建设投资规模成倍增长,带来了资金、管理、勘察、设计、施工、监理、咨询力量严重不足的问题。因此,应大力加强工程管理人才和技术人才的培养,提高他们的管理水平、技术水平、整体素质和市场意识。大力发展勘察、设计、监理、咨询队伍,采取在公路发展基金中适当补助或减免税收的办法,支持其采购和更新设备、仪器,提高装备水平,按照国际惯例建立工作标准和质量标准,提高资质。在信贷、财政政策方面对公路施工企业进行扶

持 ,支持其更新机械设备 ,提高装备水平 ,按照建立现代企业制度的要求 ,深化企业改革 ,提高整体素质 ,使其具备进入公路建设市场从事公路施工的能力 ,并在此基础上 ,抓好大中型施工企业的建设 ,使之具备进入国内、国际公路建设市场 ,从事高等级公路施工的能力。各级政府要驾驭市场管理机构和管理力量的建设 ,发挥政府管理公路建设市场、监督和引导市场运行的职能。

(作者单位 :广西壮族自治区交通厅)

论交通规费征收与使用的效益管理

曹德云

交通规费是国家根据交通基础设施的养护、建设的需要,以国家行政法规等形式颁布并授权交通主管部门负责征收的费用。如公路养路费、航道养护费、车辆购置附加费、公路客货运输附加费等。

各级交通主管部门,依据国家规定的交通规费征收对象,征收范围、征收标准和征收时限,组织交通规费的征收和管理,努力做到“应征不漏”。同时还要按照交通规费规定的使用范围和使用相关的控制比例,认真计划,妥善安排,管好用好,提高使用效益。这是国家赋予交通主管部门的光荣职责和任务,它体现了权利和义务的统一。

交通规费也是交通部门实施征收和实施建设的管理机构和人员经费的主要来源,同时又是交通部门为加快交通基础设施建设而进行引资、贷款、融资等筹集资金的铺底钱,是偿债信誉后盾。因此,进一步加强规费征收与使用管理,努力增加规费收入总量,提高规费使用效益,是各级交通部门的长期任务。本文拟就交通规费征收与使用的效益管理问题作一些探讨。

一、以征收总量考核可增强信心,用实征率考核找出差距

近年来,安徽省交通规费征收总量年年大幅度增长,有的规费

一年翻一番,有的规费连续多年年增长率都在百分之几十,从而为我省交通基础设施大规模建设提供了资金保障,为引资、筹资提供了信誉后盾,为我省国民经济的快速发展作出了贡献。其功劳首先应归功于全体规费征收人员的辛勤、创造性的劳动。

但也应看到,我省交通规费无论是在征收环节上,还是在使用环节上,都存在着许多值得认真研究、认真改进的问题。比如征收管理多头,资金分散,实征率不高,人员过多,以及在征收会计核算上,在资金解缴上,在费用支出上,除公路养路费、车辆购置附加费等较好外,其余规费都不同程度地存在问题。一些征收基础工作,如票证管理亟待加强,实征率仍是个比较突出的问题。这些问题往往被单项规费征收总量的增加而掩盖了。

就交通规费征收总量而言,一些交通主管部门只重视直接集中自己手里的一块,而对最终不全或不完全集中自己手里的一块,就不那么认真,这是个很值得研究的问题。交通规费应是个整体,一种交通规费的增加,会无形中增加其他交通规费的存量,反之亦会减少其他交通规费的使用量。实施不同交通规费征收的独立平行的单位之间,由于各自只顾自己一块的征收,并为自己一块的利益着想;“擦边”行为时有发生,交通内部的许多矛盾,往往也由此酿出。

一种或几种交通规费征收总量的增加,当然应予肯定。但还应按总的应征范围和按应征标准计算出来的应征总量,与实际征收的总额相比较,即以实征率相衡量。这样,便可进一步看出潜力、看出差距。在现行条件下,用征收总量考核,可以增强信心,鼓舞干劲,用实征率考核,可以找出差距,看到潜力,加强管理,促进征收工作再上新的台阶,两者不能失偏。

二、按比例控制分配,分层次安排使用

第一,按使用性质。交通规费就其规定的使用范围、使用性质

而言,可划分为两类。其一是用于管理机构和管理人员的人头费及行政性经费,如运输管理费。其二是主要用于交通基础设施的养护、建设的,而其中允许有较小比例(比如不超过20%)用于管理的费用,如公路养路费、航道养护费等。

第二,按征收计划比例计算的总额控制,并于年初一次分配落实到具体单位,严格监督执行。首先是运管费这一块,多数地、市入不敷出。控制的目的是防止或减少将其他规费,如小机养路费挪作运管费花掉;其次是按较小比例计算安排作经费的费用,其重点是控制这块经费中可用于非生产性、辅助性项目的费用。控制的目的是防止或减少应该用于非生产性、辅助性项目的费用而实际被用于人头费花掉。

近年来,交通管理部门的人员急剧增加,除社会原因外,交通规费使用失控是其得以急增的重要原因,或者说是进入失控导致交通规费使用失控,或者说地区不同、单位不同,两个因素各占比重不同而已。目前一些地方,不光是运管费被吃光,而且连小机养路费也部分或大部分被花掉。其结果,不仅使交通规费使用失控,而且还引发出许多弊端。因此,实行“按比例控制分配,分层次安排使用”的调控方法可以在一定程度上防止挪占交通规费的现象进一步恶化。

三、重新“四定”,妥善分流,贵在落实

用于管理人员的经费要量入为出,使交通规费按规定比例所能提供的费用与从事管理工作的人员的人数相适应。目前交通规费用于人员的经费过多,所占(交通规费)比例过大。改变的途径是,可按1994年国家关于事业单位分类管理规定的精神,结合省厅1992年文件提出的要求执行。其要点是:

(一)依责定岗,以岗定人,重新定编。运管人员的编制过去曾有正式文件批准。但随着市场经济的实行,运管管理职能、管理