第一章　运输收入管理概述

第一节　运输收入概述

一、铁路运输收入的性质

铁路运输业，作为一个独立的生产部门，同工农业物质生产部门一样，它的生产活动也具有劳动力、劳动资料和劳动对象，并在一定的社会经济关系中进行。全路各个运输企业在铁道部集中统一指挥下，利用铁路线路、桥梁、站场、通信、信号、机车、车辆等固定资产，消耗材料、燃料、电力和配件等流动资产，按照旅客和货主的要求，完成人和物的位移，实现生产和销售任务，这种生产活动不仅服务于生产领域，也服务于流通、分配和消费领域。表现为生产过程在流通过程内的继续，并且为了流通过程而继续。在运输生产中，劳动力运用劳动资料，使劳动对象发生位置变化，这种变化既不改变劳动对象的形态和性能，也不增加劳动对象的数量，它的产品——旅客和货物的位移，不能脱离生产过程而单独存在，生产过程和销售过程同时进行，生产完成，销售实现。

在商品生产条件下运输业的产品——旅客和货物的位移，同样具有使用价值和价值二重属性。运输产品的使用价值是运输生产过程中的具体劳动创造的，表现为改变旅客和货物的空间位置，满足人们旅行或使生产物变换场所的需要。价值是抽象劳动凝结形成的，运输产品价值的货币表现就是运价。

铁路运输企业在完成旅客和货物运输工作中，按照国家规定的运价，向旅客和货主核收的货币资金就是铁路运输收入。实质上，运输收入是铁路运输企业的销售收入。

铁路运输收入是铁路企业补偿运输支出和形成企业盈利的主要资金来源。铁路企业只有完成运输生产任务，并及时取得运输收入，才能保证运输生产的不断进行，才能及时向国家上缴税金，并形成铁路建设资金。没有运输收入的及时实现，运输生产过程中所消耗的各项支出就

需要全本请访问 www.ertongbook.com

不能及时得到补偿，运输生产过程就不能继续下去。因此，运输收入是补偿运输支出，进行简单再生产和扩大再生产的重要保证。社会主义市场经济的逐步建立和发展，给铁路发展带来了机遇，要加快铁路发展，资金是重要的前提和保证，尽管筹资渠道是多方面的，但增加收入是最根本最稳妥的资金来源。

铁路运输收入是形成铁路运输企业盈利的主要资金来源，是反映运输企业经济效益的重要指标之一。运输收入补偿运输支出之后，表现为铁路运输企业的盈利，包括运输利润和税金两部分。运输利润等于运输收入减运输支出减税金并冲减营业外收支净额。

运输税金是按国家规定的比率计算的，提高铁路运输企业利润水平的途径,从大的方面说,包括两个方面,一是降低运输成本,一是增加运输收入。当运输成本一定的情况下，铁路运输企业和利润与运输收入之间存在着正比例的关系，它随着运输收入的增加而增加、减少而减少。在一定时期内,如果运输企业的运输收入增加,成本降低,运输利润则随着增加,这样,提供的资金也就越多。建国以来,铁路运输企业的利润是随着运量的增加和生产任务的超额完成而不断地增加的。运输收入与运输利润的比例关系见表 1—1所示：

运输利润与运输收入的关系表表 1—1

单位 亿元

年度 项目	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
运输收入	113	123	139	177	214	240	262	280	316	411	444	478	547
运输利润	23	28	36	54	64	76	75	67	54	113	98	59	13

数据取自《统计资料汇编》

从表 1—1年度运输利润与运输收入的关系，我们可以看出，在一般情况下（剔出因调价增加运输支出的情况），哪一年的运输收入增加了,运输利润也随着增加,运输收入减少了,运输利润就随着下降。运输收入的增加或减少，对提高铁路经济效益，增加建设资金，促进铁路的

发展具有十分重要的意义。

二、铁路运输收入的范围和分类

铁路运输企业，除了完成旅客和货物运输并按规定的运价取得运输收入以外，还要发生一些其他收款业务。各营业站段办理客货运输中，按有关规定向旅客、发、收货人核收的票价、运费以及其他各项进款,统称为运输进款。铁路运输进款按用途、分配、使用权限的不同分为运输收入、建设基金和代收款三类。为了正确的计算运输收入，分析运输收入计划的完成情况，考核企业的财务结果，必须根据会计核算原则的要求对所有运输进款进行明确的分类，确定各类收入的范围，区分哪些属于运输收入，哪些不属于运输收入。

确定运输收入的分类与范围，首先要符合收支可比的原则。铁路运输企业在完成旅客和货物运输生产过程中，同样需要消耗活劳动和物化劳动。也就是说,要发生用货币表现的职工工资、材料、燃料、电力等费用。这些生产费用和管理费用，在价值形态上反映为运输支出（或运输成本）。实行经济核算制的铁路运输企业，必须以自己的收入来补偿支出即必须通过销售运输产品，及时取得运输收入，来补偿生产过程中发生的各种费用，保证再生产的进行。一定时期的运输支出，必须由这个时期的运输收入来补偿，这是会计核算必须遵守的原则。因此，研究运输收入的分类与范围，要从收支可比的方面来考虑，发生收入和支出的业务范围，必须口径一致。只有这样，才能正确地考核企业完成一定工作的财务成果。正是从这个原则出发，铁路运输企业完成一定的旅客和货物运输任务，就必须从旅客和收、发货人那里取得相应的货币收入，以补偿生产中的耗费，并为扩大再生产提供资金。

其次，必须根据权责发生制的要求，确定运输收入的分类和范围。权责发生制，就是以运输产品销售实现的时间来计算运输收入。不管款额是否收到，只要发生了运输业务，就作为收入实现。按照权责发生制来确定运输收入，就能确切地反映出运输生产的成果。

(一)运输收入

运输收入按运送对象的不同，分为以下几大项：

1. 货物运费收入：是铁路完成货物运输任务的运费收入，包括货物运费(整车、零担、集装箱运纲)、快运费、冷藏车运费、短途附加费、国际联运国内段运费、水陆联运铁路段运费、自备车、租用铁路货车空车挂运费,变更到站货物运费,分卸作业费,特种货车使用费、回送费、集装箱使用费、拼箱费、电气化附加费、煤运特价收入等。

2. 旅客票价收入：它是铁路完成旅客运输任务的运费收入，包括车站(含售票所)出售各种车票(包括客票、加快票、卧铺票、空调票等)核收的票价收入，列车核收的乘降所上车旅客的票价收入，以及旅客票价加价收入(季节性、优质优价)。

3. 行李运费收入：是铁路完成行李运输任务的运输收入，包括发送行李运费、变更到站的行李运费，国际联运国内段行李运费等。

4. 包裹运费收入：是铁路完成包裹运输的运费收入，包括国内发送包裹和变更到站的包裹运费，国际联运国内段包裹运费。

5. 邮运运费收入：包括专用邮车挂运费和邮政机要部门及用行李车或邮车的固定容积租用费及其押运人乘车票价。

6. 客货运服务收入 包括站台票、送票和订票费、行包保管费、行包接取和送达费、携带品暂存费、货物暂存费、货签和运单等有价表格费、签证费、贵宾室使用费、补票手续费等。

7. 保价收入：包括行包保价费和货物保价费。

8. 其他收入：不属于上述各项的运输收入，具体可分为：

客运其他收入：到站、列车补收无票旅客车票票价收入，列车发售卧铺票价,站、车对携带品超重、超限及无票运货补收的运杂费,到站发现行包品名、重量不符补收的运杂费,退票费,包车租用费,行包变更手续费,行包运杂费迟交金,行包查询费。

货运其他收入 过秤费,取送车费、货车租用费,货车延期使用费,货车篷布使用费，货车篷布延期使用费，非运用车使用费，地方铁路货车使用费、守车租用费,工程线货车使用费,隔离车使用费,集装箱延期使用费,自备(租用)货车停放费,制冷费,冷却费,押运人乘车费,货物变更手续费,货运计划违约金,到站补收货物品名、重量不符运费,收回货主责任垫款,超载违约金,验关手续费,滞留费,货车清扫、洗刷除污

费,施封作业费,机车作业费,运杂费迟交金,查询费,防风网使用费,铁路码头使用费，捏报货物品名违约金，进出口货物声明价格费。

(二)建设基金

按规定向货主核收，专门用于铁路基本建设的一种资金，这一项目是从 1991 年开始设定的,1991 年 3 月 1 日起每吨公里货物运输加收 2 厘的铁路建设基金， 92 年 7 月和 93 年 7 月又对建设基金作了调整，目前，建设基金包括：

1. 建设基金①指 1991 年 3 月 1 日起按规定货物品类核收的建设基金。

2. 建设基金②指 1992 年 1 月 1 日起开征的铁路建设基金基础上增加 1993年 7 月 1 日起开征的铁路建设基金。

(三)代收款

在铁路运输收入进款中，除运输收入外，还有一些不属于铁路运输应得的收入,而属于代收的性质,由车站按规定核收,随客、货运费收入一并上缴,然后由分局、铁路局或铁道部拨付有关单位,包括：

1. 路外装卸费和路内装卸费；
2. 运输收入银行存款专户的存款利息；
3. 国际联运外国铁路运费；
4 水陆联运水运段运杂费，水陆联运属于水运部门的垫付款；
5. 无主货物、货底、遗失品变价收入；
6. 拣拾款和无法处理的多缴，多收款；
7. 其他代收款等。

三、运输收入分配

由于铁路运输实行发送核算制，运输进款由发送局在运送旅客和发送货物时取得，而旅客和货物的运送是由不同的铁路局共同完成的。因此铁路运输企业从旅客和货主那里收取的运输进款不能直接作为本企业的销售收入，而必须上缴铁道部，集中统一分配后，形成各铁路局的运输清算收入。运输清算收入才是各铁路局弥补支出，计算盈利的资金来源。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

运输进款集中到铁道部后再分配给各铁路局的分配办法，有多种方案。

建国以来，铁道部对铁路局的运输收入分配的方法随着各个时期客观情况的变化和铁路财务体制的改革，曾经发生多次变化。

(一)“管内归己,直通分配”方法

所谓“管内归己,直通分配”,就是运输进款分管内和直通两部分，管内运输的进款不参加全路统一分配，作为收款铁路局的运输收入；直通运输的进款,根据客、货运输中的旅客席位、货物品类的差别,按各个铁路局实际运送的情况进行分配。在具体分配时，应将发到站相同、径路相同的客货运输的运费，按照各个铁路局实际走行的里程的比例，逐项进行分配。直通货运进款分配时,首先应划出始发、到达作业费(装 1 车 11元,卸 1 车 9 元),作为发送局和到达局的收入,这种分配办法在 1958 年以前采用。

(二)平均收入率法

运输进款除其他收入外，全部上缴铁道部参加集中分配。在分配时，按全路统一的客运平均收入率和货运平均收入率，分别与各铁路局实际完成的旅客人公里和货物计费吨公里相乘计算应得的客货运输收入。行包、邮运进款根据各铁路局客运收入比例分配。货运进款分配以前，按装卸车工作量和规定的单价（装一车 11 元、卸一车 9 元)计算始发到达作业收入。1959年—1965 年实行这一办法。

(三)“三大块”法

所谓“三大块”法就是运输进款全部上缴铁道部，铁路局根据完成的换算周转量和规定的换算吨公里计划成本，计算补偿运输支出的收入。在补偿运输支出的前提下，也可以根据运输支出科目的不同特点，分别按工作量及定额、计划支出和实际支出三种方法来计算铁路局完成运输工作的结算收入。1966—1972 年间实行这种收入分配方法。

(四)以运输进款作为运输收入的分配办法

铁路局以运输进款作为运输收入，并根据运输支出科目的不同特点，分别按计划支出、实际支出、工作量及定额三种办法来计算铁路局完成运输工作的结算收入。以运输进款计算利润，以结算收入补偿支

出 1973－1977 年间实行这种分配方法。

（五）清算单价法

1980 年起，采取了以铁路局实际成本为基础，并考虑一定的利润（按每万换算吨公里全路平均利润额），制订各铁路局不同的内部清算单价办法分配运输收入。具体做法是：

1. 铁路局客货运输清算收入，按实际完成的换算吨公里和铁道部规定的每万换算吨公里清算单价清算。清算单价是内部结算价格，具体计算如下：

$$\text{清算单价}=\frac{\text{单位产品成本}+\text{全路单位产品平均利润}}{1-\text{税率}}$$

$$\text{单位产品成本}=\frac{\text{运输支出}+\text{营业外支出（扣除实际清算部分）}}{\text{换算吨公里}}$$

$$\text{全路单位产品平均利润}=\left\{\begin{array}{l}\text{全路运输}\\\text{收入进款}\end{array}-\begin{array}{l}\text{装卸排}\\\text{收入}\end{array}-\begin{array}{l}\text{其他}\\\text{收入}\end{array}-\begin{array}{l}\text{营业外}\\\text{支出}\end{array}-\begin{array}{l}\text{运输}\\\text{支出}\end{array}-\begin{array}{l}\text{部集中税}\\\text{金留用}\end{array}\right\}\div\begin{array}{l}\text{计划换算}\\\text{吨公里}\end{array}$$

2. 装、卸、排作业收入，按各局实际完成的装、卸、排车数及规定的清算单价计算，每装一车 14 元，每卸一车 11 元，每排送一辆空车 8 元（1983 年起改为 20 元）。这一部分收入对于铁路局来讲，不是补偿支出的收入，而是奖励性收入，以便促使铁路局多装、多卸、多排车。因为发送、到达和空车运行的支出已包括在运输支出中，而运输支出是由换算吨公里收入来补偿的。

3. 运输进款中的其他收入，不参加全路统一分配，作为收款局收入。

4. 铁道部在总收入中保留 3%，主要用于增加超额完成运输收入进款的铁路局的分配数以及新线接管和自然灾害等临时性特殊用途。这部分保留款，年终如有结余，按各局全年实际运输收入进款比例分配，作为各铁路局的运输收入。

5. 铁路局超计划完成运输收入进款时，按累计超额数的 10%增加运输收入分配数。1980～1986 年实行这一方法。

（六）"双挂钩"法

1987年至 1993年,基本上实行“双挂钩”清算办法(个别铁路局按“现收现支”和“管内归己,直通分配”方法)。按现行“双挂钩”办法,铁路局的运输收入由以下各项构成:

1. 客货运输清算收入。各铁路局按实际完成的换算周转量和核定的清算收入向铁道部清算的收入。清算单价按下列公式计算:

$$\text{清算单价}=\frac{\text{单位产品成本}\times(1+\text{成本利润率})}{1-\text{税率}}$$

换算吨公里清算收入=清算单价×实际完成的换算周转量

2. 运输进款挂钩收入。各铁路局实际完成的运输进款按核定的挂钩率向铁道部清算的收入,由两部分组成:

(1)基数挂钩收入。以铁道部下达的运输收入进款计划(不含铁路建设基金和货物保价收入)扣除杂项收入和按规定单独清算的各种加价收入后的部分,按现行规定的收入挂钩率取得的清算收入。挂钩率按下列公式计算:

$$\text{挂钩率}=\frac{\text{与运输进款挂钩分配的进款}\times\left(\frac{\text{本局运输进款}}{\text{全路运输进款}}\times 60\%+\frac{\text{本局换算吨公里}}{\text{全路换算吨公里}}\times 40\%\right)}{\text{本局运输进款}}$$

与运输进款挂钩的清算收入=(本局运输进款-本局运输进款中的其他收入)×本局的挂钩率

(2)超收加成收入。铁路局实际完成的运输收入进款(不含铁路建设基金和货物保价收入)扣除杂项收入和部批准的旅游车加价收入后,超过上项基数内挂钩的运输收入部分,按全路统一的 25%超收加成率取得清算收入。

3. 装、卸、排加给收入。各铁路局实际完成卸车、排车数,按全路统一的单价向铁道部清算的收入。卸车单价为 24元,排车单价为 100元。

4. 杂项收入。各局按实际完成的运输进款中的杂项收入,全部作为清算收入。

5. 离休费用清算收入。各铁路局按规定支付给离休干部的费用向铁道部清算的收入(包括离休人员的工资、福利费、副食品价格补贴)除以(1-5.3%),求得含税的清算收入。

6. 互补劳动收入由四部分组成：

(1)客车跨局开行加给收入。按当年超过部定基数的客车跨局千辆公里数和每千辆公里清算单价 100 元取得清算收入。

(2) 货车中转加给收入按部指定的编组站和新增的编组辆数向部清算其中，有调作业辆数超过部定基数每辆加给 5元,无调作业辆数超过部定基数每辆加给 2 元。

(3)零担中转作业加给收入。分笨零、普零和 5 吨集装箱分别向部清算。笨零超过部定基数每吨加给 6 元，普零超过部定革数每吨加给 4 元,5 吨集装箱按当年实际完成每箱加给 3 元。

(4)行李包裹中转加给收入。按当年实际完成中转件数，每件加给 0.09 元,向部清算。

7. 装车去向扣、罚清算收入。

8. 各种加价清算收入

(1) 国家批准的优质优价列车的加价收入，按实际完成时全额参与超收加成计算，同时加给担当局应得加价收入的 75% 作为清算收入。

(2) 部批准的旅游列车加价收入，按实际完成数全额列为清算收入。

(3) 地方政府批准的加价增加的运输收入，全部作为所在局的清算收入。

9 运输支出补偿的清算收入。

铁路运输成本管理，实行分级管理的目标成本责任制，对运输支出的节超规定有奖罚办法。但对成本中客观因素，如国家经济政策和市场价格变动,造成成本超支,不能全部由铁路局自行消化。为此,采取分级负担的补偿办法,增加各铁路局清算收入。

运输支出补偿和项目规定如下：

(1) 对由于工资实行复合挂钩办法变动引起的工资支出超计划部分全额补偿。

(2)机车煤、油、电价格差额,即按实际(预计)的工作量和计划量单耗及实际 (预计) 价格和部下达成本计划中确定的单价的差额，由部负担 80%,铁路局负担 20%。

(3)钢轨、轨枕的价格,按计划或实际工作量和实际价格与部下达成本计划中确定的单价差额，由部补偿 70% 。当实际工作量低于计划工作量时按实际，高于计划时按计划进行结算。

(4)工资相关费和统筹退休金按计划和实际的差额，由部补偿 70%.

(5) 机车、客车、线路、桥梁、隧道和通信信号设备、电气化设备及职工住宅的折旧，实际超过计划部分由部全额补偿。实际低于计划则全额扣减补偿。

(6)国家统一政策、统一规定的变更引起成本口径变化地，按规定考虑。

上述几种收入分配办法的区别点，概括起来主要有以下几个方面：运输进款是否在各个铁路局之间进行分配；是分配全部运输进款，还是分配其中一部分；在分配运输地款时采用哪些指标；清算指标的单价是否相同等。随着铁路运输经济体制改革的不断深入，收入分配办法还是一个仍需继续探讨的问题。应该从有利于增强企业活力，转换企业经营机制，有利于促进企业增产增收，提高经济效益为出发点，选择符合铁路运输生产管理特点的分配办法。

为了适应转换企业经营机制、转变政府职能的需要，进一步深化改革，根据目前的运价管理体制和企业结构形式，铁道部决定从 1994 年 1 月 1 日起在全路运输企业实行“管内归己、直通分配”的运输收入分配办法。

新颁布实施的‘管直’方案与建国至 1958 年间实施的‘管直’方案有所区别,新的‘管直’方案包括收入清算,成本控制、利税分配、资金缴拨四个相辅相成、互相制约的环节。

1. 运输收入的清算

参加清算的运输收入指客货运输收入，不包括保价收入和建设基金收入。运输收入中扣除部规定按单项办法核算的收入外为参加“管直”清算的收入。

所谓“管内运输”指发生在一个铁路局管内，不经过他局线路所完成的各种运输。“直通运输”是指经过两个或两个以上的铁路局所完成

的各种运输。

(1)管内收入的清算

凡属于铁路局的管内运输收入，按实际发生额金额清算。

(2)直通收入的清算

直通清算实行全路统一单价，单价水平根据全路的直通收入额和直通周转量分客运、行包、货运分别制定，每年按计划测算后公布，各铁路局的直通收入按以下公式计算：

$$\text{直通客运收入}=\frac{\text{本局实际完成的}}{\text{直通旅客周转量}}\times\text{当年客运直通单价}$$

$$\text{直通行包收入}=\frac{\text{本局实际完成的}}{\text{直通行包周转量}}\times\text{当年行包直通单价}$$

$$\text{直通货运收入}=\frac{\text{本局实际完成的}}{\text{直通货物周转量}}\times\text{当年货运直通单价}$$

(3)“调节收入”的计算

为了调节局间不平衡和支付部集中负担的支出，各铁路局按“管直”收入的一定比例向部上交“调节收入”。“调节收入”计算公式为：

$$\text{调节收入}=\left(\frac{\text{管内运输}}{\text{收入}}+\frac{\text{直通清算}}{\text{收入}}\right)\times\text{调节收入率}$$

调节收入率根据全路的收入，支出情况每年测算后公布，可根据运输情况的变化，管内和直通实行不同的或统一的调节收入率。

(4)清算收入的计算

各铁路局的清算收入按以下公式计算：

$$\text{清算收入}=\text{管内运输收入}+\frac{\text{直通清算}}{\text{收入}}-\frac{\text{调节}}{\text{收入}}+\text{其他应得收入}$$

其中，其他应得收入是指调节收入的再分配所得，宏观调控奖罚的清算收入和按单项规定分配的各种收入。

2. 成本的控制

铁道部每年根据全路及各局运输生产任务和财务状况，按照实际需要和资金可能，综合平衡，统筹安排，确定全路及各局的成本控制目标。各铁路局要通过强化成本管理、挖潜降耗，按成本目标分级责任制要求，将全局成本目标分解下达。铁路局、分局要加强对站段成本计划管理,严格按计划(预算)执行,努力保证成本目标的实现。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

为了加强成本控制的力度，使企业更加注重成本管理，控制成本增长,在铁路局‘工效’挂钩办法中,增加工资与成本控制挂钩的内容。另外，铁道部还通过资金的宏观调控来控制铁路局的成本支出。

3.利税的分配

各铁路局按清算收入和国家规定的比例（即 3%的营业税、0.15%城建税.0.09%教育费附加)上缴营业税及附加,根据国家有关规定,按照计税利润 33%向铁道部上交所得税；税后利润按照国家有关规定进行分配。

4.资金缴拨

实行“管直”方案后，各铁路局的进款收入首先必须保证建设基金和保价收入的全额上缴。在向部上缴以上两项款项后，再按下列方法计算运输收入的缴部资金：

(1)按国家规定的税率计算的营业税，城建税和教育费附加。

(2)应交铁道部的所得税。

(3)国家及铁道部规定的其他应缴收入。

(4)运输收入与清算收入的差额。

以上各项加总后，如果合计数为负数，由铁道部考虑调节。每年初由铁道部下达缴部资金计划，每季清算一次。

此外,‘管直’方案还包括为保证‘管直’方案的顺利实施,铁道部制定的一系列的宏观调控措施。

新“管直”方案的实施将改变多年来运输企业收入分配以各局支出为主要依据的作法，各铁路局的清算收入将主要与运量挂钩，从而避免各局之间攀比支出增长，加大铁路局管理成本的责任。同时，目前试行的“管直”方案的某些方面还需进一步研究和探讨，只要在实践中不断充实和改进,‘管直’分配方案将更加完善。

第二节　运输收入管理的内容

运输收入管理是铁路运输企业财务管理的组成部分。应根据国家规定的运价政策，在发展运输生产和提高服务质量的同时，组织站段正确计算核收客货运输收入：努力发展生产,扩大运量，开辟收入来源完

成和超额完成运输收入计划；搞好客货票据供应和使用，保证运输生产的需要；严密会计核算，保证及时完整地解缴运输收入进款；加强监督检查，严肃财经纪律，防止和揭露路内外侵害铁路运输收入的行为，维护运输收入完整。具体来说，运输收入管理的内容包括以下几部分：

(一)运输收入计划的管理

运输收入计划是铁路运输业生产财务计划的重要组成部分。运输收入计划的管理是指计划的编制、下达、执行和检查分析。全路运输收入计划是由铁道部根据国家统一计划安排的客货运输量和财政任务，结合历年发展变化的规律和趋势，参考各铁路局的建议计划，本着积极可行又留有余地的原则编制下达的指令性计划。各铁路局根据铁道部下达的运输生产计划和运输收入计划任务，结合管内各地区工农业发展的变化规律,参考所属铁路分局的建议,编制年度分季、分项计划,本着目标管理的原则,按纵向逐级下达给分局、站段,落实到车间班组。按横向下达给运输、客运、货运、财务部门。在计划执行开始和执行过程中，各有关单位和部门都要按照计划的要求制定切实可行的实施措施，纳入企业经营总体方案。铁路局、分局、站段都要把运输收入计划作为全面实行经济责任制的考核指标，发动群众，挖掘运输生产潜力，提高运输效率,努力扩大运量,增加运输收入,实现计划规定的任务。

(二)运输收入票据的管理

运输收入票据是铁路运输企业的有价证券。这些票据既是铁路运送旅客、行李、包裹和货物的运输凭证，又是铁路统计部门据以统计客货运工作量的原始资料；既是铁路凭以计算和核收客货运杂费的结算凭证，又是旅客和发、收货人凭以报销铁路运输费用的报销凭证；既是铁路内部各个运输环节和各个工种之间办理交接的依据，也是铁路与旅客和托运人的一种运输契约。运输收入票据管理是指票据的请领、印制、配发、验收、保管、使用、核消和清查等管理工作。为了使运输生产不间断地进行,各铁路局、分局、站段必须建立票据库,储备一定数量的客货票据，保证不间断地以新的客货票据补充运输生产过程中的票据销耗。在票据使用上，必须进行严格的监督，以防止不法分子利用铁路客货运输票据进行种种舞弊行为。运输收入票据种类繁多，用途多异，使

用单位遍及全路各个营业站段和列车，因此，必须建立健全一整套科学地管理制度，以不断加强运输收入票据的管理。

(三)运输进款的管理

铁路运输进款是全路各营业站和列车，在客货运输生产活动中，按照铁路客货运规章和国家规定的运价政策，向旅客和发、收货人核收的货币资金。运输进款按专项资金管理。运输进款管理是指进款的计算、核收、结帐、保管、存行、上汇、清算、对帐、动支和处理债权债务等内容。为了保证作到运输进款实收实缴加速资金周转，防止截留、挪用，必须建立健全一整套科学地管理制度，严加管理。

(四)运输收入会计核算

运输收入会计核算是指铁路企业利用会计方法，进行连续、系统、综合地反映和监督运输进款资金运动。通过核算监督检查运输收入计划完成情况,考核分析客货运输的经济效益 掌握铁路局、分局、站段运输收入进款资金的存缴情况；反映铁道部与铁路局、铁路局与分局之间的应缴与已缴运输收入进款的结算关系；办理运输收入进款资金与运营资金之间和铁路与旅客、发、收货人之间的相互结算。

(五)运输收入检查与监督

运输收入检查与监督是对铁路收入监督的重要内容。铁路局、分局运输收入专业管理部门采取内部票据审核与外部实地稽查相结合的方法，对营业站和列车组织运输收入的全过程进行检查和监督，以保证运输收入的完整。这种检查与监督，一是为了防止和处理办理收入中发生的各种多收、少收、漏收，揭露运输收入管理中的贪污、舞弊等不良现象；二是通过监督与指导不断提高运输收入管理水平。通过这种检查与监督,参与经营管理促进运输生产的发展,维护铁路和旅客、发、收货人的正当经济权益，做到按政策组织收入。

以上几个方面是运输收入管理的主要内容，它们是相互联系的。只有从系统的观点出发，把运输收入全过程的各个方面的工作搞好，才能真正地加强运输收入管理。

第三节　运输收入管理体制

一、运输收入管理机构

铁路运输收入实行铁道部、铁路局、铁路分局和站段分级管理。在铁道部财务司设收入管理处和收入稽查处，铁路局财务处设收入稽查科(处),铁路分局设收入稽查科(或分处),站段设收入科室或设专职收入管理人员。它们的职责范围如下：

(一)铁道部财务收入处和收入稽查处

铁道部财务收入稽查处是铁道部机关财务部门的一个办事机构，负责全路运输收入工作的组织领导工作。其主要职责是：

1.制定《铁路运输收入管理规程》以及《规程》的有关工作规则。如《铁路运输收入工作规则》、《铁路运输收入稽查规则》、《铁路运输收入会计规则》。随时发布组织运输收入工作的文件、命令、指示和办法。通过这些办法组织全路按照国家财经政策以及铁道部规定的运价政策，正确组织、管理全路的运输收入。

2.根据铁道部的长远发展规划和年度客货发送量计划，本着扩大财源，增加积累的原则，编制全路运输收入计划，并把计划分劈下达给铁路局。通过计划管理，调动全路增产增收的积极性，保证全路生产建设资金的来源。

3.按《铁路运输收入管理规程》的规定，定期汇总全路各铁路局上缴的运输收入进款，组织各铁路局大力压缩在途资金，加速资金周转，保证随时供应全路运营资金的需要。受理和审查各铁路局运输收入决算报告，汇总编制全路运输收入决算。

4.参与铁道部有关部门关于《铁路旅客运输规程》、《铁路货物运输规程》、《国际铁路联运客货运协定》和水陆联运中有关运价政策的制定。参与制定全路运输收入分配政策和鼓励增收堵漏的奖罚办法，并组织全路贯彻执行,按政策组织、管理、计算、核收运输收入。

5.负责组织管理各铁路局、铁路分局各级收入专业干部，按铁道部规定的方针、政策、规章、办法执行运输收入管理和开展运输收入稽查

工作。组织交流各铁路局组织管理运输收入工作的经验，推动全路增产增收，提高经济效益。

(二)铁路局财务处收入稽查科(处)

收入稽查科（处）是铁路局财务处的一个职能科室。它的职责范围是：

1.负责组织全局运输收入管理工作，贯彻执行国家财经政策和铁道部的有关规章命令，制定全局有关运输收入工作的补充规定和实施办法。

2.编制下达运输收入计划，并把计划纳入铁路局经济目标，配合客运、货运、运输部门制定部门的实施措施，保证运输收入计划的完成和超客完成。

3.组织全局运输进款的核收、存行、上缴工作，压缩在途资金，加速资金周转。受理和审查铁路分局运输收入决算报告，汇总、编制、提报全局运输收入决算报告。

4.组织客货票据的供应，负责编制全局客货票据订印计划。负责审查处理各铁路分局、各站段申报缴销失效客货票据、保管期满的客货票据存根页和保管期满的运输收入报告存查页的请示报告。以及处理客货票据管理中的各项事务，保证运输生产的需要。

5.负责国际联运中，代收外国铁路运杂费、军事运输中的军运后付，以及邮运运杂费的审核、列帐、结算和清算工作。

6.负责外汇的集中管理，凡在铁路局管辖范围内的各单位，无论其是否为运输收入单位，只要发生核收外汇业务，均由铁路局财务处收入稽查科统一集中管理。并向中国银行办理存入、结汇和提报外汇收入报表、掌握外汇收入额度的使用与结余。

7.检查指导铁路分局收入检查室的专业工作，组织稽查车站和稽查列车工作。

8.负责调查处理全局运输收入工作中出现的重大问题和重大运输收入事故及贪污舞弊案件。

9.配合运输、客运、货运部门制定全局增产增收、堵漏保收实施措施和各种鼓励政策，参与客、货部门对客货运规程中有关运价政策部分

的条文解释和制定补充办法。

10.深入基层，调查研究，总结并组织交流增运增收和堵漏保收活动中的先进经验。向领导提出在增运增收、堵漏保收工作中做出优异成绩的单位、个人进行表彰和奖励的建议。以及负责全局运输收入专业干部的培训，加强站车基础工作，提高收入管理水平。

11.组织车站客货运车间和运输收入专业部门应用电子计算机，进行制票、计算和核收运杂费。分类统计运输收入科目，汇总运输收入会计资料,分析运输收入完成情况。形成‘微机’网络,反映运输收入工作信息，促使运输收入工作向现代化科学管理迈进。

(三)铁路分局收入检查室(科)

铁路分局收入检查室（科）是铁路分局机关的一个职能科室。负责组织分局管内各站、段运输收入工作，贯彻执行国家财经纪律和部局有关规章、命令，制定本分局有关组织增运增收和堵漏保收的方针政策和实施措施、工作制度、奖惩办法等。其职责范围包括：

1.编制下达分局运输收入计划，制定实施措施，掌握收入进度，分析收入完成情况，保证运输收入计划的完成和超额完成。

2.组织分局管内各站段运输进款的核收、存行和汇缴工作。按期向铁路局上缴,压缩在途资金,加速资金周转。

3.负责制定本分局客货票据订印计划。审核站段提出的客票请领单、票据请领单。建立客货票据帐,掌握客货票据请领、印刷、配发、登记、验收、销号、使用和结存数量,组织客货票据清查工作。

4.负责对管内各站段报送的客货票据报告、收入报告和运输收入进款收支报告的审核、列帐工作。审核应收、应付,核对应缴、实缴。办理与各铁路局、铁路分局间的国际联运国内段运杂费和水陆联运水运段运杂费的结算、清算工作。负责处理国际联运、水路联运、变更到站和到付货票的对照工作。

5.建立健全完整的会计帐簿，掌握运输收入的完成情况，处理运营往来帐款。编制运输收入决算报告。负责外汇的核收、存行、结汇和提报外汇收报表。

6.负责管内各营业站段担当乘务的客货列车及外局通过或进入管

需要全本请访问 www.ertongbook.com