

鐵路流動資金

王 柏 江 編 著

人民鐵道出版社



鐵路流動資金

王柏江 編著

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

書號1052 開本 787×1092 $\frac{1}{2}$ 印張3 字數

1958年10月第1版

1958年10月第1版第1次印刷

印數0001—800冊

統一書號: 15043·617 定價(10) 0.44元

目 录

前 言

第一章 铁路流动资金的組織	2
第一节 社会主义流动资金的基本原理	2
第二节 铁路流动资金的主要特征	8
第二章 铁路流动资金的計劃	13
第三节 計劃流动资金需要量的原則	13
第四节 查定各类流动资金定額的基本方法	17
第五节 铁路的非定額流动资金	40
第六节 铁路流动资金的来源	44
1. 铁路的自有及視同自有流动资金	44
2. 铁路的借用流动资金	48
第三章 铁路清算流动资金	50
第七节 铁路清算流动资金之由来	50
第八节 清算流动资金需要量的計算方法	52
第九节 铁路清算流动资金的动向	54
1. 压缩清算流动资金需要量	55
2. 取消清算流动资金	59
第四章 对铁路流动资金运用状况的評價	59
第十节 評價的基本方法	59
1. 計算资金周轉的三項指标	59
2. 个别定額項目的周轉与全部定額资金周轉之間的連系	65
3. 资金的绝对节约和相对节约的計算方法和意义	68
第十一节 铁路管理局流动资金运用的評價	69
1. 铁路管理局流动资金周轉情况的分析	69
2. 各业务單位与管理局的资金周轉关系	73

3. 鐵路流動資金在資產負債表上的反映	75
第五章 加速鐵路流動資金周轉的途徑	79
第十二節 加速流動資金周轉的國民經濟意義	79
第十三節 鐵路運輸生產過程與加速流動資金周轉的關係	80
第十四節 加速鐵路流動資金周轉的總方法	82
1. 努力增加鐵路收入	82
2. 壓縮流動資金需要量	83
3. 改善鐵路的結算制度	85
4. 動員鐵路內部資源	85
第十五節 鐵路業務部門的流動資金	87
1. 鐵路材料供應部門的流動資金	87
2. 主要基層業務單位的流動資金	90

合理、有效和節約地使用流動資金，是社會主義經濟中永遠值得重視的課題之一。黨的八屆二次大會所制定的『鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社會主義』的總路線，乃是組織資金運用的最正確的根據。

歷年來，我們在学习蘇聯關於社會主義流動資金的理論和實際經驗方面做了許多努力，全國企業和經濟單位普遍地建立了資金運用制度，成績十分巨大。

鐵路運輸業的流動資金有着一系列的特點。這本小冊子試圖比較系統地說明有關鐵路流動資金的問題，以供鐵路現場的財務、會計工作同志以及高等學校、中等專業學校相關專業的学生作為參考讀物；然而限于個人學識和實際工作經驗的欠缺，在專門問題的闡述上還很不深刻，甚至有些重要的方面尚未涉及，這里僅只是開一個頭，拋磚引玉，進一步的研討尚有待於大家的共同努力。

本書基本上是根据個人及見到的有關書籍和現場資料加以整理編寫的。當前關於鐵路流動資金的許多規定變動了，寫作中雖力求有所反映，恐仍然趕不上大躍進的形勢，在某些問題的敘述上難免不切時宜，而其中所穿插的一些個人見解亦多偏頗，誠懇地希望大家批評指正。

有同志說得好：學習不是一成不變的，學習是為了變，不斷地變，不斷地學。這是對我們的學習和當前形勢的一個辯證的認識，願以此與同志們共勉！

王 柏 江

於北京鐵道學院

1958. 7 .

第一章 鐵路流动資金的組織

第一节 社会主义流动資金的基本原理

在社会主义經濟体系中，流动資金的理論是以馬克思关于資本循环和社会再生产的學說为依据的。

馬克思在分析資本主义生产时指出：『不論生产采取何种社会形态，劳动者与生产資料总是它的因素。……为了要有所生产，它們必須相互結合。』^① 他又說：『……不問劳动过程的社会条件，每一个劳动过程的生产資料，总是可以分为劳动手段和劳动对象。』^②

用上述論据，馬克思詳尽地考察了資本主义的生产过程。他不只以可变資本（用以购买劳动力的那部分資本）与不变資本（投資于劳动手段和劳动对象的那部分資本）的对立，揭示了資本家剝削劳动者的实质；同时，又根据劳动过程的性質，把生产資本区分为固定資本（购买劳动手段）和流动資本（购买劳动力和劳动对象），闡明了它們参加生产过程周轉的性質和方法的差异。这是两种不同的分类，在揭露資本主义生产方式的本质时都是必要的和正确的。

应当說明，在資本主义条件下，馬克思只把流通資本（流通領域中的商品和貨幣）作为生产資本的对立物看待，而认为把流通資本和生产資本的流动部分包在一起是錯誤的^③。这是因为流通資本只在流通过程中改变資本的形态，

①馬克思：資本論第二卷第20頁。（人民出版社1953年版）

②同書：第181頁。

③參閱：資本論第二卷第189頁。

既沒有價值轉移，更不能創造剩餘價值，而流動資本中所包括的可變資本在生產過程中却是增殖的，故二者決不能混淆。

在社會主義條件下，資本家階級和『資本』這一經濟範疇既已（或正在被）消滅，因此所謂可變資本與不變資本的對立也就不復存在；然而，由勞動過程的性質所決定的勞動手段和勞動對象的經濟區別却是依然存在的。

所謂勞動手段，就是服務於生產過程的那些房屋建築、機器設備之類的東西，它們的全部價值參加若干次生產過程，在較長時間內按其磨損程度而逐漸一部分一部分地，用折舊的形式轉移到新產品的價值中去；但是，勞動對象（主要是指原料、材料、燃料及其他）則不是這樣，它們的價值是在每一生產過程中完全被消費掉，並且是一次全部地轉移到新產品的價值中去。

隨著資本的被剝奪，和勞動者在生產中地位的變更——在社會主義社會中，工人階級成了生產資料的主人，我們把勞動手段與勞動對象的經濟區別的新形態反映為固定基金和流動基金，二者統稱之為社會主義生產基金。

同時，由於在社會主義經濟中還存在着商品和貨幣，所以構成社會主義生產總和的國民經濟各部門及其企業，除了應有作為生產墊支的流動基金之外，還必須有一筆適應在流通領域中的資金，這種流通中的商品和貨幣就反映為流通基金。

把服務於生產過程的流動基金與服務於流通過程的流通基金統一在一個概念里，用貨幣來表示就構成社會主義國民經濟的流動資金。

必須指出，與資本主義追逐最大限度的利潤相反，社會主義生產的根本目的是為了人及其需要，即為了社會的消

費，这种要求必然是通过流通过程才能实现的，社会主义国家有计划领导的国内市场严格地保证了这一要求的实现。因此，我們应该而且可能把社会主义的生产过程与流通过程联系起来加以考察。事实上，如果没有流通过程则生产过程是无以廣續的。流通过程作为社会主义整个統一生产过程的一个不可缺少的环节，乃是流动基金和流通基金所賴以結合的根据。前已述及，由于資本主义的生产資本与流通資本的对立，流动資本与流通資本的結合則是不可能的^①。

为进一步了解流动資金的具体内容，就应该研究它的周轉情况。

我們仍須引用馬克思关于資本循环的总公式，來說明社会主义流动資金的周轉。当然，这个公式已不再表现为可变資本的价值增殖过程，这里只是就其循环的形式来加以考察的。

公式：

$$D \longrightarrow T \cdots \cdots \Pi \cdots \cdots T' \longrightarrow D'$$

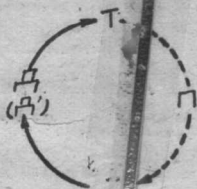
社会主义企业为了进行生产，就其所需的流动資金^②来看，通常都是由貨幣資金形态（ D ）开始，购买生产所必需的商品物资（ T ），作为生产储备，经过生产过程（ $\cdots \Pi \cdots$ ）轉化为在产品 and 各項費用，在加工生产阶段完成之后，便又出現了取得商品形态的新产品（ T' ），最后，经过銷售，为了下一次的周轉，仍将收回貨幣資金（ D' ）^③，或成为結算中的資金。这样，流动資金经过物资购买、加工生产和产

①有关这一問題的說明，可參閱 A. M. 畢尔曼著“流动資金計划”第22—23頁。

②我們在这里所謂考察生产过程，是只以流动資金——劳动对象^註的周轉作为主要綫索，并不涉及到劳动力和固定资产的使用方面。

③因收回的貨幣資金中包括新創造产品所实现的公有价值，貨幣量必較起初投入的（ D ）为大，故以（ D' ）表示。

品銷售等三个阶段，便在統一的生产和流通过程中完成了一次周轉。事实上，由于生产活动的連續不断，流动資金的周轉正是以如下的形式周而复始地循环运动着。



一般說來，用以闡明流动資金的周轉程序是可以从一笔資金的周轉过程着眼，将其划分为上述的三个阶段；而实际在整个生产期間，流动資金則是同时以不同的形态分布于各个阶段。这是构成流动資金

周轉的两个条件，二者互为前提和彼此制約，不能孤立地考察。因此，通常都按資金周轉的顺序和形态，把全部运用中的流动資金分为四大类，即：

- (1) 生产儲备；
- (2) 未完生产和半成品；
- (3) 产成品和完成工作；
- (4) 結算中资产和貨幣資金。

从資金的循环公式和分类中可以看出，流动資金的周轉具有物資运动和貨幣运动两个形态。

在資本主义条件下，資本周轉仅仅取貨幣这一个形态，資本家投放貨幣是为了取得更多的貨幣，即通过資本在生产过程中榨取劳动者的剩余价值。生产过程的持續既不是投資的直接目的，自发形成的資本周轉，在資本家心目中自然就只剩下貨幣了。

社会主义流动資金的周轉，归根到底是为了保証生产过程的持續不断。因此，物資运动自当成为資金周轉的主导形式。但是，在統一的生产和流通过程中，物資和貨幣的运动也不能是完全符合一致的，貨幣运动有着自己的一定的独立性，它并不全部取决于物資运动。关于物資运动的具体情况

(如材料的技术供应和产品銷售的組織等)，不拟在这里討論，以下所要研究的只是与劳动对象参加生产过程相关联的貨幣运动。

应当指出，社会主义条件下的貨幣运动，虽就其形式并不全部取决有物質运动，但是所有的貨幣資金必須以投入物質資財为归宿。而資本主义的貨幣运动則可以完全与物質运动相背离，并且在流通领域中吸引了大量的虚拟資本参加周轉，成为从事投机的手段，一旦这种运动中断便往往成为爆发經濟危机的导火綫。由此也可以看到社会主义經濟制度較資本主义的优越性。

綜上所述，流动資金就是在整个生产和流通过程中不断运动着的物質和貨幣，它們同时以不同的形态分布在生产和流通領域中的每一个阶段，互相銜接起来，从而形成物質与貨幣的周轉。所謂資金周轉，就是資金在再生产过程中的运动，保証創造国民收入的各种資金形态的交替。

关于流动資金周轉的計算，通常是以一定数量的資金（包括貨幣資金和物質的貨幣表現），和其在一定时期（一年或一季）內所获得的收入来求得的。基本公式如下：

$$K = \frac{D}{CO}$$

K ——資金周轉率（或周轉次數）；

D ——年度（季度）的产品銷售收入數；

CO ——年度（季度）的資金平均余存額。

假設在年度过程中保証生产費用墊支的流动資金數額为10000元，同期所获得的产品銷售收入为80000元，則流动資金周轉率即为8次（ $K = D/CO = 80000/10000 = 8$ ）。

不难看出，我們所要求的資金周轉次數是越多越好，因为在加速周轉的前提下，同样多的資金将在同一时期产生更

大的效果，或是完成同等的任务只須用較少的資金，这对国民經济扩大再生产都是同样有利的。这就是在經济活动中加速資金周轉（次数）的基本意义。

从流动資金周轉的实际过程中可以了解到：流动資金的职能就是保証生产、分配与流通过程的連續不断，决定組織流动資金运用的任务也应当从这里出发。

流动資金对生产的保証作用，絕大部分而且首先是以物資儲备的形态出現的，它們并不全部实际参加生产过程，即只是生产的一个条件，而不是生产的实际支出。所以，流动資金的撥发应该以保証生产所必需的最低数額为限。

因此，組織流动資金运用的任务在于：利用最少数量的流动資金来保証完成产品的生产和銷售的計劃任务。这两个方面是同等重要的，如果只強調保証生产的需要，而不能节省地使用資金，就将造成資金的积压和浪費；如果无原則地縮減資金的必需数量，便将不能保証生产的正常进行。这应当在組織資金运用时切实加以注意。

要正确地解决上述两方面的任务，中心問題是根据生产需要来核定流动資金的需要量，实行流动資金的定額管理和計劃化。

企业对于流动資金的需要量，絕大部分都可以通过計劃的方法来逐項核定定額，这种能够在計劃中核定定額的流动資金項目就是所謂定額流动資金；但是，也有相当一部分流动資金是事先不能計劃而实际需要的，一般称为非定額流动資金。

在确定了流动資金的需要量之后，应当为之寻求正确的弥补来源。一般說来，企业为了进行正常的生产活动，有由国家預算无偿撥給的法定基金，其中流动部分就构成了企业的自有流动資金，这是保証經常最低需要量的来源；企业在

生产过程中发生一些临时的或季节性的需要，同时也为了加强监督，这部分資金規定由国家銀行以短期貸款的形式提供，是为企业的借用流动資金。这就构成了流动資金的两个主要来源。

以上所述关于社会主义流动資金的一般原理，适用于国民經济的一切物質生产部門。

应当指出，苏联在自己的社会主义經济建設过程中所发展起来的流动資金理論，乃是适应着管理經济的实际需要，因此，我們应当把它看成为一門实用的知識。

第二节 鐵路流动資金的主要特征

馬克思把运输业称为『第四个物質的生产部門』^①，实际生活亦已証明了运输业是整个国民經济不可缺少的一个組成部分。铁路运输担负着整个国民經济80%以上的客、货运任务，因此，它在这个独立的国民經济物質生产部門中占着重要的位置。

从中华人民共和国成立的那天起，鐵路便成为社会主义性质的国营企业，因此，社会主义流动資金的基本原理在我国鉄路的财务管理方面是完全适用的。

但是，由于运输业表现为一个生产过程在流通过程内部的繼續，在铁路运输的生产过程中也就有着自己的特点，因而在研究鐵路流动資金时，便不能像对工业部門那样一般地加以考察。

『……运输工业所售卖的，也就是場所变更。由此发生的效用，与运输过程（运输工业的生产过程）是不可分离地結合着。人与商品是和运输手段一同移动；这种移动，这种

^①馬克思：“剩余价值学說史”第一卷第405頁。新中国書局1949年版。

場所变动，就是用运输手段实行的生产过程；这种效用结果，只能在生产过程的持续中被消费。』^①

根据马克思所阐明的运输业生产的主要特征，必然会在铁路流动资金的循环、构成和分布方面，以及组织形式方面，表现出一系列的特点。

首先，由于运输生产过程終了之后，只是人与货的位置移动，没有脱离生产过程的物质产品，运输产品——人公里和吨公里——直接在生产过程中被消费掉，并在生产过程实现之前直接收取运费，因而没有所谓产品的销售这个阶段，使得铁路流动资金的循环公式变成如下的形式：

$$D-T \dots \Pi-D'$$

这个特点是我們研究铁路流动资金的基本依据。

其次，铁路的劳动手段固然是指站场设备、机车车辆以及线路上部建筑物等等，这是没有疑义的；但是，由于铁路不生产新的物质产品，在对劳动对象的理解上，不能不与一般的工业部门有所差别，即铁路运输业的基本业务没有形成产品实体的原料和主要材料，它的绝大部分劳动对象^②是指的那些燃料、辅助材料以及备用配件等，它们在运输生产过程中，与劳动手段结合在一起使用和消费。因此，在铁路基本业务流动资金的生产储备构成成分上，与工业部门有着显著的特点。

表1的资料表明，铁路运输基本业务的流动资金根本没有原材料这一项，而在工业部门（不管是重工业或轻工业）却以原材料的比重为最大，又铁路的辅助材料在生产储备中

① 马克思资本论第二卷第40—41页。

② 在某些场合下，所谓铁路运输业的劳动对象往往是指的“人”与“货”，因为在铁路运输生产过程中实现了人与货的位置移动，产生了铁路产品——人公里和吨公里。

所占的比重則远远超出于工业部門。

表 1

生产储备品类别	無附屬企業 的鐵路局	工 業	
		重工業	輕工業
原材料	—	44.0	61.2
補助材料	66.6	15.7	9.7
燃料	6.0	3.1	4.0
包装材料	—	2.0	5.5
低值工具、工作服及备品	25.7	31.9	14.4
其他	1.7	3.3	5.2
合計	100.0	100.0	100.0

表 2

順号	項 目	百 分 数
	I、生产储备	(98.29)
1	材料	35.76
2	鐵路上部建築材料	30.84
3	燃料	5.97
4	备用配件	5.42
5	庫存低值易耗品	0.27
6	使用中低值易耗品	16.06
7	庫存工作服	0.17
8	使用中工作服	3.80
	II、未完生产和半成品	(1.31)
9	工業生产在产品	0.40
10	農業生产在产品	0.91
	III、产成品和完成工作	(0.20)
11	产成品和完成工作	0.20
	IV、結算中资产和貨幣資金	(0.20)
12	未来決算期支出	0.10
13	貨幣資金	0.10
	合 計	100.00

为进一步了解铁路流动资金的构成情况，可参看表2。

表2资料表明，铁路流动资金的绝大部分是用以建立『生产储备』，而其中又以材料（主要指辅助材料）、线路上部建筑材料和使用中低值易耗品为大宗，投入附属企业的『未完生产和半成品』项下的只占很少一部分，前二类乃是铁路的生产流动基金；至于『产成品和完成工作』以及『结算中资产和货币资金』两类则更是为数极小，它们构成铁路的流通基金。

表2可能在生产储备方面显得特别集中，但无碍于说明铁路流动资金结构的总趋势。

大家知道，在工业部门的流动资金构成中，生产储备的比重约为50—60%，而占用在生产过程中的未完生产和半成品以及产成品和完成工作则为30—40%。这与表2的情况有着显著的差别，其原因在于铁路生产储备物资的种类多、价值大、周转慢，而运输基本业务更没有什么在产品之类的项目。

在铁路内部各主要业务部门之间，流动资金的分配比重也是很不平衡的。兹以某路1955年度流动资金的实际分配情况列成表3。

表3

部 門	全部定额资金 在各部門間实际 分配之 %
机务部門	3.71
車輛部門	4.97
工务部門	24.43
电务部門	1.16
房建部門	1.32
車务部門	10.75
材料部門	47.93
其他	5.72
合 計	100.00

由表3可见，铁路流动资金的将近一半占用于材料部门，这是因为它担负着铁路的物资供应和调配的任务；其次是工务部门，因其储备了大量的线路上部建筑材料，价值甚

巨；再次則為車務部門、車輛部門、機務部門等等。

流動資金的主要定額項目的比重，在不同的業務部門也是各不一致的。可參考表4的資料。

表4

部 門	機務	車輛	工務	電務	房建	車務	材料
定額項目							
材料	6.75	13.59	4.37	21.97	36.09	6.27	79.03
綫路上部建築材料	—	—	74.79	—	—	—	15.49
燃料	—	0.45	0.46	0.13	1.19	39.93	0.03
備用配件	52.91	58.92	—	—	—	—	—
使用中低值易耗品	27.83	18.61	11.37	66.13	42.71	43.59	2.50
使用中工作服	11.86	7.39	4.18	11.75	9.92	9.52	1.48
其他	0.65	1.04	4.83	0.02	10.09	0.69	1.47
合 計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

從表4可知，機務和車輛部門的流動資金主要是投入備用配件的儲備上，電務、房建和車務部門則主要是投在使用中低值易耗品方面，至於材料部門和工務部門的大宗資金則分別投在材料和綫路上部建築材料的儲備上。

我們還可以把各主要定額項目在各業務部門間的分配情況列成表5。

表5

部 門	材 料	綫路上部 建築材料	燃 料	備 用 配 件	使用中低 值易耗品	使用中 工作服
機務	1.20	—	1.51	43.77	9.70	19.28
車輛	1.99	—	0.54	51.52	6.46	11.98
工務	23.08	26.32	0.32	—	16.34	22.91
材料	49.96	55.52	—	—	4.11	1.00
車務	1.99	—	93.63	—	38.07	33.77
管理局保留數	14.62	18.16	3.93	4.71	1.82	—
其他	7.16	—	0.61	—	23.05	11.07
合 計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

表3、表4和表5的資料，反映了鐵路流動資金在各業務部門和各個定額項目上的分布的不平衡性，這些都是由於鐵路運輸的生產特點和各業務部門的特點所決定的。

了解鐵路流動資金在構成和分布方面的特點，將便於我們在組織鐵路流動資金運用的實際工作中，把注意力放在那些部門和項目上，以及在某一部門內又應當掌握什麼重點。

最後，由於鐵路的事先收費以及完成運輸任務往往要牽涉到兩個以上的鐵路局（主要指占鐵路工作量絕大部分——80%以上——的直通運輸），直通運輸收入需要由鐵道部集中分配按照1958年以前的鐵路直通運輸收入結算辦法，各局要經過一個相當長的時間才能獲得收入；而管理局在清算各基層業務單位完成工作收入時也有類似情況。因此，鐵路各級單位曾經廣泛地建立了一種特種流動資金——清算流動資金，形成鐵路流動資金組織上的特色。

應當說明，鐵路流動資金中包括清算流動資金並不是一成不變的，它隨着結算方式的改善而日趨減少以至於取消。鐵道部決定由1958年1月1日起取消管理局的清算流動資金的事實，便是一個最好的證明。

第二章 鐵路流動資金的計劃

第三節 計劃流動資金需要量的原則

如果不知道鐵路各單位所需要的流動資金數額，便無從評價和改善其運用。正確地確定流動資金的需要量，對於組織並監督資金使用具有重大的意義，這可以使流動資金限制在最低需要額之內，從而建立最合於經濟核算要求的資金運用制度。

大家知道，無論在生產領域或流通領域中所需要的流動