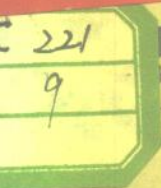


經濟核算制 與流動資金問題

A. H. 格里高里也夫等著
關 培譯



424783

軍事學院圖書館



2 017 1611 6

登錄號

經濟核算制與流動資金問題

入館

A. H. 格里高里也夫等著
關 培 譯



人民交通出版社出版



經濟核算制與流動資金問題

著者：A. H. 格里高里也夫等

譯者：關培

出版者：人民鐵道出版社

北京市東長安街二十號

發行者：人民鐵道出版社

一九五一年十二月修正再版

書號 6. 8,000册 售 4,000

目 錄

鐵路及其企業經濟核算制的基本概況·····	(1)
鐵路流動資金及加速其週轉率的方法·····	(13)
流動資金週轉率的分析·····	(33)
鐵路資金週轉率計算辦法·····	(44)
總局、鐵路局及業務單位清算流動資金需要額確定辦法··	(66)
譯後語·····	(71)

鐵路及其企業經濟核算制的基本概況

A. H. 格里高里也夫

經濟核算制是社會主義經濟裡面計劃管理的基本方法。施行並鞏固經濟核算制，可以保證提高勞動生產率、節省材料及現金的支用、降低產品成本，可以加速流動資金的週轉率、提高積累的速度、促進社會主義競賽的發展，最後，可以保證順利地完成國民經濟計劃。

1922年1月16日由 В. И. 列寧簽署的人民委員會的命令，將經濟核算制施用於鐵路之上。其後，經濟核算制在其本身的發展上更經過了許多連續的發展階段。

1931年斯大林同志在經濟工作人員會議上的演說，乃是發展及鞏固經濟核算制中最重要的階段。

在這個會議上，И. В. 斯大林在他的演說裡面闡明了六項為新工作、新領導所必需的歷史性條件。這些在社會主義建設的歷史上開闢了新領域的條件之一，就是施行並鞏固經濟核算制。依靠這個方法，可以順利地達成提高勞動生產率、減低成本及創造積累的任務。

斯大林同志說過，為求擴大國民經濟所必需的積累，需要：

『消滅浪費現象，盡量動用工業內部的資源，在我們所有一切企業內施行並鞏固經濟核算制，有系統地減低成本費，在所有一切而無例外的工業部門裡加強工業內部的積累。……現在的任務是要施行並鞏固經濟核算制，提高工業內部的積累。』（註一）

經濟核算制的企業就是獨立的經濟單位，它被撥給了單獨的現金資金，具有獨立的資產負債表，成為有權訂立經濟合同的法人，在銀行裡進行結算和貸款。經濟核算制企業的工作應該是有利的，即不虧損的，利潤的一部份（其數額由法律規定）要留給企業來支配。

1948年以前，鐵路局及其業務單位（機務段、車輛段及檢車所）實行了經濟核算制。1948及1949兩年裡面曾在鐵路運輸業上通過了若

干進一步施行及鞏固經濟核算制的新措施。鐵路分局、工務段、電務段、建築段、電力機車段及動車廂、大規模的編組、貨運（貨物）、客運車站及旅客站、發電所及蒸汽站等，都採用了經濟核算制。

這些企業轉為經濟核算制，大大地改善了鐵路生產及財務活動的成績，並助長了它們工作的利潤。

在蘇聯最高蘇維埃第一次會議上，交通部長 Б. П. 別士車夫同志在其1949年鐵路運輸工作總結的報告裡，指出在本決算年度內『超額完成了減低運輸成本及提高勞動生產率的計劃。全年運輸工作增長量的五分之四，是由提高勞動生產率項下達到的。由於這個結果，運輸利潤計劃也被超額地完成了。鐵路上，尤其是在基層生產環節上，經濟核算制的鞏固促進了上項工作。在最近的兩年裡面，大概要有1,900個鐵路運輸業的企業轉為經濟核算制。我們要繼續擴大經濟核算制企業的範圍並同時在所有鐵路運輸部門裡面加強盧布的監督。』

（註二）

企業計劃、撥款、清算及計算的正確組織，對於順利實行經濟核算制具有巨大的意義。這些正確組織經濟核算制及順利管理企業經營的最主要的要求，都包含在經濟核算制實施細則裡面，此項細則，由交通部首長對於鐵路運輸業各業務部門的業務單位分別核定之。

沿綫業務單位的經濟核算制實施細則，由下列各節構成：Ⅰ—總則，Ⅱ—業務單位的資金，Ⅲ—營業、基本建設投資和大修的生產及財務計劃的編製，Ⅳ—工作計算單位、成本計算及清算單價，Ⅴ—撥款及清算，Ⅵ—物質上的責任，Ⅶ—財務結果，Ⅷ—為鐵路業務單位及其他國家機構完成工作及提供勞務辦法，Ⅸ—計算及報表。

對於每個經濟核算制的業務單位，都要按照計劃，預定出全年及分季確實規定的工作數量，並按照各項工作種類，規定計劃成本及清算單價。

按照清算用的營運工作計算單位來正確決定成本，對於順利實行經濟核算制，具有重要的作用；清算單價根據這些計算單位來確定，

並由鐵路首長核准作為與業務單位清算完成營運工作之用。清算單價規定為按照成本並附加3%的利潤。工作成本的計算按照一定的制度——按照成本計算表——來辦理；編製成本計算表的指示，載在經濟核算制實施細則裡面。業務單位每月要提送鐵路管理局帳單，在帳單裡面提供了上月完成的工作量和按清算單價應付給他們的金額。這些帳單應在決算月的下一個月5—13日提送（註三），在辦理最終清算以前，鐵路管理局要不遲於每月30日轉發各業務單位預付款。所以，經濟核算業務單位的撥款與以前的辦法（按預算撥款）不同，是建立在以實際營運工作結果為基礎的清算關係上面的。

現行的撥款制度是屬於補償上期所發生費用的一種制度，在這種情況之下，清算流動資金的問題，就獲得巨大的重要性了。

此項（清算）流動資金的需要量，要以領到完成運輸工作帳單的清算款以前，用這些資金保證現行營業支出為出發點來作決定。

欲求順利實行經濟核算制，首先需要正確規定計算及報表。鐵路管理局及業務單位要進行輸送、作業、統計及會計計算並提送各該項報表。

輸送計算及輸送報告，應按照交通部長或第一副部長核准的綱領辦理。作業計算及報表，應按照蘇聯部長會議所屬中央統計局核准的綱領辦理。會計計算則應根據1936年7月29日蘇聯人民委員會核准的「國營與合作經濟機構及企業單位會計決算及資產負債表實施細則」以及其他法規辦理。

鐵路及其業務單位，有權提扣一部份利潤作為經理基金並受業務首長支配的這種辦法，是經濟核算制刺激爭取完成及超額完成營運計劃任務的主要因素之一。組成經理基金及使用此項基金的辦法，政府曾於1947年9月29日及1948年8月9日以法令規定。

在鐵路運輸上，通過路和到發路的運輸成本並不相同。這種差別之存在是由於裝貨及卸貨的鐵路要辦理收發貨物的作業並負擔關於始發及到達作業手續的支出，而通過路則避免了這些支出。甚至在同

一鐵路的各個分局上面，運輸成本也可能不一樣——要取決於空車走行公里的比重及其他因素而定。

按照現行的辦法，鐵路之間直通運輸收入的分配（與經過每條鐵路的距離成比例），對於發送及到達鐵路，在貨運的始發及終止作業上規定有特別的償付。但即使在這種條件之下，通過路上還有較大量的運輸收入。這種情況以及上述理由的成本因素，使通過路處於比較有利的地位。這些通過鐵路的計劃利潤和裝貨及卸貨的鐵路比起來是比較高的。由於這種運輸工作的特點，由計劃利潤提扣經理基金時，要按照鐵路有差別地從1%到3%來辦理。對於超計劃利潤的提扣則規定了適用於各鐵路的統一辦法：按30%來辦理。鐵路工作人員在生產及業務活動上有特殊成績的獎勵，以經理基金的資金、計劃的工薪基金以及其他法定的專門財源辦理之。

鐵路及其業務單位經濟核算制基本概況的特點，如下列各節所述。

鐵路局 鐵路局是鐵路運輸業的基本經濟核算單位，具有獨立的資產負債表和法人權。

鐵路局的生產及財務活動以鐵路總局長核定的國家計劃及收支平衡表為依歸。鐵路局配有法定基金，具有受自己支配的自有及清算流動資金以及來自本路運輸的資金；這些資金是為保證材料、燃料等儲備以及在收到運輸收入以前不間斷地撥付營業支出所必需的。

鐵路貨物、旅客、行李運輸及其他作業的收入，受鐵路局支配，並用為保證營業及大修支出之用。對於基本建設以及與國家預算結算鐵路利潤的撥款，應由總局根據核定的收支平衡表（財務計劃）提扣一定的金額來處理。

鐵路局在銀行裡開有結算及特別帳戶。此外，就鐵路運輸工作的特殊條件而論，鐵路局在國家銀行裡面還設有交通部的收入輔助帳戶及收入分戶帳戶。

鐵路局清算收入的營運工作計算單位就是：貨運為計費噸公里，

客運爲延人公里。

所有收進鐵路車站金庫的貨物、旅客、行李運輸收入及各項雜費等現金（進款），按規定程序，送交國家銀行支行集中在交通部的收入輔助帳戶及收入分戶帳戶裡。

鐵路局執行貨物、旅客、行李及郵件運輸的收入額，遵照1948年9月29日政府的決定，按照現行全鐵路系統通用的運價來確定，並以下列方法撥交各鐵路局支配：

本路運輸收入（進款），按旬——本月11、21日及下月1日——由收入分戶帳戶轉入鐵路局結算帳戶，直接撥付鐵路局；

直通運輸收入，由交通部扣除貨運始發及終止業務的收入以後，在貨物、旅客及行李經行的各路之間按經過每條鐵路的距離比例分配之；

貨運始發及終止業務工作上的收入，就貨物發送及收到的噸數，按照在總運費範圍以內規定的特別單價，分別轉撥發送及到達的鐵路。

鐵路總局與其所屬的鐵路局，在運輸收入、基本建設投資及大修撥款、利潤及其他規定在收支平衡表上面的提成等方面，實行相互的清算關係。

總局應將交通部根據機械化計算工廠報告資料按路決定的直通運輸收入和貨物始發及終止業務工作收入，按月轉撥各鐵路局，並不得遲於下月的27日。

在決定轉撥鐵路局每月運輸收入的時候，總局要考慮從它的利潤裡面按照核定的收支平衡表來扣除折舊提成及其他計劃提成，並參照總局與鐵路局各項作業上相互往來的情況。

總局根據鐵路局的決算資產負債表，按季與鐵路局辦理超計劃利潤的清算。

實行經濟核算制的分局、機務段、電力機車段、動車庫、車輛段、檢車所、蒸洗站、工務段、電務段、建築段等，由鐵路管理局按

照計劃清算單價，用支付其完成營運工作量帳單的方式來撥款。清算單價規定為按照成本並附加3%的利潤。

分局與實行經濟核算制的編組、貨運及客運車站，用同樣的辦法辦理完成營運工作量上的清算。（註四）

直屬鐵路分局非經濟核算制的車站及其他業務單位（旅客站、機務折返段、乘務員駐在所、發電所、給水所、燃料庫）的撥款，由鐵路分局在營業支出計劃範圍以內辦理之。

鐵路分局 鐵路分局改行經濟核算制，在爭取鐵路利潤上面具有巨大的意義。鐵路分局及其他業務單位在改行經濟核算制以前，他們營業活動的撥款是在支出預算的範圍以內，即不依賴營運工作數量及質量指標的計劃任務完成量來辦理的。

按預算撥款的辦法，不能樹立完成及超額完成任務的刺激，並削減了由鐵路管理局在業務單位完成計劃運輸任務上，以及在車輛使用的質量計算標準上建立財務監督的可能性。

由於這種關係，在鐵路的生產業務單位上，造成了明顯地不能促進改善營運工作及鞏固鐵路經濟核算制的情況。所以從1950年5月1日起，就按照交通部1950年3月10日100/11號命令，將分局改為經濟核算制了。

鐵路分局對於分局以內及直屬分局各部門（車站及旅客站、機務折返段、乘務員駐在所、給水所、給冰所、發電所、裝卸事務所、附屬生產及輔助企業、燃料庫及裝備廠）的營運工作實行直接的領導。這些業務單位的計劃及撥款事項直接由分局辦理。在分局管界內的業務單位——機務段、車輛段、電力機車段、動車庫、內燃機車段、工務段、電務段、建築段——在作業及技術關係上受鐵路分局長管轄，而這些業務單位的活動則直接由鐵路管理局來計劃及撥款。

鐵路分局營運活動的最主要任務在於保證完成國家貨物及旅客的運輸計劃。根據這種任務，分局據以確定清算單價的營運工作計算單位，在貨物運輸上為運行噸公里，而在旅客運輸上則為分局管界內的

車輛噸公里。

這些清算的計算單位，和對於其他業務單位所規定的一樣，表現了鐵路分局工作的特徵，使分局在完成及超額完成這些單位上面發生利害關係，結果促進了運輸量的增加以及全鐵路利潤的提高。

在對鐵路分局所規定的清算計算單位裡面，含有一切車輛運用的基本質量指標——車輛週轉率、軸載重、列車重量、旅行速度、客運列車密度等等，他們表現出該分局以及整個鐵路在完成運輸計劃和成本計劃上直接的影響。因此分局營運活動的財務結果，大多與車站全體工作人員及分局內其他生產部門使用車輛的質量有關。運輸計劃的超額完成，擴大了營運活動的收入及利潤額，這樣就使分局有權在利潤上來提扣額外的經理基金了。

鐵路分局的主要收入來源為營運工作的收入，這項收入為分局由管理局方面依鐵路局長核定的清算單價，按完成貨運運行噸公里及客運噸公里帳單所收到的資金所構成。

從分局改行經濟核算制的時候起，鐵路管理局即將由發貨人處收到的延滯車輛以及未完成要車計劃的罰款轉交分局。

鐵路分局收支平衡表上的收入總額，由下列各項組成：執行運輸的收入，附屬企業及裝卸工作的業務收入，指定為支付專用綫服務及檢查監督的資金，由分局燃料庫發給員工燃料的差價補貼及其他作業補貼。

鐵路分局用這些財源來供給分局內一切業務單位的營業支出、專用綫服務的支出、附屬及輔助企業生產活動的支出、裝卸工作支出、貨主對於運輸事故和未及時運到貨物要求賠償費的支付、由燃料庫發給員工燃料差價的支付等等。

除了完成運輸收入的清算及預定在收支平衡表上各項作業的清算而外，分局還與鐵路管理局進行：由供應人處收入分局及其企業倉庫作為供應分局的燃料、油脂及其他材料的清算，以及列入分局帳戶之由於分局過失的運輸事故與未及時運到貨物及行李賠償費支付的清算。

鐵路分局在工作質量上規定應負的物質責任，表現於財政制裁方面：在運輸事故上，為付給事主賠償費的數額；在未及時運到貨物上，為屬於分局過失的那一部份數額。

鐵路管理局每月在鐵路所有業務單位之間，按照他們所發生的列車發送及行駛延滯的過失，來分配未及時運到貨物賠償費的支出。

轉為分局負責的罰款，應在各分局之間按每分局所查定的車輛週轉率與規定標準相比較的延滯比例分配之。

除此以外，鐵路分局還對下列各項負物質上的責任：編組列車的錯誤，按每一不正確編組的列車罰給改正錯誤的鐵路分局75盧布；使用貨運機車不到日計劃規定的交付標準，每一不接受的機車罰給機務段75盧布。因機務段過失不按日計劃交付列車機車時，機務段要對分局負物質上的責任，其數額為每一未交付的機車150盧布。

鐵路分局的客貨運輸成本，按照依規定設計所編造的成本計算表決定之。

機務段 機務段是鐵路運輸主要的企業，它主要的任務為運用及修理機車。機務段順利實行面向減低成本、提高利潤及加速流動資金週轉率的經濟核算制的決定性因素為：經濟運用機車及機車乘務組，改善機車修理的質量及縮短其在修的停留時間，節約支用燃料、材料及電力，擴大機車在兩次修理之間的走行公里。

按照這些任務，機務段營運工作所使用的經濟核算計算單位就是：1.牽引各種貨物列車的1,000機車公里；2.牽引各種客運列車的1,000機車公里；3.局運的1,000機車小時；4.客運的10,000總重噸公里；5.貨運的10,000總重噸公里；6.客運輔助走行的1,000機車公里；7.貨運輔助走行的1,000機車公里；8.不分機車類型的專用調車機車調車及其他作業的1,000機車小時。

按照由1945年起實行的經濟核算實施細則，機務段營運工作各經濟核算計算單位的清算單價，按成本規定之。

遇有在一段綫路內，個別機車牽引距離相差很大或使用各型機車

的消耗差別很大時，清算單價要按個別的行駛距離或個別的機車類型來作規定。

鐵路管理局按下面的方式與機務段在貨運、客運、路運機車的運用工作上面，在接、發及中轉列車的工作上面，以及在單機走行上面辦理清算事宜。

鐵路管理局每月不遲於當月30日撥入機務段結算帳戶本季計劃營業支出額的1/4作為預付款，此項營業支出額，並應先減除分局支付的燃料與油脂支出及分局與車站支付的調車機車維持費。

機務段按照由機械化計算工廠得來的本月機車營運工作資料，編造應付機務段營運工作資金計算表。

從按照完成工作量所決定的金額內要減除收到的預付款，以及由本分局及其他分局倉庫裡發來的燃料及油脂價值；此項帳單並附計算表應提送鐵路管理局財務處請求償付。

對於機車中途損壞的單機走行公里，以及出發為更換故障機車的機車走行公里，不償付機務段任何款額。

機車處由大修專戶辦理機車在廠大修的清算。機車中修則由機務段的特別貸欸帳戶償付工廠。在其他機務段辦理的機車洗檢及甲檢時，應與經修機務段按鐵路局長核定該段的計劃單價並附加若干成管理費辦理清算。在折返地點修理的機車，按實際費用並附加管理費的計劃成數辦理清算；帳單上並應附機車檢修自誌摘要一份，作為該項修理工作的證明。

在各路機務段之間，對於不消耗材料的機車整備（整備機車乘務組的服務、清爐），毋須辦理清算。

機務段與分局之間，對於不好好地運用機車，定有物質上的責任：交付機車不到日計劃的標準，對每一未交付的機車，機務段要償付分局 150 盧布；如使用機車不足額，分局要對機務段負物質上的責任，其數額為每一不接受的機車75盧布。

目前要研究包含到所有機務段經濟核算制裡面各項新要素的問

題，以求用各種方法來發展五百日車公里運動和牽引超軸列車運動。

電力機車段及動車庫 電力機車段的經濟核算計算單位規定如下：(1) 1,000 電力機車公里，分別貨運及客運；(2) 10,000 總重噸公里（包括電力機車自重），分別客運、貨運及單機走行；(3) 受分局支配的 1,000 電力機車小時。

動車庫的計算單位規定為：(1) 1,000 運行組公里。在非整組的運用之下，運行組公里的數目以下列方式決定之：一個動車為一組的 60%，而一個拖車為一組的 20%；即計算運行組公里數時不變動清算單價；(2) 1,000 運行列車公里。

由三輛車組合而成的列車，算作組成完整的列車。運行列車公里，由三輛車的列車與一輛車的及二輛車的列車之和乘以係數 0.6 而得；(3) 10,000 總重噸公里。

有固定車組和列車的那些動車庫，可以只規定一種計算單位（1,000 輛公里），與該庫來辦理清算。

車輛段及檢車所 根據經濟核算的計算單位，按車輛類型決定車輛修理、維持及服務的成本。

編組站 下列指標決定車站的營運工作：組成並發送的列車數、車輛停留數、列車編組的質量、組成的完整性及商務工作。在經濟核算的條件之下，組成並發送列車的數目就是編組站的營業工作量。車站工作所使用的經濟核算指標，規定為按列車類別（改編及過站不改編的通過列車，自編的列車——一種貨運的、多種貨運的、空車、小運轉列車等等）的一系列正確組成並發送的列車。

因為車站營運工作收入，是由按規定清算單價，依實際完成工作量應付給它的金額所構成的原故，所以車站在完成及超額完成組成並發送列車的計劃上面，發生了利害關係。

車站的經濟核算制，刺激了車輛週轉率的加速。衆所週知，車輛週轉率內大部份的時間，不存在於運轉，而是存在於車站上，主要地在編組站上。因此，為求刺激車輛週轉率的加速起見，對於每減低車

輛標準在站停留時間的1%，在完成了發送列車計劃的情況之下，清算單價加大2%；如尚未完成發送列車計劃時，則加大1%。

編組列車 的數目、列車是否達到全重、車站商務等錯誤都要受財務上的監督，對於編組列車及列車未達全重的錯誤車站，要負物質上的責任。運輸事故的損失，以及支付事主未及時運到貨物的賠償罰款金額，都歸於車站項下。

貨物車站 車站營業工作量，決定於組成並發送列車的數目；除此而外，還有編組時裝貨、卸貨及換裝的噸數，而對於零擔貨物佔絕大多數的車站，則為換裝的噸數。

貨物車站如果加速了車輛週轉率（減低車輛的停留），可和編組站一樣地受到現金的獎勵。車輛裝載能力的利用，要受財務上的監督。如裝載時未用足車輛裝載能力以及裝載量，對於發送的每一不裝足貨物的車輛，換裝的清算單價在未裝足的噸數上要減低1%。

在編組列車的錯誤上、在列車的不足重量上，以及在未及時送達貨物上，貨物車站所負的物質上的責任規定得和編組站一樣。由於車站過失的運輸事故損失，都歸於貨物車站項下。

旅客車站 客運站工作分為兩個部門：1.技術部門（接受、編組及發送列車）；2.站務經營部門（旅客服務及客運站福利設施）。車站技術部門的收入，就是車站由鐵路管理局，依規定的清算單價，對於完成營運工作量（組成及發送的列車）所收到的資金。車站地方收入，則作為本站站務福利設施之用。因此，客運車站在提高地方收入上面具有直接的利害關係。

工務段 工務段的經濟核算制，要面向綫路及建築物的完整，面向延長他們服務的時間，以求綫路及建築物的狀態經常完好，使能在規定的速度下（依運輸的數量而定），安全和不間斷地行車。因此，在經濟核算制的條件之下，工務段要以技術生產質量指標完成的程度為工作計算的標準，該項指標表現了工務作業的性質如：綫路狀態，綫路全部防爬鎖定延長，橋面系、鋼梁、墩台等的狀態，綫路外觀等等。

工務段業務工作收入，完全依賴技術生產質量指標的完成量而定。如超額完成技術生產指標的任務時，在清算單價上（計劃支出總額），每超額完成10%還要附加1%的款額，但總增加額不得超過3%。如未完成此項任務時，從清算價值上對每未完成的任務10%要扣除1%，但不得超過清算價值總額的5%。

建築段 建築段的經濟核算制，以與訂件人在各項工作上——經常維修、大修及基本建設工程——的合同關係為基礎。對於不如期完成及交付工程，以及對於工程質量不良和工程沒有完成，建築段都要負物質上的責任。

註一 И·В·斯大林：列寧主義問題11版347頁（1950年外國文書籍出版局中文版第466頁）

註二 截至1950年十月一日，鐵路轉為經濟核算制的營運活動生產企業的數目，在1949及1950年內增加到2,400個單位。

註三 直屬分局的經濟核算單位，提送帳單給其所屬的分局。

註四 經濟核算制的發電所，可直接和他的消費者計算發出的電力。

鐵路流動資金及加速其週轉率的方法

中央科學研究所經濟處副處長

M·特魯比赫因

蘇聯人民爭取提前完成戰後恢復及發展國民經濟五年計劃的鬥爭，標誌出一個新的愛國主義運動：莫斯科市及莫斯科省 103 個先進企業的全體人員，在給斯大林同志的信裡擔負起 1949 年內用加速流動資金週轉率的方法，從流動資金裡面解放出 4 億盧布來，以供國民經濟的需要，而莫斯科市及莫斯科省全體工業則要解放出 13 億盧布來。

這個社會主義競賽的新形態，表現出蘇聯人民政治意識更進一步的發展和他們生產及技術知識的提高。

加速資金週轉率是提高國民經濟的强有力的槓杆，他們不僅放出一部份資金投到擴大生產上面去，並且促進了減低產品的成本，因此也增加了超計劃的積累。

縮短生產週期是加速流動資金週轉率的主要方法，並且與增加產品的出產量及減低其價格密切地聯系着。

減低企業倉庫裡原料、燃料及材料的儲備量，一定也連帶減低了它們的保管費用。縮減單位產品上原料、燃料及材料的消耗量，可以減低它們在企業倉庫裡面的儲備量，並因之也減低了用貨幣表現的流動資金定額。加速資金週轉率與爭取動員內部資源及爭取提高企業利潤的密切聯系就是如此。

固定及流動資金的概念

社會主義國家對於每個企業批准了由房屋、建築物、設備、原料、材料及燃料等儲備及使用中的工具等組合而成的一定數額的資金，這些資金的總和，就構成了我們所謂企業的生產基金。