

TIELU CAIWU
KUAJI ZHIBIAO

铁路财务 会计指标

王 景 编

0.68

中国铁道出版社

F530.68

14

3

铁路财务会计指标

王 梁 编

BR62 | 16

中 国 铁 道 出 版 社

1985年·北京



B

258315

铁路财务会计指标

王 梁 编

中国铁道出版社出版、发行

中国铁道出版社印刷厂印

开本：787×1092毫米 1/16 印张：7.25 字数：162 千

1985年8月 第1版 第1次印刷

印数：0001—10,000册 定价：1.20 元

内 容 简 介

本书汇集整理了铁路财务会计工作中资金、成本、利润等方面的主要指标90项，全面介绍了各种指标的概念、内容、意义、计算方法和分析程序，并指出改善指标的一般途径和措施。本书集铁路财务、会计及部分经济活动分析指标于一体，是一本学习铁路财务会计业务知识的参考书。

本书可作为各级企业管理干部的自学读物，对铁路财务、会计、计划、统计专业人员和铁路经济专业的学生也有一定的参考价值。

8



目 录

第一部分 固定资金及其有关指标	1
1. 固定资产	1
2. 固定资金	3
3. 固定资产原始价值	5
4. 固定资产重置完全价值	7
5. 固定资产折余价值	7
6. 固定资产残余价值	8
7. 固定资产需用量	8
8. 固定资产折旧	13
9. 固定资产折旧额	14
10. 固定资产折旧率	17
11. 应计折旧固定资产平均总值	20
12. 固定资产基本折旧基金	22
13. 更新改造资金	25
14. 固定资产大修理基金提存	27
15. 固定资产大修理基金提存率	28
16. 大修理基金	29
17. 固定资产结构指标	31
18. 固定资产更新率	33
19. 固定资产退废率	35
20. 固定资产增长率	35
21. 固定资产磨损率	36
22. 固定资产净值率	37

23. 固定资金产值率	37
24. 固定资产占用率	41
25. 固定资金利润率	44
26. 固定资产交付使用率	45
第二部分 流动资金及其有关指标	47
1. 流动资金	47
2. 流动资金定额	50
3. 材料资金定额	56
4. 线上料资金定额	65
5. 燃料资金定额	67
6. 修理用配件资金定额	70
7. 在产品资金定额	71
8. 待摊费用资金定额	79
9. 产成品资金定额	80
10. 外购商品资金定额	83
11. 流动资金周转率	85
12. 全部流动资金周转率	88
13. 定额流动资金周转率	93
14. 定额流动资金阶段周转率	98
15. 流动资金节约额	101
16. 运输周转金	103
17. 大修更新改造周转金	105
18. 四五〇储备资金	106
19. 产值资金率	107
20. 流动资金利润率	110
第三部分 成本及其有关指标	112
1. 产品成本	112
2. 运输成本	115

3. 变动成本·····	117
4. 固定成本·····	118
5. 人公里成本·····	118
6. 计费吨公里成本·····	119
7. 换算吨公里成本·····	120
8. 单位产品成本·····	120
9. 产品总成本·····	121
10. 基期预计平均单位成本·····	122
11. 可比产品·····	123
12. 可比产品成本降低额·····	124
13. 可比产品成本降低率·····	125
14. 全部产品成本计划完成率·····	136
15. 主要产品单位成本计划完成率·····	139
16. 产值成本率·····	142
第四部分 价格、收入、利润及其有关指标·····	144
1. 价格·····	144
2. 不变价格·····	145
3. 现行价格·····	146
4. 铁路运价·····	146
5. 出厂价格·····	152
6. 运输进款·····	154
7. 铁路运输收入·····	156
8. 铁路局运输清算收入·····	157
9. 运输结算收入·····	158
10. 运输支出拨款·····	159
11. 销售收入·····	161
12. 计划期产品销售收入·····	162
13. 工商税·····	164

14. 国营企业所得税	165
15. 运输利润	167
16. 利润总额	168
17. 留利基数	170
18. 缴利递增基数	170
19. 递增包干利润	171
20. 税后留利	173
21. 产品销售利润	176
22. 其它销售利润	182
23. 职工福利基金	183
24. 客、货运服务基金	184
25. 利润率	185
26. 成本利润率	186
27. 产值利润率	187
28. 资金利润率	188
附录 铁路财务会计指标计算公式一览表	190
1. 固定资金及其有关指标	190
2. 流动资金及其有关指标	198
3. 成本及其有关指标	212
4. 价格、收入、利润及其有关指标	220

第一部分 固定资金及其 有关指标

1. 固定资产

固定资产是固定资金的实物形态。固定资产属于物质资料生产过程中用来影响或改变劳动对象的劳动资料。在生产过程中，有些劳动资料直接参加劳动过程，起着把劳动者的劳动传导到劳动对象上去的作用，如机器设备和工具等；有些在生产中起着辅助作用，如运输工具等；有些则作为生产必要的物质条件而存在，如房屋、建筑物等。在铁路运输企业实际工作中，并不是企业的所有劳动资料都在会计上列为固定资产。在会计上当作固定资产的劳动资料，按现行制度规定，一般应同时具备以下两个条件：（1）使用年限在一年及其以上；（2）单位价值在800元及其以上。

有些劳动资料，单位价值虽然低于规定标准，但为企业的主要劳动资料，也应列作固定资产；有些劳动资料单位价值虽然超过规定标准，但因更换频繁、容易损坏，可以不列作固定资产。具体如何划分，应按照主管部门制定的“固定资产目录”确定。在铁路运输企业中，按现行制度规定，下列财产不论价值大小，均作为固定资产：

（1）永久性房屋、建筑物；

（2）陈旧可用线路上部建筑轨料、备用轨料、旧钢梁；

（3）按固定资产管理的互换配件，备用轮对，救援列车备料中的钢轨、轨枕，水电设备的事故应急备用配件，包

括在主机价值内的随机配件，进口机车车辆的进口配件，备用电缆；

(4) 客车发电机、客车电扇、客车成组蓄电池、增设的电话机；

(5) 土地，指已经计价单独进帐的。

下列财产不论价值大小，均不作为固定资产：

(1) 临时性房屋、建筑物。如：临时搭盖的厕所、工料棚、风雨棚、车棚、菜窖、岗亭、茶水锅炉房、简易人行道、刺线围栏等；

(2) 容易损坏、更换频繁的玻璃器皿等；

(3) 防湿篷布、货车篷布、垫仓板；

(4) 由基建投资移交的每件单价在800元以下的低值易耗品。

铁路运输企业固定资产按其用途和作用分类如下：

(1) 生产用固定资产——指直接参加生产过程或直接服务于生产的各种固定资产（包括辅助生产和行政管理部门所使用的固定资产和用于生产经营的人防工程）。

(2) 非生产用固定资产——指不直接用于生产而系用于满足职工物质文化生活方面的各种固定资产。如住宅、福利事业、文化生活、教育、卫生保健、公安、检察院、法院、专设的科学研究试验机构等单位使用的房屋建筑物、设备及器具等固定资产。

(3) 租出固定资产——指经批准出租给外单位使用的固定资产。

(4) 未使用固定资产——指尚未使用的新增、调入尚待安装、进行改建扩建以及停止使用的固定资产。包括以下几项：

① 备用固定资产：包括部、局储备机车、车辆，备用轮

对，备用轨料，备用钢梁，按固定资产管理的互换配件，救援列车备料中的钢轨、轨枕，水电设备事故应急备用配件，进口机车、车辆的进口配件，备用电缆；

② 改建扩建中的固定资产：指移交施工单位改建扩建的固定资产。改建期间照常营业的线路仍应作为生产用固定资产不转入本类；

③ 陈旧可用的线路上部建筑轨料及旧钢梁；

④ 新增加尚未投入生产的各种固定资产；

⑤ 已申请待报废的固定资产。

(5) 不需用的固定资产——指多余或不适合本单位需要业经上级批准准备处理的固定资产。

(6) 封存的固定资产——指按照规定权限经批准办理封存不用的固定资产。

(7) 土地——指过去已经计价单独入帐的土地（因征用土地而支出的补偿费，应计入与土地有关的线路、房屋、建筑物的价值内，不单独做为土地价值入帐）。

根据铁路运输企业固定资产的分类，在铁路运输会计实务中，企业的全部固定资产可用如下公式计算：

$$\begin{aligned}\text{固定资产} &= \Sigma \text{各类固定资产} \\ &= \text{生产用固定资产} + \text{非生产用固定资产} \\ &\quad + \text{租出固定资产} + \text{未使用固定资产} \\ &\quad + \text{不需用固定资产} + \text{封存的固定资产} \\ &\quad + \text{土地}\end{aligned}$$

2. 固定资金

固定资金是固定资产的货币形态。主要指占用在房屋、建筑物、机器设备、运输工具等劳动资料上的资金。它是社会主义企业生产经营资金的主要组成部分。

铁路运营固定资金，最初全部体现在机车、车辆、线

路、机器设备等各种特定的实物形态上。在运输生产过程中，随着各项固定资产的逐渐磨损，固定资金逐渐地、分次地以折旧的形式转移到运输产品成本中去，并从销售运输产品所取得的货币收入中收回。这样，固定资金就一部分继续存在于固定资产的实物形态上，另一部分则离开实物形态，转化为货币形态的折旧基金。在固定资金周转过程中，存在于实物形态上的固定资金不断减少，转化为货币形态的折旧基金不断增加。到固定资产报废时，残存于固定资产实物形态上的固定资金，通过固定资产报废清理，最后也形成货币形态的变价收入。这样，体现在固定资产实物形态上的全部固定资金，都从实物形态转化为货币形态，从而完成了一次周转。到固定资产更新时，利用逐渐积累起来的折旧基金和变价收入，重新购建固定资产，又由货币形态转化为固定资产的实物形态，开始固定资金的第二次周转，如此循环不已。

固定资金周转具有如下三个特点：

(1) 固定资金的循环周期较长。固定资金的循环周期，不取决于企业的再生产周期，而基本上取决于固定资产的使用年限。使用年限越长，会相应地使得固定资金的循环周期越长。

(2) 固定资金的价值补偿和实物更新是分别进行的。固定资金的价值补偿是随着固定资产的使用逐渐完成的，而固定资产的实物更新，则在一定时间，即在原有固定资产不能或不宜使用时，利用平时多次进行价值补偿所积累的折旧基金来实现。由此可见，固定资金的价值补偿和实物更新在时间上是分离的，但固定资金的价值补偿和实物更新在经济上又有密切的联系。固定资金的价值补偿，是其实物更新的必要条件。同时，也只有实现固定资产的实物更新，平时积累

的折旧基金才能转化为固定资金。

(3) 固定资金的投资是一次性的，而收回是分次的。铁路运输企业购建各项固定资产，都需一次垫支相当数额的资金，但由于固定资产能在许多个生产周期内发挥作用，其价值是一部分一部分地补偿，因而固定资金的收回是分次的。

铁路运营固定资金的整个周转过程，如图 1—1 所示。

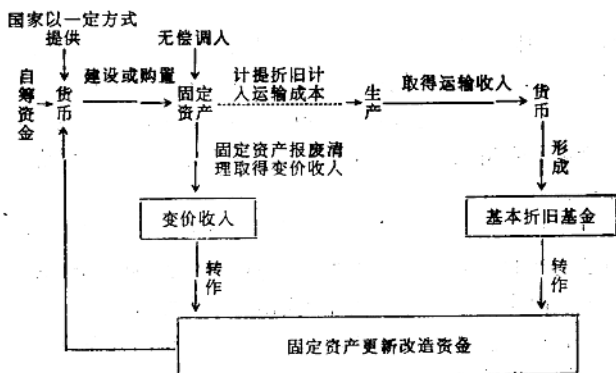


图 1—1

铁路运输企业的固定资金有以下几项来源：

- (1) 基本建设拨款；
- (2) 固定资产更新改造资金；
- (3) 无偿调入；
- (4) 生产发展基金、客货运服务基金等自筹款；
- (5) 其他（如修理线路收进的线上料等）。

3. 固定资产原始价值

固定资产原始价值（简称原价或原值），是指企业在建造、购置、安装全新的固定资产所发生的全部支出。

固定资产原始价值 = 买价 + 包装费 + 运杂费 + 安装费
铁路运输企业固定资产原始价值的核算办法如下：

(1) 按承包包方式建造、购置、安装的固定资产，应按建设单位交付使用财产清册中所确定的价值为固定资产原始价值。

(2) 自建工程与自制设备，开工前要有正式批准的施工预算；竣工后应以预算价值做为固定资产的原始价值。

(3) 固定资产大修理在制度限定范围内发生增(减)值时，应由固定资产列帐单位根据固定资产大修竣工验收记录的记载，对照帐面价值计算其增(减)值，调整固定资产原始价值。在大修理的同时进行技术改造，属于更新改造资金等专用基金以及专用拨款和专用借款开支的部分，应增加固定资产原始价值。

(4) 在原有固定资产的基础上进行的改建、扩建，按原固定资产的价值，减去改建、扩建过程中已拆除部分的原价，加上因改建、扩建所增加的支出，作为原价列帐。

(5) 无偿调入的固定资产，以调出单位的帐面原价列帐，并按调出单位已提折旧额做为折旧列帐。调入单位支付的包装费、运杂费和安装费，合计每台件在800元及其以上者，由更新改造资金开支，不足800元的由成本开支，以上均不计入固定资产原价内。

(6) 有偿调拨的固定资产(包括购入旧的固定资产)，调入单位以购进价格加包装费、运杂费、安装费作为固定资产的净值，增加固定资金。按现行国家调拨价和支付的包装费、运杂费、安装费作为固定资产的原价列帐。原价与净值的差额，作为已提折旧列帐。

固定资产的收入、调出、报废清理的核算，均应严格按照固定资产的原始价值计价入帐。按现行制度规定，已列帐

的固定资产原始价值，除有下列情况之一者外，不得变动：

- (1) 根据国家规定对固定资产的重新估价；
- (2) 经铁道部批准，对个别固定资产需重新估价的；
- (3) 用更新改造等资金增加补充设备、改良装置、改变结构、变更建筑面积的；
- (4) 需部分拆除后的固定资产；
- (5) 根据实际价值，调整原来的暂估价值；
- (6) 发现帐卡所列固定资产价值有错误的；
- (7) 符合大修理固定资产增（减）值范围的。

采用原始价值，可以反映国家在固定资产方面的原始投资和企业固定资产的规模及生产能力，可以同企业生产、财务成果进行比较，分析投资效果和考核固定资产的利用率。

4. 固定资产重置完全价值

固定资产重置完全价值（简称重置价值），是指按照当前生产条件与价格水平重新购建同样固定资产所需的全部价值。

固定资产重置完全价值的核算办法如下：

- (1) 进行财产清查发现帐外固定资产，无法查明原始价值时，可以按照重置价值入帐；
- (2) 接受捐赠的固定资产，无法确定其原始价值时，可以按照重置价值入帐；
- (3) 根据国家规定对固定资产进行重新估价时，可以按照重置价值入帐。

采用重置完全价值，可以在统一价格的基础上综合反映固定资产的总额，有助于考察各个时期企业技术装备水平。

5. 固定资产折余价值

固定资产折余价值（简称净值），是指固定资产原始价

值（或重置完全价值）减去已提折旧后的净值，反映尚留在使用过程中的固定资产未磨损部分的价值。

$$\text{固定资产折余价值} = \text{固定资产原价（或重置价值）} \\ - \text{折旧额}$$

采用折余价值可以反映企业当前实际占用在固定资产上的资金，只有通过净值才能如实反映固定资产使用期间内固定资金的实际运动，它同时标志着资金来源方面固定资金实有额的增减变动。通过折余价值和原始价值对比，还可以了解固定资产的新旧程度，便于安排固定资产的更新。

6. 固定资产残余价值

固定资产残余价值（简称残值），是指固定资产报废清理时回收的一些残余材料的价值。计算固定资产折旧时，一般要预计固定资产的残余价值。固定资产原始价值扣除预计的固定资产残余价值，其余额连同预计的清理费用，应在使用固定资产的各个期间进行分摊。

7. 固定资产需用量

固定资产需用量，是根据国家下达的生产任务和企业现有的生产能力所确定的保证企业正常生产需要的固定资产数量。

固定资产是生产的重要物质技术基础。企业固定资产配备多了，不能充分发挥其使用效能而造成浪费；配备少了，则不能保证生产的正常进行而影响企业生产能力的充分发挥。因此，企业必须保有与生产规模相适应的固定资产需用数量。铁路运输企业随着运输量的增长和生产技术的发展，固定资产的种类和数量都将会日益增加。为了管好用好铁路固定资产，挖掘现有设备潜力，提高设备利用率，保证运输生产正常进行，铁路运输企业应在一定时期，根据生产任务、设备状况、生产组织、工艺流程、劳动力计划等情况，

对固定资产需用量进行核定。由于固定资产能在较长时期内反复多次使用而不改变其本身的实物形态，因而固定资产的生产能力是直接由其实物形态的技术状况所决定的，这就决定了企业固定资产的需用量，应直接以实物数量为基础进行核定。

铁路运输企业固定资产需用量核定的重点是机械动力设备，如金属切削机床、锻压剪冲设备、动力设备、电气设备、起重和运输设备、工作炉、金属热处理设备、木工设备、铸工设备、试验设备、工程机械设备，以及其它特定设备等。

核定固定资产需用量通常采用以下几种方法：

(1) 有年度计划，任务量基本固定的通用生产设备，以全年生产任务和产量计划为依据，以单位时间产量定额或单项产品工时定额为基础，计算出全年任务所需设备的总能力（如台时等），分别与各该设备的全年有效工作能力（如台时等）对比，计算出设备需用量。其计算公式如下：

$$\text{某项生产设备需用量 (台)} = \frac{\text{计划生产任务 (产量)}}{\text{单台设备全年有效工作时间} \times \text{单位时间产量定额}}$$

$$\text{或 某项生产设备需用量 (台)} = \frac{\sum \text{某产品计划生产任务 (产量)} \times \text{单位产品台时定额}}{\text{单台设备全年有效工作时间}}$$

上式中：

① 计划生产任务。包括计划规定的产品品种和数量，它是计算固定资产需用量的主要依据。如果企业生产的产品品种不多，可按计划规定的全部产品品种进行计算；如果企业生产的产品品种很多，难以按不同品种分别计算，则可按产品结构或工艺过程进行适当归类，将同类型产品换算为代