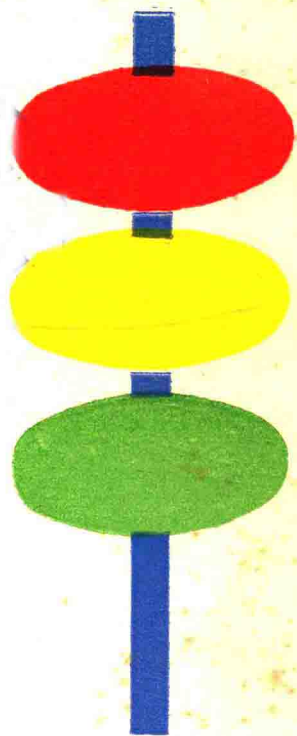


公路財務管理

张秉刚 编著



陕西人民教育出版社

内 容 提 要

公路财务管理

张秉刚 编著

陕西人民教育出版社

内 容 提 要

本书主要包括：总论；养路费收支的财务管理；公路投资的财务管理；固定资金管理；流动资金管理；无形资产管理；公路工程成本与工程造价；工程价款的结算；专项资金管理；利润管理；财务收支管理；财务活动分析；推行经济责任制，完善企业内部承包经营责任核算制度。

本书可作为有关财经院校财务会计专业及中等专业学校教材，对公路建设单位、公路施工企业和公路养护单位财会人员尤其是一本难得的参考书。

公 路 财 务 管 理

陕西人民出版社出版发行

（西安长安路南段376号）

陕西扶风县印刷厂印刷

787×1092毫米 1/16开本 12.2印张 312千字

1992年4月第1版 1992年4月第1次印刷

印数：1—1 000

ISBN7-5419-3176-4/G·2747

定价：5.90元

前 言

为了适应我院财务会计专业《公路财务管理》课程教学的需要,根据现行有关财务管理制度,结合当前经济改革情况,编写了这本《公路财务管理》教材。本书可作为财经院校财务会计专业《公路财务管理》教材,亦可作成为公路建设单位、公路施工企业、公路养护单位财会人员培训教材和公路部门、单位财会人员自学参考。

公路财务管理是经济管理的重要组成部分。它是研究公路财务管理理论和实务的一门科学。在书内对公路建设、施工企业、公路养护单位财务管理经验作了理论概括。它阐明了财务管理的基本理论、国家财务管理政策和制度。全书共分十三章,内容包括:公路财务管理的原则、任务、内容和方法;养路费收支、养路资金财务管理;公路投资项目安排、投资供应方式、投资借款、归还与效益分析;公路固定资金管理;公路建设单位、公路施工企业和公路养护单位流动资金管理;无形资产结构、内容和计价;公路工程成本计算、成本控制和目标成本管理与工程造价;工程价款结算;利润(节约)管理;经济责任制与企业内部承包经营责任核算制度。

在本书编写过程中,交通部第二公路工程局、陕西省交通厅、陕西省公路局的财务部门提出了许多宝贵意见,对此,表示衷心感谢。

由于理论水平不高,实践经验不足,书中难免有错误,恳切地希望读者批评指正。

编著者

一九九一年十二月

于西安公路学院

目 录

第一章 总 论	(1)
第一节 公路财务管理的内容	(1)
第二节 公路财务管理的任务	(6)
第三节 财务管理的原则和方法	(9)
复习题	(11)
第二章 养路费收支的财务管理	(12)
第一节 养路费收入的财务管理	(12)
第二节 养路费支出的财务管理	(15)
第三节 养路资金的管理	(22)
复习题	(24)
第三章 公路投资的管理	(26)
第一节 公路投资的概念	(26)
第二节 公路建设计划	(27)
第三节 公路投资项目的安排	(30)
第四节 投资供应方式	(30)
第五节 公路建设项目投资借款的偿还与投资效益分析	(32)
第六节 车辆购置附加费的管理	(35)
复习题	(36)
第四章 固定资金管理	(37)
第一节 固定资金的概念	(37)
第二节 固定资产的计价和固定资金的来源	(38)
第三节 固定资产需要量的核定	(40)
第四节 固定资产折旧	(43)
第五节 固定资金的日常管理	(52)
第六节 固定资产利用效果指标及提高固定资产利用效果的途径	(53)
复习题	(56)
第五章 流动资金管理	(57)
第一节 流动资金的概念	(57)
第二节 公路建设单位流动资金	(58)
第三节 公路施工企业流动资金	(59)

第四节	公路养护单位流动资金	(61)
第五节	流动资金的来源	(62)
第六节	流动资金定额的核定	(64)
第七节	流动资金计划	(80)
第八节	流动资金利用效果指标	(84)
复习题		(86)
第六章	无形资产管理	(88)
第一节	无形资产的概念	(88)
第二节	无形资产的构成和内容	(88)
第三节	无形资产的计价	(89)
复习题		(90)
第七章	公路工程成本与工程造价	(91)
第一节	公路工程成本的概念	(91)
第二节	公路工程成本管理的任务与要求	(91)
第三节	公路工程成本的内容	(93)
第四节	生产费用的分类	(95)
第五节	成本计算	(98)
第六节	成本控制与成本分口分级管理	(103)
第七节	实行目标成本管理	(106)
第八节	降低工程成本的途径和工程成本计划	(108)
第九节	公路工程造价的概念	(110)
第十节	公路工程造价的内容	(111)
复习题		(112)
第八章	工程价款的结算	(114)
第一节	公路建筑产品价格的概念	(114)
第二节	工程价款结算	(114)
第三节	预付(收)备料款的结算	(118)
复习题		(121)
第九章	专项资金管理	(122)
第一节	专项资金的概念和管理要求	(122)
第二节	更新改造基金的管理	(124)
第三节	大修理基金的管理	(126)
第四节	生产(事业)发展基金、后备基金的管理	(129)
第五节	职工福利基金的管理	(129)
第六节	职工奖励基金的管理	(130)
第七节	其他专项资金的管理	(132)

第八节 专项资金计划	(133)
复习题	(134)
第十章 利润(节约)的管理	(136)
第一节 利润(节约)的概念与作用	(136)
第二节 利润总额的组成	(137)
第三节 利润计划	(139)
第四节 利润的分配和解交	(142)
第五节 增加利润(节约)的途径	(144)
复习题	(145)
第十一章 财务收支管理	(146)
第一节 财务收支管理的意义	(146)
第二节 财务收支计划	(146)
第三节 财务收支日常管理	(159)
第四节 有关财务管理的几个理论问题	(160)
复习题	(161)
第十二章 财务活动分析	(163)
第一节 财务活动分析的意义和内容	(163)
第二节 财务活动分析的任务	(163)
第三节 财务活动分析的的方法	(164)
第四节 财务活动分析的的内容	(166)
复习题	(177)
第十三章 推行经济责任制,完善企业内部承包经营责任核算制度	(179)
第一节 经济责任制的实质	(179)
第二节 实行内部承包经营责任会计核算制度	(180)
第三节 实行内部银行管理	(184)
第四节 施工单位责任成本的计算	(185)
第五节 企业(单位)成本的计算	(186)
复习题	(187)

第一章 总 论

第一节 公路财务管理的内容

公路是国民经济发展的物质基础。随着公路运输在国民经济中的地位越来越重要,公路运输对公路建设要求也更加迫切。由于公路是促进工业与农业生产、国防建设、沟通城市与乡村、各地区经济文化、生产消费联系的重要纽带,因而需要不断地进行公路投资,修建和改造公路,促使公路为国民经济发展发挥作用。

公路对于公路运输发挥着劳动资料的作用。公路在使用中由于经受自然力(日晒、雨淋、风化、雪蚀等)、机械力(车辆运行)的作用,公路的实体渐渐老化、破坏,直接影响着公路运输和国民经济的发展,也给运输业的经济效益带来不良的效果。为了恢复和扩大公路的功能,满足公路适应公路运输的要求,应该对公路的物质损耗和价值损耗进行补偿。

在我国,新的干线公路是由国家基本建设投资进行的;实行收费办法的高等级公路、独立公路大桥,是根据国家安排的基本建设项目,由公路主管部门用借款、集资或其他资金来源进行的。公路建成后,按照规定经过验交手续移交公路管理单位管理、使用和养护。公路在使用过程中需要的养护和改善的投资,是用国家征收的养路费资金进行的。

为了完成公路养护和公路建设任务,充分发挥公路投资效果,在公路养护和公路建设过程中,必须具备有相适的生产资料,即劳动对象、劳动资料和劳动力。劳动对象和劳动资料是公路养护和公路建设的物质基础。公路养护和公路建设的施工生产活动,就是劳动者借助于劳动工具对劳动对象进行的加工活动。要进行公路养护施工生产,而劳动对象、劳动资料和劳动力,三者都是不可缺少的。它对于公路养护和公路建设是起着决定性的作用。

公路单位(包括公路养护单位、公路施工企业、公路建设单位。下同)为了进行公路养护施工生产活动,完成公路养护建设任务,必须购买生产资料(劳动对象、劳动资料),支付职工工资和费用。为了理顺日常的经济业务,还要办理往来业务结算,收取工程价款,回收货币资金或取得拨款。并确定这些经济内容,使其与国家颁布的财经制度相一致。对于这些资金活动的管理,一般称为财务管理。

一、公路资金的性质与内容

公路养护和公路建设的施工生产活动,使资金形态不断发生变化,物质价值由一种形态转变为另一种形态,并通过资金运动形式表现出来。因此,公路单位的公路养护与公路建设的施工生产过程,一方面表现为物质运动,另一方面表现为资金运动。资金运动则构成公路单位与财政部门、上级主管(管理)部门和其他各部门的经济关系。公路单位必须遵守国家的方针政策,财务制度,正确地处理好这些经济关系,促使公路资金为公路建设事业服务。

由于公路养护单位、公路施工企业和公路建设单位的经济实体有所不同,它们的经济性质、经济内容和资金运动过程也有着显著区别。

1. 公路养护单位的资金活动,主要是资金拨入、资金使用和年终转销。资金拨入是公

路养护的主要资金来源。公路养护单位为了取得公路养护资金，它根据公路养护计划和费用标准、消耗定额，编制公路养路费支出计划（预算），材料采购计划，人工、机械使用计划和管理费预算，报经省级公路主管（管理）部门审核批准后，由公路管理部门按照用款计划或支出计划办理拨款。

公路养护费用，除了上面的养路拨款外，还有各级的财政补贴和其他单位拨入的养路工程款。中央交通部门从公路基金专项资金项下补入的补贴（含能源交通重点建设基金返还部分），由省、自治区、直辖市公路主管（管理）部门直接列为收入，然后根据需要 进行下拨。其他单位拨入的工程款，包括由于水利工程建设、矿山建设、铁路建设等需要修复被破坏的公路，或需要改线而拨入的工程款。其他社团捐赠拨入专用于公路、桥梁建设的工程款也是公路养路收入的一部分，在公路养护单位是作为其他拨款收入的。

公路养护资金使用，是指公路养护单位按照公路养护工程概算、施工预算、公路养护计划所列的公路养护工程内容、费用项目，将公路养护拨款用于公路养护支出。公路养护费的使用，必须按照国家关于《公路养路费使用管理规定》所规定的范围使用。凡不符合公路养路费使用范围的支出，不应列入养路费内。任何单位和个人不得挪用、截留、坐支和平调。同时，还要切实防止滥用和浪费。

公路养路费的业务活动，主要是公路养路资金使用的经济活动。在公路养路费资金使用时、首先要确保公路小修、保养和公路大、中修工程费的需要，然后再根据经费的可能，安排其他工程项目。不得挤掉正常的公路养护经费而去安排新、改建工程项目或其他项目。

公路养路费在使用过程中，要经过材料储备和施工生产阶段。在储备阶段，公路单位要用货币资金购买材料，货币资金即转化为储备资金形态；公路养护施工要消耗材料，发生设备磨损、支付劳动者工资，储备资金与货币资金又转化为生产资金形态（或称“在建资金”）。公路养护单位与工业不同，它没有产成品和在产品，也没有销售过程。

年终转销，是指公路养护单位当年所发生的公路养护费用，先归集在养路费支出科目，年度终了，一次全部向上级养路拨款的转销，不留余额。公路养护单位为了公路养护，当年发生的养路费用，先归集在养路费支出科目，年度内已竣工的养护工程，已经交付使用，其养路费支出，仍留在原登记的养路费支出科目，年度中间不作转销处理。年度终了，编完年度决算后，养路费科目所反映的全部费用，不论养护工程是否全部竣工、验交使用，而所发生的费用，全部转入上级养路拨款，从养路拨款中得到补偿。由于公路养护单位长年累月的进行公路养护施工生产活动，养路资金在资金周转过程中不停的运转，所以养路资金并不退出公路养护单位。

2. 公路施工企业的资金活动与工业企业的资金活动相似。随着公路施工生产过程的不断进行，企业的资金总是经常处于不断地循环和不停的周转状态。资金的运动过程分为若干个阶段，每个阶段形成了不同的资金形态。首先，是从一定的资金来源取得资金，形成货币资金，这是资金活动的开始点；其次，是按照公路施工的经济规律要求，经济用途，使用资金。例如购买生产资料，一方面购买施工机械、生产设备、运输设备、房屋和建筑物等施工必须的各种劳动资料；另一方面，又将所取得资金的一部分作为流动资金。然后，以其一部分购买生产需要的劳动对象；一部分垫付劳动者的报酬和费用。通过资金使用，企业的资金从货币资金形态转化为固定资金形态和储备资金形态。垫付劳动者工资，则从货币资金形态转化为在建资金形态。

在公路施工生产过程中，劳动者运用劳动资料（工具）对劳动对象进行加工，制造出公

路、桥梁、隧道等建筑工程产品。在施工中，劳动者除将耗费的劳动对象和劳动资料磨损价值转移到公路、桥梁、隧道等产品价值上去以外，还创造出新的价值。由于公路施工企业的经营管理体制不同，这部分新价值表现和管理的形式也有不同。公路施工企业劳动者所创造的价值，一部分以劳动报酬（如工资、奖金、津贴等）形式分配给劳动生产者，另一部分即为社会创造的价值。一般是先形成企业的纯收入，然后按照规定（所得税、调节税等、利润）形式上交或留用。留用部分，也按照规定标准（比率）进行再分配，转为生产发展基金、职工福利基金、职工奖励基金和后备基金。

公路施工企业的资金在循环周转中，不仅发生价值形态的变化，而且发生价值数量的增加。公路施工生产耗费的价值，以货币表现即为工程成本。公路、桥梁、隧道建筑产品全部价值货币表现，即为预算价格。预算价格超过工程成本的部分，则为公路施工企业的纯收入。企业的纯收入是在工程价款结算以后，用所取得的工程价款收入实现的，它是国家财政收入的一部分。所以，公路施工企业的生产过程，既是形成公路财产的增加过程，又是公路资金耗费和积累过程。

公路施工企业为了完成施工任务，取得经济效益，实行各种形式的经营责任制，通过改革企业的经营机制，解放生产力。在坚持社会主义公有制的基础上，按所有权与经营权分离的原则，确定国家与企业的责权利关系，使企业成为责权利的经济实体，独立经营，实行经济核算，自负经济盈亏。

国家与企业的责权利关系，是经济效益分配的依据，是企业既有自我激励又有自我约束的经济关系。通过这种关系，可以调动企业和职工生产的积极性，使企业能有增强自我积累、自我改造和自我发展的活力。这种压力、动力、活力相统一的经济形式，体现了我国社会主义初级阶段生产力的发展水平。

3. 公路建设单位资金活动，主要指公路、桥梁、隧道的建筑、公路单位以自营或发包方式使用国家投资进行而形成的资金活动。其活动内容一般有三部分。即投资取得，投资使用和投资完成。

（1）投资取得，是指按照国家批准的投资项目，经过可行性研究、勘察设计，按照批准的设计概算和施工图预算，以及批准的年度公路投资计划和财务收支计划，从国家财政预算内取得的公路投资拨款或银行借款（即银行贷款），或通过各种自筹资金方式，集资方式以及其他方式，从地方财政、公路主管部门、企业和其他部门或个人，按照预算或投资计划所取得的公路建设资金。归纳起来，也就是财政预算拨款、自筹资金和投资借款。由于取得资金的方式不同，对于资金的管理方法也不同。

预算拨款的管理。凡是财政预算中安排的投资项目的资金，国家每年是以拨款或“拨改贷”的方式下拨建设单位。采用预算拨款方式的，主要是对那些没有经济效益，缺乏偿还能力的建设项目，如国防科研项目；各级各类学校、医院、科学研究、行政机关和国家物资储备项目；防洪、排涝工程、市政工程；国防边防公路和边境县以下邮电通讯工程；不实行收费办法的公路和独立公路大桥建设；其他非经济部门所属非营业性的，无还款能力的项目。这些建设项目、均采用预算拨款的办法。由建设银行实行财政监督。实行按计划拨款，按预算拨款，按程序拨款，按工程进度拨款。国家要求建设单位在办理拨款前，向经办拨款的建设银行提送：①计划任务书和初步设计的批准文件；②批准的年度基本建设计划及工程项目一览表；③批准的年度基本建设财务计划；④批准的设计概算和施工图预算。以便经办银行及时掌握情况，作为拨款的依据。

由于基本建设周期长，需要资金多，国家对建设单位所需的资金，不必要在工程开工时一次全拨，可以根据建设进度和实际需要按年分次拨付，即对基本建设预算拨款实行限额管理办法。建设单位在主管部门核定和下达的拨款限额范围内，根据需要按照规定支付建设款项。基本建设拨款限额，是建设单位可以支用预算拨款的最高额度。采用这种限额管理办法，既可以及时满足建设资金需要，又能节约地使用建设资金，防止积压和浪费，还有利于财政部门按月安排财政收支平衡。公路、桥梁、隧道等建设项目，属于预算拨款范围，一直是采用限额管理办法。实践证明，这是一项比较好的，合理节约地使用公路建设资金的管理办法。

自筹资金的管理，主要对自筹资金拨款的管理。它是用于自筹基本建设项目的资金来源。根据有关规定，自筹资金来源有地方机动财力，超收留用的能源交通重点建设基金，主管部门集中使用的专用基金，企、事业单位按规定安排用于建设方面的生产（事业）发展基金、职工福利基金等。公路建设单位的自筹基本建设资金，应先经过财政部门审查，专户存入建设银行，坚持“先存后批，先批后用”的原则。凡未将自筹基本建设资金存入建设银行的，均不准安排自筹基本建设。对于已存入建设银行的自筹资金，要严格按照计划拨付并监督使用。

按照国务院颁发的《建筑税征收暂行条例》的规定，所有用自筹资金进行基本建设的建设单位，都要按规定交纳建筑税，国家预算内投资和自筹资金合建的项目，应按自筹资金的投资额计征建筑税。不能单独计算自筹资金投资额的，可以按自筹投资占全部投资额的比例计征。建筑税实行10—30%的差别税率。未列报自筹基建投资计划而完成的投资额，加征10%的建筑税。凡自筹资金来源不正当或不落实的项目，各级计划部门不得列入基本建设计划；主管建设部门不得发给建设许可证；施工单位不得施工；建设银行不予拨款。

投资借款的管理，主要指对基建投资借款的管理。基本建设投资借款是有偿性的基本建设资金来源。目前借款种类较多，这里主要指向建设银行办理的基建投资借款、其他投资借款和其他单位借款等等。根据这些资金在管理上的特点与要求，一般分为两类，第一类是在核定借款指标时不计算利息，以后随支随用，逐笔支付，按实际支用数计算利息。如拨改贷投资借款等；另一类是在核定借款指标后就转入存款户。根据转入存款户款额计息。如建设银行投资借款等。

（2）投资使用，是指对公路投资的使用过程。公路建设单位所进行的工程，一般采用两种方式施工。一是自营工程；二是发包工程。自营工程，即以所取得的拨款或借款进行材料储备，进行施工生产；结算自营工程的往来业务帐款；办理已完工程决算。发包工程，是指公路建设单位以所取得的基建拨款或借款进行投标发包，办理甲、乙双方经济承包合同规定的各项应付款，如预付备料款、预付工程款、应付工程款以及其他应付款项。

发包工程应按照国家规定进行。所完成的工程，应按照国家公布的工程价款结算办法规定内容办理。一般是完成多少工程量，结算多少工程量的价款。预付备料款是公路建设单位按照双方签订的经济合同规定，拨付给施工企业（单位）工程所需要的备料周转金。预付备料款属于预付性质，到了工程后期，应随着工程需要主要材料的逐步减少，应以抵充工程价款的方式陆续扣回。

（3）投资完成，是指公路建设单位经过选择项目（建设地点、路线）、进行可行性研究、编制计划任务书、设计文件（含设计预算）、基本建设计划、组织施工和竣工验收投产使用的全过程，完成投资项目的各个环节和规定的全部内容。公路建设项目，应按照设计要

求和规定内容，积极地组织施工，保证按照设计内容和技术要求完成建设项目。已完成的公路工程，应按照施工验收规范中的规定，积极地组织竣工验收和投产使用。凡是已经完成的工程，没有办理竣工验收手续，不能投产使用。只有完成了公路建设项目的全过程，才能称为投资完成项目。

公路建设所形成的公路及构造物，应经过验收手续，交由公路管理部门接收、管理、使用和养护。公路财产移交后，公路建设单位即按规定转销建成资金。使用基本建设拨款的公路建设单位，经过批准将建成资金冲销原拨款来源并交回结余资金后，基建资金就退出建设单位，公路建设单位也即行结束。实行基建投资借款的公路建设单位，对形成应收生产单位投资借款，直到生产单位还清这笔债务，这种结算关系才算结束。

以上所述的公路养护单位、公路施工企业和公路建设单位（以下称公路单位）的这些资金活动，都是以货币形式表现的，所以，它是公路单位的财务活动。财务是客观存在的资金活动现象的理论概括。财务的实质包括两部分内容：一是公路养护施工生产过程中的财务活动，即资金筹集、资金使用和资金分配财务活动中的经济业务。资金筹集就是通过各种渠道，以最有利的条件取得公路建设资金；资金使用就是将所筹集的资金以最合理、最节约和符合经济规律地分配到各个施工生产环节上，保证公路养护施工生产正常进行。不能多付，给多了会造成资金积压和浪费，不利于企业管理和经济核算；给少了，将影响公路养护施工生产，引起停工待料损失。要求以最少的资金耗费与占用，取得最大的经济效益。资金分配就是将所取得的工程款收入，根据一定的分配原则，在再生产中的再分配。

财务的另一种实质内容，就是财务关系。财务是经济范畴，又是社会经济关系的理论概括。公路单位有经济活动，必然发生与有关方面的财务关系。财务管理就是利用货币形式，对公路单位的资金活动所进行的综合性管理。具体说就是对公路单位的固定资金、流动资金、无形资产、预算价格、工程成本、工程结算与利润（或节约）、专项资金等财务收支进行管理。固定资金、流动资金和专项资金的管理，是对资金取得和使用的管理；工程成本的管理是对资金耗费的管理；预算价格、工程结算和利润（节约）的管理是对工程款收入和分配的管理。最后通过财务收支平衡工作进行财务综合管理。以上这些管理，是一个完整不可分割的统一的整体。公路单位要经常对这些资金活动进行考察和分析，促使其积极地发挥财务综合反映作用，从而加强其财务管理。

二、公路资金活动体现的财务关系

公路单位的资金一方面不断地发生形态变化；一方面又与各有关方面发生着往来的经济关系。这种财务关系，概括起来主要有以下几个方面，

1. 公路单位与国家财政、上级之间的财务关系。主要表现为从国家财政预算和上级公路管理部门取得公路建设拨款及公路养路拨款；公路单位向国家（财政税务部门）上交各种款项，如能源交通重点建设基金、预算调节基金以及交回剩余资金、承包利润和节约分成等。

2. 公路单位与银行之间的财务关系。主要表现为各部门向银行取得的各种借款，如基建投资借款、流动资金借款、购买材料、设备借款以及其他借款；偿还银行借款；通过银行所进行的上下级拨款，交款（如上交养路费收入等）和进行往来帐款结算业务收付（含应收票据、应付票据等）款项，以及公路单位内部通过银行办理上下之间资金调拨和业务存款、取款关系。

3. 公路单位与税务部门之间的关系。主要表现为公路单位按照规定向税务部门交纳的各种税金,如营业税、产品税、城市维护建设税、房产税、车船使用税、土地使用税、所得税、调节税、耕地占用税、建筑税、奖金税、印花税等。以及多交税款或其他原因退回的财务关系。

4. 公路单位与有车单位和个人之间的关系,主要表现为公路单位与有车单位和个人发生稽征养路费、过路费、过桥费、过隧费的财务关系。实行收取过渡费的渡口,也与其发生征收过渡费的财务关系。

5. 公路单位与外单位、企业发生有关供应采购业务或其他往来的资金结算财务关系。

6. 公路单位内部各部门之间的财务关系。如基本业务与非基本业务之间往来结算,基本业务与辅助生产、附属生产部门之间往来结算等的财务关系。

7. 公路单位与职工之间的财务关系。如支付工资、奖金和其他福利费关系。职工对集资发生的财务关系。以及其他往来关系。

8. 公路单位与其他方面发生的财务关系,如支付保险公司的各种保险费、职工教育费附加、契约、合同公证费、鉴证费、咨询费、诉讼费和聘请律师费等等财务关系。

以上这些关系,从表面上看是货币与财物的增减变动。实质上资金、财物的变动只是表面现象。它所体现的是人与人之间的社会关系,也是借助于价值形式而表现的生产,分配和交换中的经济关系。公路单位要完成公路养护、施工生产任务,做好日常公路养护施工生产工作,应该掌握这些资金活动的规律性,正确处理好各方面的财务关系。

第二节 公路财务管理的任务

公路财务管理是公路部门经济管理工作的的重要组成部分。财务管理的任务,决定于公路单位的性质和业务范围。由于财务管理属于社会上层建筑,它受社会制度,国家的政治、经济和财经政策所制约。它必须满足在这些总原则下的各项客观要求。在我国公路财务管理应该在生产资料公有制的基础上,适应对外开放对内搞活的经济总方针,根据我国经济发展的特点,充分发挥公路财务管理的职能,积极地为我国公路建设事业服务。

公路财务管理的基本任务,概括起来,归纳有以下几个方面:

一、认真贯彻执行党和国家的方针政策、财经法规和财务制度

公路建设必须在宏观经济的控制下,积极地发挥经济政策和财务制度的指导作用。在我国推行具有中国特色的公路财务管理制度,把公路财务管理工作搞好。

二、积极地参与公路资金活动的预测和决策工作

公路单位的基本业务是公路养护、公路建设和公路施工三部分。公路单位应根据其业务性质、内容,运用财务活动信息、工程概算、预算和施工组织设计有关数据,通过一定的技术方法,经过认真考察分析,对其发展趋势、资金活动进行测算、估计和预算,推估其对生产发生的影响,然后提出最佳方案,供领导层进行决策。例如对公路投资方向、施工企业经营计划、承包工程经济效益,应通过科学的研究、预估和推测(即经济评估),提出可行性的

生产经营方案,供最高层负责人决策(做出选择)。所以,预测是为决策服务的,决策是在预测的基础上进行的,没有预测就难以进行决策。管理的重心在经营,经营的重心在决策。而财务信息则是决策的基础。决策的正确程度,取决于财务活动信息等资料反映的预测质量与完整性程度。所以,公路财务管理对公路资金活动的预测和决策是起着极为重要的作用。

公路养护、施工和公路建设,是与资金活动结合在一起进行的。其施工生产经营效果,是通过一系列财务指标反映的。财务指标反映的数据,则是公路预测和决策研究分析的对象。财务参与公路资金活动的预测和决策,就是通过这些指标和一些技术资料进行的。从财务角度所取得的数据,为领导层获得最佳生产和经营计划、投资方案与经济效益的具体选择。所以,预测和决策是公路财务管理的重要任务之一。

三、组织资金供应,提高资金利用效果

公路单位进行公路养护、公路施工和公路建设,需要有一定数量的资金。这些资金来源渠道是多方面的。在公路养护方面,是按公路养护计划(含用款计划)通过养路拨款方式取得;在公路施工企业是按承包的经济合同规定,通过拨款或银行借款取得;流动资金则按核定基数通过银行借款取得,并按资金周转方式运行的。在公路建设方面,是按公路基本建设程序规定,通过一定的拨款方式取得。公路建设资金,不论采取预算拨款、自筹资金拨款或是银行借款资金供应方式,都必须符合基本建设程序规定。国家对于公路基本建设资金,要求有计划地供应与分配资金,并合理节约地使用资金。公路部门为了满足公路养护、公路施工和公路建设资金的合理需要,必须及时地组织资金供应,保证生产正常进行。

公路单位要根据公路养护、公路施工和公路建设需要,结合节约使用资金要求,根据公路业务的特点,核定其资金需要数量,按照需用用途、数额、时间编制用款计划,积极地组织各项资金供应工作。为此,公路养护单位向上级公路管理部门申请养路拨款;公路施工企业向建设单位收取材料备料款、临时设施费、劳动保险基金、工程预收款和工程应收款;公路建设单位向国家申请财政预算拨款、“拨改贷”银行借款和其他投资借款,以及有计划地调度资金,组织财务收支资金数量、时间上的平衡。既保证公路养护施工生产资金需要,又不浪费资金,提高资金利用效果。

四、实施各种经济制约,降低工程成本。

公路单位在公路养护、施工生产过程中,发生物化劳动和活劳动消耗,从而取得公路养护施工的生产成果。公路单位在保证公路养护工程质量的基础上,劳动消耗量越少,取得成果越大,工程成本越低,经济效益越好,获得盈利或节约越多。

马克思主义者认为,在任何社会进行经济建设事业,都必须尽可能地、充分地利用人力和物力;尽可能地改善劳动组织和劳动条件,利用一切可能改善经营管理,提高劳动生产率。节约一切人力和物力,增加收入,减少支出,降低工程成本,为社会创造积累。

经济制约,就是利用货币职能,通过经济杠杆作用,通过劳动定额,费用标准,对公路养护施工生产过程中的经济活动实行的经济管理。公路单位的公路养护施工生产活动,都是与物化劳动和活劳动的消耗结合在一起进行的。这种消耗都规定有劳动消耗定额,费用标准,通过工程预算、施工计划和财务计划及有关规定,对公路养护施工生产支出,实行资金控制和成本控制,将生产支出和成本费用控制在合理的最低的消耗水平。同时,还要正确地核算工程

成本,分析、比较工程支出,考核施工过程中的经济效益。以便揭露生产中存在的问题,改善经营管理,增加收益。

实施经济制约的另一个意义,就是严格执行国家颁布的财经政策、财务会计制度。对公路养护施工生产中发生的浪费国家资财,违犯国家财经纪律的行为,要根据规定严肃处理。公路养护投资计划、施工预算、成本计划和公路工程概预算,基建投资计划和财务计划,都是国家财经制度的构成部分。公路养护施工生产活动,都要符合上面的各项规定。凡不符合规定发生的开支,均属违反财经纪律。会计部门要对公路养护施工生产中的各种支出,严格进行检查,不符合规定的,坚决不准开支,审计部门在审核中发现不合规定的支出,有权追查,要求退赔。

为了实施经济制约,公路单位要强化财务管理,积极地发挥会计职能作用。在拨款时,要严格执行拨款制度,不符合规定用途的,超出使用范围的,坚决拒绝拨款;在使用时,会计部门要先审核,后付款。坚决堵塞乱支用,超支和浪费的漏洞,防支乱挤成本行为发生。同时,要合理地调度资金,提高资金使用效果。

五、按照规定分配收入,按期完成上交与留存任务

公路单位的收入,主要是指公路施工企业在点交工程后从工程结算收入中取得的货币收入。公路养护单位向外承包工程从工程价款结算中取得的货币收入也包括在内。实行承包经营责任制的施工企业和公路建设单位所取得的收入,也视为工程收入。

工程收入,应首先补偿工程施工生产中消耗的生产资料(劳动资料、劳动对象),其次是支付职工的劳动报酬(含补贴、奖金),剩余部分是劳动者为社会创造的纯收入。纯收入扣除应交税金(所得税、调节税)、上交利润后,即为企业(单位)留利。工程收入中补偿生产资料的部分,是用来重新购置已消耗掉的材料,并形成折旧基金。折旧基金按照现行制度规定,全数留存企业、单位,结转更新改造基金,重新购置固定资产。公路养护单位提取的折旧基金,是否按一定比例上交省、自治区、直辖市公路管理部门,应由省、自治区、直辖市交通厅(局)自行规定。工程收入中的另一部分,是用来支付工人的劳动报酬,它是根据规定的工资标准,其他报酬方式,按照工资制度以工资形式(计时工资、计件工资、津贴、奖金等)支付给工人;利润部分,应按照国家规定进行分配。如归还贷款、上交利税(所得税、调节税等)、以及其他用途项目和留存单位部分。留存单位部分,又按照规定比例转为生产(事业)发展基金、职工福利基金、职工奖励基金、后备基金,统称为单位自有资金。这些自有资金,由单位自行支配使用,用以发展生产和提高职工文化生活水平需要。

公路单位工程收入的分配,是通过财务活动实现的。因此,合理地分配工程收入,按期完成上交和提存任务,是公路财务管理工作的重要任务。

在我国有计划的商品生产条件下,社会财富是由工人劳动创造的,只有按照国家规定分配给单位和职工以必要的经济利益,才能充分调动单位和职工的积极性与主动性,提高生产经营的经济效果。同时,也体现了国家、单位、职工三者间的经济利益相结合。通过严格执行党和国家的财经政策,正确地处理了上下之间的财务关系。也体现了我国生产资料公有制度的优越性。

公路养护单位和公路建设单位所形成的包干节约与公路施工企业以及其本身承包工程所取得的利润是不同的。公路养护单位和公路建设单位的工程用款,是通过投资计划预先下拨,再用其购买劳动对象和劳动资料,然后组织劳动力进行施工。它不存在垫支和收回工程

价款进行补偿问题。公路养护单位虽有一定数额的流动资金，但它也是预拨款的一部分，是周转性质的，对材料购置不发生控制作用。因此，这种节约的分配与工程收入的分配应该是有所区别的。

综上所述，公路单位的各种经济活动是通过货币形式进行的。它借助于劳动消耗定额、费用开支标准、工程概、预算、投资计划、成本开支范围和各种财务指标，对公路单位的财务收支进行控制与监督，以保证国家财经政策和财务制度的执行。

在公路单位进行财务管理，要正确认识服务与监督的关系。对公路养护施工生产经营活动进行监督与对公路养护施工生产服务是相辅相成的。服务是目的，监督是手段。财务管理的任务，从积极的意义上讲，是为了更好地进行公路养护施工生产，完成公路建设任务。因此，如果片面地强调服务，取消财务管理，否定监督，就不能促进公路建设事业发展，也会影响公路资金的合理使用。

第三节 财务管理的原则和方法

一、财务管理的原则

财务管理的原则，是指公路单位财务活动和处理财务关系的准则。在不同的社会制度下，财务管理的原则是不同的。在资本主义制度下，财务管理原则是以市场经济管理为基础，以资本家利益为前提，根据资本家管理企业经济要求决定的。在社会主义制度下，财务管理原则由国家社会主义制度与管理社会主义经济要求决定的。它的具体形式表现为以国家财经政策、制度为指导，以经济效益为核心，以财务管理理论为方法，正确处理社会主义的财务关系。它是社会主义生产关系的具体表现形式之一。

在我国，由于经济体制改革的不断深入，公路财务管理工作也在寻求建立与我国经济发展相适应的、具有中国特色的、充满生机和活力的财务管理机制，力求将多种经营形式的财务活动和财务关系作为财务管理的理论基础，以生产资料公有制为特点，逐步建立既具有对外开放、对内搞活经济，又具有社会主义管理经济要求，有中国特色的财务管理原则。

公路单位的财务活动是在国家的财经政策，财务制度指导下，根据公路养护施工生产计划、预算和经济指标的控制原则，在公路单位内外往来经济业务中进行的。它是社会主义生产关系的重要方面，是促进生产力发展的工具。

在我国，公路不是作为商品生产经营的。公路单位是以相对独立的生产者和经营管理者，为国家养护建造公路和构造物，是为公路运输服务的。因此，公路单位的财务管理必须坚决执行国家的财经政策、制度，结合我国多种经济形式的特点，正确地处理财务活动中的财务关系。将公路养护施工生产经济内容，纳入计划，实行计划管理；全面地推行经济核算和经济责任制，增加收入，减少支出，提高经济效益；根据公路养护施工生产需要，适当地改革公路单位的经营管理机制，解放生产力，提高公路单位的管理水平。

二、财务管理的方法

财务管理的方法，是指用来反映公路单位各项财务活动管理所采用的手段。它是完成公路财务管理工作的工具。公路单位进行财务管理工作所采用的方法，一般有下列几项：

（一）编制财务计划

公路建设是国民经济的构成部分。公路建设、公路施工和公路养护项目，都是在国民经

济计划安排指导下进行的,并受国民经济有计划按比例的发展规划所制约。由于我国实行的是有计划的商品经济,公路养护施工生产所需要的人力、物力和财力,都必须纳入国家计划,进行全面地综合平衡,保证公路养护施工生产按照计划正常进行。

(二) 实行财务控制和分口分级管理

财务控制是指在财务活动过程中,根据预先制定的计划、预算或标准,对其日常发生的经济业务收支,按照规定的原则和方法进行严格地计量、监督,促使各项生产消耗和管理费用不超过规定的计划、预算或标准范围。它是公路财务活动管理的一项重要措施。

分口分级管理,是指对财务指标的管理。财务指标包括资金、成本和利润指标。资金占用方面,主要是指流动资金占用,如流动资金方面的储备资金占用、在建资金占用和结算资金占用。都要严格执行上级下达的经济指标;成本是生产各种耗费的综合反映,有公路养护施工生产活动,就有耗费发生,它们都要反映到成本中去。为了减少开支,降低成本,许多单位进行班组核算,有些单位推行“两级核算”“三级管理”,或者是“三级核算”“三级管理”的内部经济核算制度。这种核算办法的显著特点是:公路单位本部统一核算盈亏,各分单位、部门和车间成为二级或三级核算单位,班组进行群众性的核算。成本指标可分解为人工、材料、机械使用和费用四大项(注:其他成本,应按成本项目分解),要层层核算,层层落实,都与奖惩挂钩,把劳动报酬同经济责任联系起来。在具体作法上,有的公路单位实行“单轨制”,即把全单位的财务核算同二级核算单位的财务管理结合起来,各个内部单位按计划价核算,公路单位按实际市场价核算,其差额部分由公路单位统一调整;有的公路单位实行“双轨制”,将公路单位核算与二级核算分开,在公路单位实行统一的财务核算,在二级单位实行自计盈亏的核算。有的以利润为牵头指标,有的以成本为牵头指标,按其业务范围规定财务管理的职责权限,定期进行考核。

公路单位应坚持在生产上责任到人。长期以来,公路养护生产上的传统方式是集体作业、集体责任。公路养护生产的好与坏,公路养护生产工人不承担责任,公路养护施工生产的好与不好,往往认为应该由班组长负责。因此,为了在公路生产上实行经济承包责任制,应该坚持生产责任到人。实行责任到人,就是要实行路段到人、生产指标到人,考核到人,奖惩到人。由于公路养护生产工作自身存在的点多、线长、分散、偏僻的特点,责任到人的形式应该是多样的。哪种形式方法简单,结合实际,容易被人接受,就采用哪种形式。通过实行财务指标分解,生产责任到人,将公路养护施工生产工作推进一步,用生产责任到人方法,来激励生产工人的生产本能,提高生产效率。

公路单位实行财务指标分口分级管理,要正确处理公路单位的上下级之间权责关系和左右职能部门,单位之间的权责关系。将财务管理和公路养护、公路施工、生产管理,技术管理、材料供应和劳动工资等部门结合起来,以政治任务 and 工效挂钩为杠杆,采用经济承包责任制形式,调动单位(企业)、部门和职工个人财务管理的积极性和主动性,形成单位内部上下、左右、纵横联系的财务控制网络,共同努力,保证财务管理工作的全部完成。

(三) 平衡财务收支

平衡财务收支是公路单位财务管理的一项重要方法。在编制财务计划时虽然进行了收支平衡,随着公路养护施工生产的进行,在投资计划执行过程中,会从原来的平衡到不平衡。为了财务收支平衡,财务部门要做许多工作,积极地调度资金,保证工程需要。

公路单位平衡财务收支,通常采用下列方法:

1. 压缩支出,动员内部资源,减少资金占用,以平衡收入;