



民航运输企业 财务管理

陈金星 编著

中国民航出版社

民航运输企业财务管理

陈金星·编著

中国民航出版社

1994年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

民航运输企业财务管理/陈金星编著.-北京:中国民航出版社,1994.9
ISBN 7-80110-010-7

I. 民… II. 陈… III. 民用航空-航空运输-企业管理:财务管理 IV. F560.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (94) 第 16560 号

民航运输企业财务管理

陈金星 编著

*

中国民航出版社出版发行

(北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 5 层)

邮政编码 100028 电话 64290477

北京市鑫欣印刷厂印装

版权专有 不得翻印

*

开本: 850×1168 1/32 印张: 18 $\frac{3}{4}$ 字数: 470 千字

1994 年 9 月第 1 版 1997 年 3 月第 2 次印刷 印数: 5 300—9 300 册

ISBN 7-80110-010-7/U·002 定价: 29.80 元

(本书如有印装错误, 我社负责调换)

内 容 简 介

为了配合《企业财务通则》、《企业会计准则》、《运输企业财务制度》和《运输(民用航空)企业会计制度》的贯彻实施而编写了此书。

本书共 15 章,近 50 万字。重点介绍了资金筹集、资本金制度、飞机租赁、加速折旧方法,民航运输企业成本费用的计划和控制,业务收入、利润、企业清算和财务指标评价等问题。作者联系民航实际,对财务管理的业务处理程序、计算方法和计划表式等,均有较细致的论述,且附有实例,实用性强。

本书适合民航大专院校有关专业师生阅读,也适合民航系统财务管理人员学习、参考。

序

财务管理是企业的一项重要经济管理工作。改革开放以来,随着民航事业的蓬勃发展,民航运输企业的财务管理工作取得了很大的成绩,在财务管理实践中提出和解决了许多新问题,财务管理理论的研究取得了进展。

民航管理干部学院教师陈金星同志编著的《民航运输企业财务管理》一书,是在改革开放全面推进,财务会计改革处于高潮中编写的。本书具有以下特点:

(1)内容较新。本书适应社会主义市场经济的需要,贯彻《企业财务通则》、《运输企业财务制度》等新法规、制度的精神,吸收了国内外行之有效的现代管理方法,论述了过去教材中没有写或很少写的内容,诸如投资风险价值、各种筹资方式、资金成本、对外投资、外币业务、企业清算和财务评价等。

(2)联系民航实际。本书以民航运输企业作为理财主体,论述了流动资产、固定资产、对外投资、成本费用和收入利润等财务管理的具体业务。

(3)论述比较具体。全书内容详细具体,对财务管理的业务处理程序、计算方法和计划表式等,均有较细效的论述,且附有实例,实用性强。

这是陈金星同志长期从事财会工作,多年进行财务管理教学的结晶。本书的出版,对于民航运输企业财务管理理论的研究和实际工作都很有意义。

搞好财务管理,加强经济核算,提高经济效益,是促进民航事业持续、稳定、健康发展的有效途径。我们要在深化财务体制改革的过程中,总结财务管理经验,传播财务管理知识,加强财务管理

业务建设,培养财务管理人才,大力提高财务管理水平,本书将在这些方面发挥应有的作用。

民航事业在快速发展。我们需要不断探索新情况,解决新问题,不断深化研究新理论,不断加强业务建设。希望有更多民航企业财务会计的论著问世,提高民航企业的财务会计工作水平。

海连城

1994年8月

前 言

民用航空业是国民经济的基础产业。民用航空的行业特性决定了民航运输企业的财务管理有其特殊性。为了搞好财务管理,广大民航财务工作者进行了卓有成效的努力。

转换企业经营机制,发展社会主义市场经济,对民航运输企业的财务管理提出了新的要求。

《企业财务通则》和《企业会计准则》的制定和实施,是我国财务会计工作的一项根本性改革。它们的制定和实施,使财务工作的指导思想、工作内容和工作方法,发生了很大变化。为了使民航运输企业财务管理适应改革的需要,本书汲取了民航财务工作的经验,参考、引用了国内外一些有价值的论著,力图阐明民航运输企业财务管理的基本理论、基本业务和基本方法,以配合《企业财务通则》、《企业会计准则》、《运输企业财务制度》和《运输(民用航空)企业会计制度》的贯彻实施。

本书按照社会主义市场经济的观点,重点介绍了资金筹集、资本金制度、飞机租赁、加速折旧方法,民航运输企业成本费用的计划和控制,业务收入、利润、企业清算和财务指标评价等问题。

本书的编写得到民航管理干部学院领导、老师和同学的大力支持,得到民航总局及有关企业领导、财会人员的热情帮助,得到一些院校教授的具体指导,民航总局财务司司长海连城同志为本书作序,谨在此一并表示衷心的感谢。

在编写本书的过程中,虽然广泛地阅读、参考了有关财务论著,但由于本人对民航运输企业的财务工作还知之不多,加上水平有限,书中缺点和错误在所难免,恳请广大读者和专家批评指正。

编 者

1994年5月

目 录

第一章 财务管理总论

- 第一节 财务管理概述..... (1)
- 第二节 财务管理的原则..... (19)
- 第三节 财务管理的任务和方法..... (24)
- 第四节 财务管理的基础工作..... (31)
- 第五节 资金的时间价值..... (36)

第二章 资金筹集管理

- 第一节 资金筹集的意义与原则..... (44)
- 第二节 资金筹集的方式..... (48)
- 第三节 资金成本..... (66)

第三章 货币资金和应收帐款管理

- 第一节 货币资金概述..... (73)
- 第二节 货币收支管理..... (97)
- 第三节 应收帐款管理..... (111)

第四章 存货管理

- 第一节 存货概述..... (121)
- 第二节 存货决策..... (130)
- 第三节 存货的日常管理..... (160)

第五章 投资决策与在建工程管理

- 第一节 投资概述..... (171)
- 第二节 投资决策分析方法与投资风险..... (181)
- 第三节 在建工程管理..... (202)

第六章 固定资产管理

- 第一节 固定资产概述..... (207)
- 第二节 固定资产需要量的核定..... (214)
- 第三节 飞机租赁..... (222)
- 第四节 固定资产折旧..... (240)
- 第五节 固定资产的日常管理..... (256)

第七章 无形资产、递延资产及其他资产的管理

- 第一节 无形资产管理..... (264)
- 第二节 递延资产和其他资产管理..... (272)

第八章 对外投资管理

- 第一节 对外投资概述..... (275)
- 第二节 短期投资管理..... (278)
- 第三节 长期投资管理..... (284)

第九章 成本费用预测

- 第一节 成本费用概述..... (298)
- 第二节 成本预测的内容与程序..... (314)
- 第三节 目标成本的预测..... (320)
- 第四节 差别分析在成本预测中的应用..... (331)

第十章 成本、费用计划

- 第一节 成本、费用计划的作用与构成..... (338)
- 第二节 编制成本、费用计划的要求和步骤..... (341)
- 第三节 编制成本、费用计划..... (345)

第十一章 成本、费用的控制

- 第一节 成本、费用控制概述..... (403)
- 第二节 成本、费用归口分级管理..... (410)
- 第三节 成本、费用的分析..... (418)

第十二章 业务收入和利润管理

- 第一节 业务收入概述..... (439)

第二节	业务收入的预测.....	(442)
第三节	业务收入的计算.....	(459)
第四节	业务收入的管理.....	(469)
第五节	利润的管理.....	(484)
第十三章	外币业务	
第一节	外币业务概述.....	(512)
第二节	外币业务的管理.....	(523)
第十四章	财务报告与财务评价	
第一节	财务报告.....	(533)
第二节	财务评价.....	(545)
第十五章	企业清算	
第一节	企业清算概述.....	(557)
第二节	企业清算价格.....	(563)
第三节	清算程序.....	(569)
附录	表 1 一元的终值	(577)
	表 2 一元的现值	(581)
	表 3 一元年金的终值	(583)
	表 4 一元年金的现值	(587)

第一章 财务管理总论

第一节 财务管理概述

一、民航运输企业的财务活动

社会主义民航运输企业，是依法自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的社会主义商品生产和经营单位。是独立享有民事权利和承担民事义务的企业法人。

民航运输企业包括航空运输企业、通用航空企业和机场。

社会主义民航运输企业的根本任务是，根据国家计划 and 市场需求，经营旅客、货物、邮件、行李的空间运输和工业航空、农业航空、石油航空、特种通用航空，满足社会对航空运输和通用航空的需要，为企业和国家积累资金。

机场（航空港）是民航运输生产的先决条件，是民航运输生存和发展的条件。它为飞机的起飞、降落、停放、维修和实施飞行保障活动提供了场所，为客货的进出港提供了服务，它参与了运输生产过程。

民航运输企业的运输生产，是劳动者借助于主要的劳动手段——飞机对旅客、货物、邮件、行李实施位移和按规定的项目实施空中作业。为了使运输生产活动得以顺利进行，企业要购买航空油料、航空器材等物质资料，做好运输生产的各项准备，还要办理客、货和航空作业的票证销售工作，这就构成以运输生产为中心的包括供应、运输生产和销售的运输经营过程。这种运输经营过程不断地重复进行，就是民航运输企业的再生产活动。再生

产活动是民航运输企业的基本经济活动。

我国经济是社会主义商品经济。民航运输企业的产品是商品，它们是价值和使用价值的统一体。民航运输企业的再生产过程具有两重性，既是使用价值的生产和交换过程，又是价值的形成和实现过程。在再生产过程中，劳动者把在运输生产过程中耗费的器材物资的价值和劳动手段磨损的价值转移到所生产的产品中去，也把劳动者耗费的劳动和创造的新价值凝结在产品中。产品通过销售，取得业务收入。一部分收入补偿运输生产过程中活劳动和物化劳动的耗费，其余部分即劳动者新创造的价值，则通过各种形式在职工、企业、投资者和国家之间进行分配。因而，民航运输企业不仅要通过实物量和劳动时间对再生产过程进行核算和管理，而且要借助价值形式对再生产过程组织核算和管理。由于对价值形式的利用，民航运输企业的生产经营过程中就必然存在着资金的筹集、运用（包括垫支、耗费和收回）和分配的活动。民航运输企业资金的筹集、运用和分配的活动过程，就是资金的运动过程。在资金的运动过程中，企业与国家（包括主管部门）、投资者、金融机构、协作单位、被投资单位、企业内部各单位和职工发生着各种经济联系，即经济关系。民航运输企业的资金运动及在运动中所产生的经济关系，构成民航运输企业的财务活动。财务活动在民航运输企业的生产经营活动中具有相对的独立性，并有其特殊的规律。

二、民航运输企业的资金运动过程

民航运输企业进行运输经营活动，必须拥有一定数量的资金。民航运输企业的资金，是以货币表现的，用于社会主义民用航空运输再生产过程的周转、创造物质财富的价值。民航运输企业的资金，随着民航运输再生产的不断进行，而不断地运动。

全民所有制民航运输企业的资金，最初是由国家供给的。国家根据民航运输企业运输经营的实际需要，以财政拨款方式向企

业投资，或以信贷方式由国家有关银行向企业供应资金。企业经过有关机关批准，可以与国内的企业、事业单位、经济组织或与国外的企事业单位等经济组织合资经营，从这些单位取得资金；企业可以通过募集股权，发行股票筹措资金建立股份公司。企业经过批准，还可以通过信贷或租赁等融资方式，从国内外金融机构或企业单位借入资金；经过有关机关批准，还可以发行债券筹措资金。企业按照规定取得的资本公积、提取的盈余公积、分得的税后利润是企业自有资金，也是企业运输经营的一项重要资金来源。

企业筹措的资金，其最初形态是货币资金。企业从一定的来源取得资金，是企业资金运动的起点，也是企业组织运输生产和流通的物质前提。

民航运输企业从不同的来源取得的资金，在投入运输经营后，不断变化其资金形态。企业使用已取得的资金购置各种生产资料，如兴建机场、机库、候机楼、飞机修理厂房等房屋及建筑物，购买飞机、发动机，购买与飞机的飞行相配套的地面设备，如通信导航设备、气象设备、特种车辆，购买维修飞机、发动机的机器设备等；还要购买运输生产所需要的各种器材物资，如航空油料、各种航空器材，以及其他的器材物资。这样，资金的大部分就转化为物资形态。这是资金的垫支。购买房屋、建筑物、飞机、发动机、地面设备等所占用的资金，形成固定资产。购买器材物资所占用的资金，以及货币资金和应收款项，形成流动资产。有的企业还购买专利权、专有技术，有的还向土地主管部门购买土地使用权，它们形成企业的无形资产。

固定资产是企业的主要劳动手段。劳动手段在运输生产过程中可以较长期地发挥作用，并保持其实物形态，直至丧失其使用价值。它的价值则在使用中，按照磨损的程度，逐渐地、部分地分次转移到所生产的产品价值中去，并通过产品销售收回资金，使

磨损的价值得到补偿，一直到它的使用寿命结束，才实现^{1/}全部转移，重新购建固定资产。固定资产的运动形式，表现，币资金→固定资产的购建→损耗价值部分转移→损耗价值的全部转移和补偿后。当固定资产实现全部价值的转移和补偿后，固定资产就完成一次周转。

资金从货币形态开始，又回到货币形态的运动过程，叫做资金的循环；资金周而复始地持续循环，就是资金的周转。

流动资金主要是用于购买航空油料、航空消耗件、高价周转件、机上供应品和普通器材等器材物资的资金。航空油料、各种航空器材在一次运输生产过程中被消耗掉，它们的价值一次全部地转移到所生产的产品价值中，并通过产品的销售收回。在运输再生产中，流动资金从货币资金形态开始，经过供应、生产、销售三个阶段，又回到货币资金形态，这就是流动资金的周转。流动资金周转的三个阶段即三个过程如下：

供应过程，企业用流动资金购买航空消耗件、高价周转件、普通器材等物资，流动资金从货币资金形态转化为物资储备形态。

生产过程，企业把器材物资投入运输生产，并以货币资金支付职工工资和其他生产费用，如飞机起降费、航路费等。在运输生产过程中，生产者运用主要生产手段作用于运输生产对象，使运输对象实现位移，实施通用航空作业。在运输生产中，耗费的生产资料的价值（包括生产手段损耗的价值和航空油料、航空消耗件、高价周转件等器材的转移价值），和生产者耗费的劳动转移到所生产的产品中，并创造了新价值。企业的流动资金从物资储备形态转化为成本费用，随着产品的形成，再转化为成品形态。

航空运输的生产过程，是实现运输对象的位置转移，并没有生产新的物质产品。航空运输的产品是劳务，不能储存。航空运输的生产周期比较短，一个航班，少者不到一个小时，多则几十

个小时。因此，航空运输没有在产品资金，也没有成品资金。

通用航空的生产，是实施空中作业。空中作业具有点多、线长、面广的特点，加上受气候条件和地理条件的制约，生产周期比较长，有在产品资金。空中作业提供的多是劳务，有的项目如航空摄影等还提供成品，所以有成品资金。

机场的生产，是为飞机的起飞、降落服务，为旅客、货物的进出港服务，它的生产周期较短，没有在产品资金，也没有成品资金。

销售过程，企业销售产品取得了货币，流动资金从成品形态转化为货币资金形态。

航空运输生产过程是运送客货的过程。航班任务完成，客货到达终点站，就完成了—个运输过程，它既标志着一个生产过程结束，也是一个销售过程的结束。航空运输的销售过程和生产过程几乎是结合在一起的。

无形资产参与企业的运输经营过程，它的价值，按照参与运输经营过程的期限，分期计入企业的成本费用。

民航运输企业资金的运用，除表现为资金的周转外，还表现为资金的耗费和补偿，以及新创造价值的实现。在运输生产过程中，转移的生产资料和无形资产的价值，支付的工资和其他生产经营费用，属于资金的耗费，它们构成企业的成本和费用。产品实现销售，取得了货币，补偿了资金的耗费，还实现了生产者在运输生产过程中所创造的新价值，即取得了企业的纯收入。

民航运输企业的产品实现销售，取得货币收入，体现着它的产品全部价值的实现。企业要对取得的货币收入进行分配。一部分用于购买器材物资，支付职工工资和其他生产经营费用，补偿无形资产的损耗，这部分资金又从货币资金出发，继续参加生产经营周转。一部分补偿固定资产的耗费，用于固定资产的更新。现行制度规定，这部分资金作为企业的流动资金，参与企业的生产

经营活动。其余部分是企业的纯收入，企业的纯收入在按规定缴纳民航基础设施建设基金和流转税后的余额，要按照国家的规定，在国家、投资者和企业之间分配。一部分以所得税的形式上缴国家，由国家集中分配使用，一部分以盈余公积和公益金的形式留归企业，其余部分则在投资者之间进行分配或形成未分配利润。企业留用的盈余公积用于发展生产，公益金则用于职工的集体福利设施。企业为了积累资金或控制其他企业，以获得一定的收益为目的，用企业依法可以支配的资产包括暂时闲置的或可以较长期腾出的资金向其他单位投资。这些资金暂时离开了企业的生产经营过程，但通过参加其他单位的生产经营活动，为企业赚取了利润。从其他单位分得的利润，要加入纯收入进行分配。由于一些原因，如归还借款等，资金也会退出企业。

从资金运动过程可以看出，民航运输企业的资金运动，主要就是民航运输再生产过程中由于资金的筹集、运用和分配的活动产生的。资金运动以货币形态综合地反映企业的经济活动，同时，资金运动又是企业经济活动的一个重要组成部分。企业的资金运动，好像人身的血液循环，是企业经济运行的指示器，通过它，可以反映生产经营各环节是否协调运行，可据以调节资金的流量和流向，促使资金加快周转，提高经济效益。

民航运输企业的资金运动过程，如图 1—1 所示。

三、民航运输企业资金运动的规律

民航运输企业的资金运动中，各种经济现象之间存在着相互联系、相互转化的依存关系，这种资金的本质的必然联系，就是资金运动的规律。要搞好民航运输企业的财务管理工作，就必须充分认识和运用企业的资金运动规律。

民航运输企业资金运动的规律，从资金总体上考察，主要有以下几个方面：

1. 资金的增殖性

图 1-1 民航运输企业资金运动过程示意图

