

真实案例全景展示企业经济业务，手把手教你填写各种凭证、账簿、报表。
海量真实图表，图文并茂讲述交通运输会计的全流程。

交通运输会计 全流程真账实操

张凌云 著

完整的业务流程

精练的知识框架

让你轻松快速掌握交通运输会计做账技能

 北京理工大学出版社
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

交通运输会计 全流程真账实操

张凌云 著



 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

交通运输会计全流程真账实操 / 张凌云著. —北京:
北京理工大学出版社, 2016. 7
ISBN 978 - 7 - 5682 - 2106 - 1

I. ①交… II. ①张… III. ①交通运输企业 - 会计
IV. ①F506. 72

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 068227 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

82562903 (教材售后服务热线)

68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 香河县宏润印刷有限公司

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 19.5

字 数 / 250 千字

版 次 / 2016 年 7 月第 1 版 2016 年 7 月第 1 次印刷

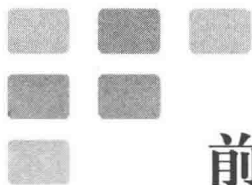
定 价 / 39.80 元

责任编辑 / 钟 博

文案编辑 / 钟 博

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 边心超



前言

交通运输业的业务涉及运输、包装、装卸、仓储等劳务服务，其中运输服务是主要的经营业务，其他业务作为运输服务的辅助业务。在编写过程中，本书改变过去理论部分长篇累牍，实务部分原始单据复制罗列的编写风格。全书使用通俗的语言，简明扼要地介绍基本的原理和方法；使用贴近实务的典型案列，清晰示范账务处理流程。相信本书对该行业完整的知识体系铺垫，清晰的会计核算规范，贴切的实务业务描述，手把手的记账凭证示范，能够让读者朋友分层次地了解、熟悉、掌握、运用该行业的会计实务操作方法，并为之向更高层次迈进提供帮助。

本书具有以下三大特点：

(1) 真实案例全景展示企业经济业务。

本书通过真实的案例对某企业的经济业务进行情景展示，内容详尽，过程清晰，让读者能够充分了解企业的经济业务和会计工作的全部内容。

(2) 海量真实图表，图文并茂讲述会计的工作流程。

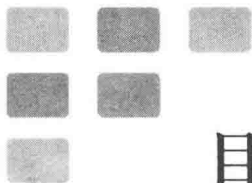
本书注重对会计工作流程的把握。由原始凭证的审核到记账凭证的

编制、账簿的登记，再到报表的编制，层层递进，环环相扣，让读者能够更清晰、更明了地掌握会计工作的流程。

(3) 手把手教你填写各种凭证、账簿、报表。

本书在处理的过程中更加注重细节。凭证、账簿、报表的每一个项目的正确填写方式如何，有哪些注意事项，需要哪些人员审核签章，本书都给出了详细的展示。

本书特别适合刚刚走出校门，缺乏实际操作经验的交通运输业的会计从业人员，同时也可以供会计初学者参考使用。由于本书以实用性为主，因此并没有按照常规教材编写以适合考试体系编制要求，而是强调遵循实用性的原则。



目 录

第 1 章 交通运输业会计认知

- 1.1 交通运输业会计概述 / 2
- 1.2 交通运输业会计核算的基本前提和一般原则 / 15
- 1.3 交通运输业的会计要素和会计科目 / 22
- 1.4 交通运输业会计等式 / 25
- 1.5 交通运输业会计账户 / 29
- 1.6 借贷记账法 / 38

第 2 章 交通运输业资产核算

- 2.1 货币资金核算 / 48
- 2.2 应收及预付款项的核算 / 79
- 2.3 存货的核算 / 98
- 2.4 短期投资与长期投资的核算 / 122
- 2.5 固定资产的核算 / 141
- 2.6 无形资产和其他资产的核算 / 165

第 3 章 交通运输业负债的核算

- 3.1 短期借款 / 178
- 3.2 应付票据 / 181
- 3.3 应付账款 / 189
- 3.4 预收款项 / 195
- 3.5 应付职工薪酬 / 198
- 3.6 应交税费 / 200
- 3.7 其他应付款 / 207

第 4 章 交通运输业权益的核算

- 4.1 所有者权益概述 / 212
- 4.2 实收资本的核算 / 214
- 4.3 资本公积的核算 / 216
- 4.4 留存收益的核算 / 218

第 5 章 交通运输业期间费用与利润核算

- 5.1 期间费用 / 224
- 5.2 利润的核算 / 229
- 5.3 利润分配的核算 / 236

第 6 章 交通运输业运输业务核算

- 6.1 运输业务概述 / 244
- 6.2 汽车运输成本的核算 / 248
- 6.3 船舶运输成本的核算 / 262
- 6.4 运输收入的核算 / 269

第 7 章 交通运输业仓储、装卸和配送业务核算

- 7.1 仓储、装卸和配送业务概述 / 282
- 7.2 仓储成本的核算 / 287
- 7.3 装卸成本的核算 / 291
- 7.4 配送成本的核算 / 296
- 7.5 仓储、装卸和配送收入的核算 / 299

第1章

交通运输业会计认知

1.1 交通运输业会计概述

一、交通运输业概述

(一) 我国交通运输业的发展现状

交通运输业是指国民经济中专门从事运送货物和旅客的社会生产部门，包括铁路、公路、水运、航空等运输部门。

1. 铁路运输

铁路既是社会经济发展的重要载体之一，同时又为社会经济发展创造了前提条件。虽然我国铁路运营里程在总量上尚处于短缺状态，但在由各种运输方式组成的交通运输体系中，铁路运输始终处于骨干地位，对国民经济的发展起到了强有力的支持作用。

(1) 铁路路网。干线铁路是铁路网络的关键部分，是铁路发挥骨干作用的坚实基础。目前，我国铁路主要干线共有 22 条，根据其作用和地理位置分布的不同，可大致分为能源运输干线、南北铁路干线、华东地区干线、西北地区干线、西南地区干线和东北地区干线。

能源运输干线主要分布于山西、陕西、内蒙古西部等省（区），主要担负着以煤为主的能源运输任务。目前，我国铁路能源运输基本形成了三大运输线：以大秦—京秦新线、京包复线和京原电气化铁路为主构成的北线，以石太—石德—胶济复线电气化铁路为主构成的中线和以兖石—新菏—侯月新线及新焦复线电气化铁路为主构成的南线。

南北铁路干线由京沪、京广、京九和焦柳四条纵贯我国南北的铁路干线构成，主要担负我国南北地区之间物资交流和长途旅客运输的任务。

华东是我国经济较为发达的地区，铁路运输对这一地区的经济发展

发挥着重要的支持作用。华东铁路干线主要由新、旧两大干线构成,旧线为沪杭线、浙赣线,新线为阜淮—淮南复线、宣杭线、皖赣线、合九线和芜裕轮渡。

西北是我国经济欠发达的地区,但同时又是我国矿产资源较丰富的地区,加快铁路建设对开发西部资源、带动西部经济发展具有重要的战略意义。经过多年的建设,西北地区已基本形成了兰新、包兰、宝中、西陇海等四条铁路干线。

西南是我国铁路建设条件较差、经济发展较为落后的地区。为开发大西南,国家从改善交通条件着手,投入了大量资金用于铁路建设,先后建成了举世闻名的成昆、南昆等铁路。目前已形成的以宝成、襄渝线为主的北通路和以湘黔、贵昆、南昆为主的南通路两大对外主通道,为加强西南与东南沿海及中部地区的沟通、加快西南地区经济开发创造了有利条件。

东北是我国老工业基地和重要的粮食、木材生产基地,铁路运输较为发达。目前已基本形成了以京沈、京通和集通线为主的三条进出关通道。

(2) 铁路客货运输。

①铁路客运。近几年来,在全社会客运量稳步上升的同时,我国铁路客运量和客运周转量逐年下降、旅客平均运距逐渐延长;在铁路客运紧张状况逐步缓解的同时,铁路运输所占的市场份额持续下降。长期以来铁路运价偏低,并且承运了大量短途旅客,既挤占了铁路运输能力,又未能取得应有的经济效益,也妨碍了铁路旅客服务质量的提高。近几年来,随着铁路运输政策及客票价格的调整,相当一部分中短途客流分流到其他运输方式(主要是公路)上,从而使铁路承运长途旅客比能增大,铁路服务质量不断提高。

②铁路货运。铁路货运主要以大宗货物为主,煤炭、矿建材料、石油、粮食、木材等占总运量的85%以上,其中仅煤炭一项就占总货运量的46%。由于我国资源分布不均,产品产地与消费地之间的距离较远,

这使得许多货物的运输距离较长。我国铁路货运平均运距一般达 800 公里左右。近年来,随着社会主义市场经济体制的不断完善,人为的货物不合理流动逐步减少,加上我国经济结构调整、生产布局逐步趋向合理,铁路货运需求的增长相对趋缓、运输压力有所减轻,一些限制口的运输状况也逐渐好转,从而为铁路充分满足影响国民经济大局的煤炭、粮食等物资的运输创造了条件。

铁路在完成大宗货物运输的同时,为增强市场竞争能力,已在部分对铁路货运市场影响较大的区段开行一批定点、定线、定车次、定时、定价的“五定”货物快运班列,以快捷、方便、准时的运输服务,拓展货运市场。

2. 公路运输

改革开放以来,我国公路运输进入了一个新的发展时期,公路里程、公路运输量和民用汽车保有量均大幅度增长。

①公路网络。我国公路网络由国道、省道和县乡道路构成。国道为我国公路的主骨架,起着连接各省、自治区、直辖市的重要城市、港口、车站、工农业生产基地等作用。省道和县乡道路是国道的支线,起着省区范围内城乡之间联系和通过国道与省外联系的作用。目前,我国共有国道干线公路 69 条,总里程达 10.62 万公里。1988 年,我国第一条高速公路建成通车。高速公路的出现,有效地改善了干线公路的交通状况,使干线公路在全国公路网络中的地位和作用更加突出。

②公路客货运输。近些年来,公路客货运输发展较快,特别是公路客运,现已在客运体系中占有重要地位。

• 公路客运。改革开放以来,特别是进入“八五”以来,随着我国公路状况的不断改善,公路客运以其快速、灵活、方便的优势快速发展。

导致公路客运量持续增长的主要原因:一是公路对铁路继续保持在中短途客运上的分流优势;二是公路客运因高速公路和其他高等级公路的发展而在中长途客运上逐步获得了市场竞争优势;三是场站及车辆等

服务设施和装备水平不断提高；四是公路客运的整体服务质量与水平在逐步改善，使公路客运对旅客的吸引力逐步提高。

- 公路货运。公路货运主要从事短途货物运输。

随着我国经济的发展和产业政策的逐步调整，全社会高新技术产品、高附加值、高时效性产品将逐渐增加；同时，由于我国区域经济发展的特点决定了地区间发展的不平衡，加上我国产业布局存在地理位置上的差异，地区间各类物资的交流仍将呈增加趋势，公路货运将以其小批量、快速、“门到门”运输的优势，在高价值、高时效的区域内及区域间货物运输中占有重要地位。

3. 水路运输

我国水运发展的特点是沿海港口和远洋运输发展较快，内河运输发展较缓慢。

(1) 基础设施建设。我国目前已有沿海和内河重要港口 170 个，其中主要沿海港口 29 个，主要内河港口 28 个。共有泊位 6 424 个，其中沿海主要港口泊位为 1 282 个、深水泊位为 449 个。沿海港口在我国港口设施中发挥着主要作用。

(2) 客、货运输。

①客运。水上客运由内河客运、沿海客运和远洋客运组成。因水上客运速度较慢，它在与其他运输方式的竞争中处于不利地位。

②货运。我国水运货运由远洋运输、近洋运输和内河运输组成。水上货运主要承担外贸进出口货物运输和国内能源（主要是煤炭）、矿建材料、粮食等的运输。除近、远洋运输因具有其他运输方式所不可替代的作用而稳步发展外，沿海及内河水运发展不是很乐观，除煤炭等大宗货物运输外，在件杂货及农副产品等对时效要求较高的物资的运输上，与其他运输方式相比已无优势可言。

4. 航空运输。

航空运输可以适应人们在长距离旅行时对时间、舒适性的要求以及

快速货物运输需求,是我国正在快速发展的一种运输方式。我国的民航运输仍处于高速发展时期,除了客货运量每年增长速度保持在18%以上外,民航机场、民用飞机等均保持较高的发展速度。

5. 管道运输。

管道运输是一种较为特殊的运输方式,目前我国采用管道运输的主要是石油和天然气。

管道输送所涉及货物品类较少且较单一,因此,其在综合运输系统中的影响力小一些。但由于其安全性、稳定性较高,输送成本较低,而且占用土地较少,对环境基本不造成污染,因此,是今后许多输送量较大的气体、液体的较佳输送方式,煤等亦可转换成液体——煤浆进行输送。

(二) 我国交通运输业发展存在的问题

(1) 交通基础设施总体规模不能满足经济发展的需要。虽然我国的交通运输业有了较快的发展,但我国现有的交通基础设施总体规模仍然很小,不能满足经济社会发展对交通运输不断增长的需求。我国按国土面积和人口数量计算的运输网络密度,不仅远远落后于欧美等经济发达国家,就是与印度、巴西等发展中国家相比,也存在较大差距。

交通基础设施的缺乏,特别是在主要运输通道上客货运输能力的严重不足,将对国民经济的健康发展产生不利影响。

(2) 交通运输业的发展尚不能满足人民生活水平提高的需要。随着经济的发展,居民的收入水平将不断提高。居民收入水平的提高将带来居民消费行为和消费方式的变化。在收入水平很低时,居民家庭将把他们的收入主要花费在食物和住房等一些生活必需品上。随着收入的增加,用于许多食物项目上的开支将增加,人们吃得更多更好。其食物结构将从以廉价的含大量碳水化合物的食品为主转向以昂贵的肉类、水果、可口的蔬菜等食品为主。然而,随着收入水平的进一步提高,总支出中用于食物的支出比重将下降。在收入达到很高的水平时,用于衣着、娱乐

和一些所谓的奢侈品项目（包括出外旅游）的支出比重将增加。

由于经济条件越来越好和闲暇时间越来越多，出外旅游将成为人们经常性的消费，人们对旅游服务质量的要求也会越来越高。在信息化时代，每周例行的短途往返（从家里至办公地点，或从家里至超级市场选购生活用品）的次数将相对减少，但是人们参加特定目的的长途旅行的次数可能会比以前任何时候都多。我国交通系统的构造必须满足居民出外旅游在数量上和质量上的需要。

居民出外旅行，要求运输方式快捷、舒适、安全。然而，我国的交通运输业还不能完全满足这些要求：高速公路比重不大，高速铁路尚属空白，民用航空业还不发达，运输服务质量亟待提高等。

城市公共交通系统不够发达，路网密度不高，布局不够合理，城镇居民的工作和生活出行尚有诸多的不便。

（3）交通运输设施的区域布局不利于地区之间的协调发展。我国是社会主义国家，又是一个多民族的国家。从长远的观点来看，只有各地区之间实现了协调发展，国家的安全和社会的稳定才能得以保证。

目前，我国东部地区交通比较发达，而中西部地区特别是西部地区交通比较落后。中西部地区的发展受到了落后的交通运输的严重制约。而中西部地区地域广大，资源丰富，西部地区又是少数民族聚居的地区，他们的发展具有重要的战略意义，是国家安全之所系。

（4）交通运输业的能耗高、污染严重，不符合可持续发展的要求。在过去的时期内，交通运输的快速增长是以较严重的资源破坏和环境污染为代价的。随着我国国民经济的持续快速增长，以及交通运输与国民经济密不可分关系的加强，在今后相当长的一段时间内，交通运输的大发展是必然的趋势，若按照目前的交通运输现状延续发展，势必对资源和环境造成更加严重的影响。

目前，城市交通运输业的发展所带来的污染已经严重地破坏了居民的生存环境。机动车排放的尾气是城市空气污染的主要来源之一，严重

危害着城市居民的生产生活环境。城市化的急速发展使得汽车的使用量每年以 10% 的速度增加,城市中的颗粒物和二氧化硫有相当一部分是由汽车排放的。汽车排污也是城市空气中含铅量增加的一个重要来源。交通管理的落后使交通混乱,车辆平均速度低,更加重了破坏性。例如北京的汽车数量只有洛杉矶的 1/10,但是排污量却几乎相当。

(5) 较低的交通运输技术和装备水平影响着运输效率的提高。我国在发展交通运输技术装备的过程中,走了一条立足本国同时积极引进国外先进技术和装备的路子,虽然改革开放后,随着我国经济实力的不断增强,在引进国外先进技术和装备方面有了较大发展,但从总体上讲,我国的交通运输在技术装备水平上与发达国家相比仍有较大差距。如铁路在货运重载、客运高速、自动化管理等方面,目前仍处于起步阶段;公路的许多重要路段混合交通仍较严重,汽车专用公路仅占公路总里程的 1%,等外公路高达 20% 以上;内河航道基本上处于自然状态,高等级深水航道比重很小,能通行 300 吨级船舶的五级以上航道里程仅占 12.3%;大部分港口装卸设备及工艺落后、效率低下,发达国家已极少采用的件杂货货物运输方式在我国港口仍普遍存在;民航航空管制、通信导航技术及装备落后,已不适应民航的发展;交通运输工具则是先进与落后并存,且技术落后、状态较差的车辆、船舶居多数。技术状况的参差不齐和运力结构的不合理,既严重影响了运输效率的提高,又浪费了大量能源,还造成了严重的环境污染。

(6) 各种运输方式分工不尽合理,市场竞争不规范,不利于优势的发挥。改革开放以来,我国各种运输方式均得到不同程度的发展,综合利用和发展各种运输方式问题日益受到重视,从而为充分发挥各种运输方式的技术经济优势和功能,实现各种运输方式合理分工和协调发展,力求达到最经济合理地满足运输需求,为保证运输安全、合理利用资源、保护环境等目标创造了有利条件。

世界各国在发展综合运输体系方面,都是根据本国的自然地理、经

济和社会发展、技术进步等条件,制定运输发展政策,促进各种运输方式的合理分工和协调发展。但是,许多国家也走过一些弯路,如美国就出现了在高速公路和民用航空大发展之后,铁路运输竞争能力下降而大规模拆除铁路的交通运输发展历程。交通运输市场的自由竞争有其合理的一面,但所造成的资源浪费也是不可避免的。不过无论其交通运输的发展过程如何,有一点可以肯定,各种运输方式的合理分工和协调发展是综合运输体系的核心问题,也是交通运输发展的客观要求。

从我国交通运输结构情况看,公路运输和民用航空运输所占比重上升较快,这与我国经济发展,产业结构的变化紧密相关。经济越发达,产业结构中第二、三产业的比重逐渐增长,对高质量、高效率客货运输的需求越高,公路运输以其机动、灵活和“门到门”运输的优势,在公路状况和车辆装备水平提高的前提下,其承担的运输量必然增长;民航则因其快速、安全的运输也在经济高速发展过程中占有一席之地。这种发展趋势与发达国家的运输发展规律基本吻合。但是,由于我国在较长一段时期内对交通运输在国民经济发展中的地位与作用认识不足,这使得交通运输的发展严重滞后。我国目前的运输结构是在运输严重短缺的状况下形成的,各种运输方式在分工上只能通过“走得了”来实现。由于这种运输分工的不合理,在市场经济条件下,其市场竞争往往表现为不是通过提高服务来占领市场份额,而是满足大量并不适合其运输经济合理性的运输需求,市场范围交叉严重,在同类客货源上进行盲目竞争,使得各种运输方式合理分工无法真正实现。同时,分工的不明确,也妨碍各种运输方式通过取长补短进行协作,其结果是一方面运输短缺,不能很好适应经济社会发展对运输的需求;另一方面,各种运输方式又不能充分发挥出潜能,发挥其在综合运输系统中的优势。

(7) 交通运输业承担着过多的社会责任,不利于其自身的发展壮大。交通运输业不仅是国民经济的基础产业,而且是关联度极高的产业,不仅实现着商品和人员的跨地域流动,而且承担着协调产业布局、带动经