

交通财会专业教材

汽车运输企业 财务管理学

吴群琪 主编

王福田 主审

人民交通出版社

96
F540.56
B
2

交通财会专业教材

XAI 00005

QICHE YUNSHU QIYE CAIWU GUANLIXUE

汽车运输企业财务管理学

吴群琪 主编

王福田 主审



3 0109 2617 2



人民交通出版社

C

39131

图书在版编目(CIP)数据

汽车运输企业财务管理学/吴群琪主编. -北京:人民
交通出版社,1996

交通财会专业教材

ISBN 7-114-02313-8

I. 汽… II. 吴… III. 公路运输-财务管理 IV. F540.58

中国版本图书馆CIP数据核字(96)第00177号

交通财会专业教材

汽车运输企业财务管理学

吴群琪 主编

王福田 主审

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街10号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京交通印务实业公司印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 14.75 字数: 381千

1996年5月 第1版

1996年5月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—7510册 定价: 13.80元

ISBN 7-114-02313-8

U·01602

内 容 提 要

本书系“交通财会专业教材”之一，主要讲述汽车运输企业财务管理方面的知识，内容包括：资金的筹集，流动资金综合、专项管理，固定资产管理，长期投资及无形资产的管理，盈利管理，财务收支管理等。

本书是交通财会专业本科教材，也适用于从事该专业的有关人员。

交通财会专业教材编审小组名单

组 长	罗膺良				
副 组 长	李 浩	周国光	邵瑞庆		
组 员	陈守白	王福田	高云升	喻肇敏	黄长江
	赵宝柱	于文博	余昌文	陆治明	姚定荣

《交通财会专业教材》总说明

党的十四大提出的建立社会主义市场经济体制的总目标，使我国的会计改革找到了立足点，确立了“建立适应社会主义市场经济发展的新的会计模式”的改革总目标。《企业财务通则》、《企业会计准则》、10个行业财务制度和13个行业会计制度的颁布实施，标志着我国第三次重大财务会计改革已迈出了转轨变型的关键性一步。财务会计改革的深入发展向我们提出了一个严峻的问题：应当如何根据财会改革的基本要求来推动财会专业教育改革（包括学科体系、课程设置和教学内容等方面的改革）向纵深发展？交通财会专业教育应当如何改革才能适应社会主义市场经济发展的需要？

会计改革成功与否的关键在于人才培养。社会主义市场经济体制的确立发展为会计改革提供了所需的外部条件。会计改革能否成功关键在人。为培养适应会计改革发展需要的跨世纪优秀会计人才，财会专业教育部门重任在肩。

为了适应会计改革和现代会计管理对人才素质的要求，深化会计专业教育改革已势在必行。会计专业教育改革的内容涉及多个方面，课程体系改革和教材体系改革是其中的重要内容。

课程体系改革应适应市场经济发展对通用型人才的需求，这是无可置疑的。但在考虑“通用型”的同时，不能不结合部门行业生产经营的特点。在西方国家，结合行业生产经营特点的职业培训工作的培训一般由企业或社会职业培训机构负责，这使得学生在学校里只需学习会计的基本理论、基本方法和基本技能，即向“通用化”方向发展。英国格拉斯哥大学会计系主任克莱德教授就直言不讳地说，学生在校就是学习会计理论，至于会计学理论在不

同行业的应用问题以及会计实务训练问题则属于大学毕业以后的任务。我国情况则不同。除个别大型企业外，一般企业缺乏完善的在职培训系统，所以培养既具有坚实的通用理论基础，又具有行业特点，既能胜任一级工作又具有发展后劲的会计专业人才，使得我国的大中专院校特别是部门所属学校承担了“专门化”培训的重任。

教材体系改革对培养四化建设和会计改革所需人才关系重大。现行会计学教材存在的第一个问题是如何正确处理教材与会计制度、财会法规的关系。由于我们过去过份强调实用性，使教材缺乏必要的理论深度，成为所谓的“会计制度加说明”；第二个问题是，教材层次不清，侧重点不明。中专教材片面追求层次，大学专科、本科教材缺乏必要的理论深度，导致了某些地方出现中专、大学专科、本科、硕士研究生等不同层次教学共用一本教材、讲授同样内容的奇怪现象，难以保证培养质量；第三个问题是，教材内容陈旧、学科划分不清、内容重复等尚未得到较理想的解决。我们并不反对为保持教材内容体系完整所必要的重复，但希望重点突出，各有侧重，前后衔接，自成一体。中国人民大学会计学系列教材、上海财经大学会计学系列教材、中南财经大学会计学系列教材、北京经济学院会计学系列教材等的先后问世，使我国会计学教材体系改革迈出了可喜的一步。与此同时，由于交通事业在国民经济中的地位越来越重要，交通财会对交通事业发展的影响越来越大，交通财会专业教育改革与交通财会专业系列教材建设等问题已引起世人越来越多的关注。

交通部财务司、教育司多次组织了交通财会专业教学改革研讨会，与会专家一致认为编写出版交通财会专业系列教材，要以“通用化”为基础，结合行业的特点，使受教育者既能适应社会主义市场经济条件下人才流动的需要，又能满足交通系统企事业单位对财会人员素质的要求，将“专门化”与“通用化”相结合。

交通部财务司、中国交通会计学会于1992年10月决定组织编写交通财会专业系列教材，并成立了交通财会专业教材编审领

导小组。这套系列教材包括《管理会计学》、《成本会计学》、《企业财务会计》、《企业财务管理》、《会计制度设计》、《会计电算化》和《交通审计案例》共七种，分大学本专科和中专两个层次，并按公路运输、公路施工、公路养护和水运等行业特点分别组织编写。三年过去了，大多数教材已编写完成并通过了专家评审，由人民交通出版社出版。这是交通财会界的一件可喜的大事，它标志着交通财会专业教材建设已进入了一个新的发展阶段。

改革在不断深化，实践不断创新，我们衷心希望这套教材在教学实践和工作实践中，能吸收到各方面的宝贵意见，以不断丰富内容，提高水平。

《交通财会专业教材》编审小组

前 言

党的十四大提出建立社会主义市场经济体制的改革总体目标以来,企业的运作机制在向现代企业制度迈进。然而,建立社会主义制度下的现代企业制度必竟是一件史无前例的事情,需要认真地探索与研究并在实践中总结与完善。当前正处于重大变革的初期,各方面的改革正在探索性地发展。企业的财务关系是企业运作机制的核心内容,而财务关系又是企业财务管理的出发点,是决定企业财务管理基本框架的关键。正因为如此,本书编写过程中几经改弦易辙,方才定稿。

本书主要是为会计学专业本科生的教学需要而编写的。1992年秋,根据交通部财务司的统一部署,着手编写并于当年10月完成最初的编写提纲。1993年初财政部颁发了《会计学专业主干课程教学大纲》(简称《大纲》),原拟定的编写提纲与《大纲》规定有较大的差异。为此我们又重拟编写提纲,并组织人员编写。随着“两则”、“两制”的出台实施以及随后颁发的《公司法》、新税制,兼顾会计技术职称考试及注册会计师考试的要求,编写中我们不断修订调整编写内容,1994年初编写成初稿。尽管该稿篇幅已经很大,但仍然未能按教学要求兼顾内容的深度与广度,而且由于修改过多,相互衔接不好,有部分内容已与现行法规不一致,编写组讨论认为,需重新编写。1994年5月,交通部教育司、财务司组织有关专家在西安召开部属院校会计学专业教材改革研讨会,会中编者提出了按两个层次编写财务管理教材的设想。第一层次,也就是本书编写的内容,主要介绍日常的财务管理的有关理论和方法;第二个层次主要介绍财务预算、分析及决策方面的内容。两个层次覆盖教学大纲的整体。也就是说,教学大纲中规

定的,本书中未介绍的内容将在第二个层次的教材中编写。这一设想得到了与会领导和专家的赞同。为此我们又重新拟定了本书的编写提纲并组织人员编写。1994年12月完成了本书初稿的编写。在编写初稿过程中,根据陆续出台的有关政策、法规制度,多次调整修改书中的具体内容。

1995年4月,交通部财务司组织了专家组,在西安对本书的初稿进行了评审,评审意见认为该书初稿的编写质量高,对某些小节问题进行修改补充后即可交付出版。根据评审意见,我们对本书初稿进行了修改,并于7月初完成修改任务。随后送王福田教授主审。

编写本书时,我们以教学大纲的规定为主线,尽可能兼顾会计技术职称考试、注册会计师考试的要求,吸收已出台的最新研究成果,但由于目前正处于变革时期,有许多内容尚未形成共识,有些表述还存在着明显不同甚至大相径庭的观点,对此除与发展要求不相适应的内容外,我们以服从教学大纲的规定为原则。

处理好财务管理的共性与行业特色的关系,是我们编写本书的基本指导思想。在保证企业日常财务管理应有知识面的基础上,充分结合汽车运输企业的特色,阐述各章节的内容。其中有不少内容是我们研究探索的新成果。

本书的编写提纲由吴群琪拟定并按规定经有关专家审核通过,具体编写分工:吴群琪编写第一章、第三章、第五章;闫淑荣编写第二章、第四章、第七章、第九章、第十章;周国光编写第六章、第八章。

全书初稿由吴群琪总撰及修改,提交专家组评审后,经编者修改后由吴群琪总撰定稿。王福田教授任本书的主审。

本书是为会计学专业(本科)编写的。但将财务管理的内容分两个层次编写后,该书也可作为汽车运输行业大专、中专使用的教材。在编写教材时,我们兼顾满足教学和实际操作的要求,具有较强的实用性,因此可作为汽车运输企业广大财务工作人员的业务参考书。

在本科会计学专业教学中,本课程全部讲授约需 56 学时,建议学时分配如下:

第一章	6 学时	第二章	4 学时
第三章	12 学时	第四章	6 学时
第五章	10 学时	第六章	4 学时
第七章	6 学时	第八章	4 学时
第九章	4 学时	第十章	(自学)

其它学历层次教学学时分配请参照执行。

编写出版本书,得到了交通部财务司、教育司的大力支持,中国交通会计学会陈守白先生、西安公路交通大学王福田教授给予悉心的指导,在此我们表示衷心感谢。

一本静态的管理书籍,是不可能完全与我们所处的全方位变革的时代相配合的,在本书奉送到读者手中之时,可能有些内容只剩下历史价值了。这是社会发展的必然,是值得为之庆幸的。但与此同时,作为编者,不无对读者表示歉意之情。由于水平有限,书中错谬在所难免,恳切希望得到同行们的指教和谅解。

编 者

1995 年 7 月 5 日于西安

目 录

第一章 概述	1
第一节 汽车运输企业概述.....	1
第二节 汽车运输企业财务管理的目标和任务	13
第三节 财务管理的职能	25
第四节 汽车运输企业财务管理的特点	28
第五节 财务管理的基本原则	31
第六节 财务管理的方法	39
第七节 汽车运输企业财务管理体制	50
复习思考题	55
第二章 资金的筹集	57
第一节 资金市场	57
第二节 资金的时间价值	63
第三节 企业筹资的一般原则	76
第四节 企业筹资渠道和筹资方式	78
第五节 资本金制度	86
复习思考题	94
练习题	94
第三章 流动资金综合管理	96
第一节 汽车运输企业资产概述	96
第二节 汽车运输企业流动资金及其管理概述.....	103
第三节 流动资金需要量预测.....	115
第四节 流动资金来源预测.....	148
第五节 流动资金计划及流动资金分级归口管理.....	156
第六节 流动资金管理考核指标.....	165

复习思考题	183
练习题	184
第四章 流动资金专项管理	189
第一节 货币资金管理	189
第二节 应收帐款的管理	197
第三节 存货管理	207
第四节 银行结算管理	219
复习思考题	238
练习题	238
第五章 固定资产管理	240
第一节 汽车运输企业固定资产概述	240
第二节 固定资产计价	250
第三节 固定资金需要量及其来源计划	255
第四节 固定资产折旧	267
第五节 固定资产日常管理	282
复习思考题	301
练习题	302
第六章 长期投资及无形资产管理	306
第一节 长期投资概述	306
第二节 对外长期投资的基本内容	312
第三节 无形资产及递延资产管理	325
复习思考题	335
练习题	335
第七章 营业收入和票证管理	338
第一节 营业收入管理概述	338
第二节 汽运企业价格管理	343
第三节 营业收入计划	350
第四节 营业收入计算与分析	353
第五节 营业收入票据的管理	359
复习思考题	369

第八章 盈利管理	370
第一节 盈利管理概述.....	370
第二节 利润的分配.....	380
第三节 利润管理的基本内容.....	389
复习思考题.....	406
练习题.....	406
第九章 财务收支管理	409
第一节 财务收支管理概述.....	409
第二节 财务收支计划的编制.....	412
第三节 财务收支计划的执行和控制.....	418
复习思考题.....	421
第十章 股份制企业财务管理	422
第一节 股份制企业概述.....	422
第二节 股票发行.....	425
第三节 股票内在价值的确定.....	431
第四节 股份有限公司财务管理的主要内容.....	436
复习思考题.....	445
附表一 复利终值系数表 (FVIF 表)	446
附表二 年金现值系数表 (PVIFA 表)	448
附表三 复利现值系数表 (PVIF 表)	450
附表四 年金终值系数表 (FVIFA 表)	452
参考文献	454

第一章 概 述

第一节 汽车运输企业概述

企业，是一个经济范畴，是指有一定人员及相应的组织机构、一定数额的资金、固定的场所、明确的经营业务，按规定程序和条件在工商管理部门注册登记，以获利为主要目的并承担相应经济风险的经济组织。汽车运输企业是以汽车为手段以旅客或货物运输为主要经营业务的企业。按照运送对象的特点来划分，汽车运输业务包括旅客运输（简称客运）和货物运输（简称货运）两大类。

一、汽车运输企业生产经营的主要特点

与一般的工业、商业企业相比，汽车运输企业在生产及经营方面有一系列显著的特点，在此只着重介绍与企业财务管理相联系的一些主要特点。

1) 生产上点多、面广、流动、分散。运输生产过程是车辆运载旅客或货物从起点向既定的目的地运行的过程。运输生产的成果是完成了旅客或货物的位移。从一般规律来看，承运货物起点及运达终点的分布是非常广泛的。旅客运输的起点虽然相对集中，但运送的目的地则往往因人而异。由此决定了运输生产点多、面广的特点。运输生产的流动性表现在两个基本方面。第一，生产过程本身的流动性——即运输工具与运输对象按既定的目标位移；第二，生产过程在空间分布上的流动性，除少数的定车定线运行外，大部分是随着客流、货流的变化而变化的。由于客源、货

源分布的广泛性，决定了运输生产过程的分散性，一个运输企业的车辆分散在各线路上运行。即使在同一线路上运行，各车也是独立作业的。

2) 运输生产消耗，主要是运输工具的消耗，而不是劳动对象的消耗。车辆是运输生产的劳动工具，行车耗用燃、润料，轮胎，维修车辆耗用的材料、配件、人工，构成了运输生产消耗的主要部分。而运输对象发生的消耗，如货物损坏或丢失、旅客伤亡事故等，并不是运输生产过程的要求，恰恰相反，是运输生产过程中尽可能避免发生的消耗。

3) 运输质量的要求是安全、方便、及时、舒适。安全，不仅包括运输车辆及运送对象的安全，还包括沿线行人及设施的安全，是汽车运输，特别是旅客运输必须保证的质量要求。为此对运输工具的可靠性、驾驶人员的思想技术素质、道路交通条件、运输生产组织等方面都有很高的要求。在汽车运输企业投入及消耗方面，安全保证工作系统占有很大的比重。方便，是汽车运输优越于其他运输方式的最重要的质量特征，因此是汽车运输与其他运输方式竞争的最有力的支持。方便这一质量特征，表现是多方面的，既有时间方面，又有空间方面，其最基本的准则是方便旅客，方便货主。及时，是现代化生产对运输业提出的基本要求。到目前为止，没有任何一种运输方式送达客货能比汽车运输更广泛、深入。正因如此，汽车运输对于尽可能缩短旅客、货物的在途运送及中转时间具有一定的优势。换言之，能否达到及时性的要求，对于汽车运输企业的发展具有举足轻重的作用。尽可能减少汽车驾驶员、随车货主、旅客的途中疲劳，提供相对舒适的工作或旅行环境，是运输业满足人们对运输需求的重要内容，经济越发达，舒适性的要求就越高。

4) 运输生产过程与运输消费过程统一，运输生产成果既不能储存，更不能调拨。运输生产的成果是实现了被运送对象的位移，如果说工业生产应按需生产，商业企业应按需进货，那么，运输企业只能在需求发生时，才能进行生产。生产的同时满足运输需

求。

5) 运输生产时间上和空间上普遍不均衡。运输需求,是运输生产进行的必要条件,但却不是运输企业所能控制的。在时间上,客流、货流有明显的季节性,在空间上,则有明显的区域性和流向性。由于运输生产成果既不能储存,更不能调拨,支配着运输生产的客、货运输需求,又具有不均衡性,造成运输企业生产普遍不均衡。时间上有淡季、旺季之分,空间上有好线、坏线之别,很难避免空驶。工商企业一般可以通过调整存货量来达到均衡生产的目的,而运输企业则难以做到这一点。

6) 汽车运输企业经营风险较大。这是由上述各特点综合作用的结果。点多、面广、流动、分散,运输生产过程受干扰的因素多,特别是社会治安状况,道路通行条件,自然气候等。行车安全的影响因素众多,其中许多因素是难于由企业一方控制的。一旦发生行车或安全事故,企业往往要承担巨大的经济损失。运输需求与社会经济发展密切相关,运输企业只处于被动的适应地位,服务对象——货主、旅客分散容易发生营业收入损失的现象(包括相对损失和绝对损失。前者指由于无法及时回收营业收入而造成资金使用效率下降,后者指营业收入成为坏帐)。总的来看,汽车运输企业生产经营过程中潜在的不利因素较多,无法主动控制的因素较多,由此而决定了它较高的经营风险。

二、汽车运输企业组织形式

企业的分类有多种标志。按企业的经济性质分类,有全民所有制企业(又称为“国有企业”)、集体所有制企业、私营企业、中外合资企业、外商独资企业、港澳台商投资企业、中外合作经营企业、股份制企业、联营企业、股份合作制企业和多种经济性质混合企业十类;按企业的经营内容划分,有工业企业、商业企业、金融企业、运输企业等等;按企业的法律地位划分,有独立法人企业 and 非独立法人企业两大类,前者系指具有独立的行为能力并独立承担民事责任的企业,而后的行为能力通常取决于业主