

高等学校试用教材（汽车运输财务会计专业用）

汽车 运输 会计

王福田 孟逢先 王启凤 编

人民交通出版社

F540.5

4=2

3

高等学校试用教材

Qiche Yunshu Kuaiji

汽车运输会计

(汽车运输财务会计专业用)

王福田 孟逢先 王启凤 编

11/17/05



人民交通出版社

B 595431

内 容 提 要

《汽车运输会计》是以会计学的理论和方法为基础,依据现行财务会计制度并结合我国汽车运输企业会计实务而编写的。本书内容从汽车运输生产的特点出发,阐明汽车运输会计的核算对象、内容、方法和组织。通过工资、材料、燃料、轮胎和固定资产等的核算,系统地叙述了汽车运输企业的成本核算体制、内容和方法。最后,通过各种会计报表反映企业生产经营活动的经济成果。本书可供高等院校财会专业教学之用,也可供汽车运输企业财会人员业务学习之用。

高等学校试用教材

汽车运输会计

(汽车运输财务会计专业用)

王福田 孟逢先 王启凤编

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

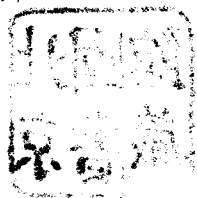
人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168_{1/32} 印张: 15.375 插页: 2 字数: 400千

1988年12月 第1版

1988年12月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—8,000册 定价: 3.05元



编委会主任 张化波

编委（以姓氏笔划为序）

王 毅 王 伦

米鹤年 刘保新

朱 枫 张化波

张锦湘 周有才

罗关洲 吴锦昌



前 言

本书是在1980年第一版的基础上，根据我国经济体制改革以来财务会计管理方面发生的变化和交通部财务局修订的交通企业会计制度以及各方面的意见和建议而重新编写的。重编时，对全书的整体结构未作改变，但许多章节的内容作了较多的修改和补充。

本书由王福田、孟逢先、王启凤合编，王福田总纂。在此之前，曾以讲义形式在西安公路学院交通财务会计专业本科班和专科班试用，经修改后，由交通部财务局陈守白同志作了审校。

本书可供全日制、函授、电视等大、专院校交通财务会计专业教学之用，也可作为汽车运输企业在职财务会计人员参考和学习的材料。

编者诚挚地倾听读者对本书的批评与建议。

编 者

1988.1.

目 录

前 言

第一章 绪论	1
第一节 汽车运输生产的特点	1
第二节 汽车运输企业的分类及其经营管理组织	7
第三节 汽车运输企业会计核算的任务、内容和组织	13
第四节 汽车运输企业的资金和资金运动	17
第五节 汽车运输企业的会计科目	25
第二章 货币资金的核算与结算	28
第一节 现金的核算	28
第二节 银行存款的核算	31
第三节 银行结算	33
第三章 工资核算	42
第一节 职工分类和工资总额的组成	42
第二节 工资的核算	46
第三节 提取职工福利基金的核算	59
第四节 职工教育基金和工会经费计提的核算	65
第四章 材料核算	67
第一节 材料的分类和计价	68
第二节 材料采购和材料收、发的凭证手续	73
第三节 材料采购和材料收发核算——按计划成本计价	80
第四节 材料采购和材料收发核算——按实际成本计价	107

第五节	委托加工材料的核算	110
第六节	配件旧件修复的核算	113
第七节	低值易耗品的核算	115
第八节	材料清查及其盈亏的核算	123
第五章	营运车辆耗用燃料和在用轮胎的核算	127
第一节	营运车辆耗用燃料的核算	127
第二节	营运车辆在用轮胎的核算	135
第六章	固定资产核算	153
第一节	固定资产的分类和计价	154
第二节	固定资产的总分类核算和明细分类核算	159
第三节	固定资产增加的核算	167
第四节	固定资产折旧的核算	171
第五节	固定资产修理的核算	180
第六节	固定资产调拨的核算	188
第七节	固定资产报废清理的核算	194
第八节	固定资产清查和盘盈盘亏的核算	196
第七章	成本核算	201
第一节	营运费用的概念和分类	202
第二节	成本开支范围和成本核算的基础工作	207
第三节	成本计算对象、成本计算单位、成本计算 期和成本核算程序	214
第四节	汽车运输企业的成本核算体制	218
第五节	营运费用的核算	219
第六节	管理费用的核算	222
第七节	汽车运输成本的核算	229
第八节	装卸成本的核算	265
第九节	辅助生产的核算	272
第八章	营业收入、销售和利润核算	286
第一节	营业收入的核算	286
第二节	销售的核算	302

第三节	利润的核算	309
第九章	结算资金核算	332
第一节	备用金的核算	332
第二节	基层单位周转金的核算	337
第三节	内部往来的核算	338
第四节	其他往来的核算	345
第十章	固定基金、流动基金、银行借款和专用 基金核算	346
第一节	固定基金的核算	346
第二节	流动基金的核算	352
第三节	基本建设借款的核算	355
第四节	流动资金银行借款的核算	359
第五节	专用基金的核算	363
第十一章	会计报表	387
第一节	会计报表的种类	388
第二节	编制会计报表的一般要求	392
第三节	资金平衡表	395
第四节	固定资产明细表及流动资金明细表	416
第五节	成本报表	430
第六节	利润报表	457
第七节	专项资金报表	471

第一章 绪 论

第一节 汽车运输生产的特点

运输业是一个重要的物质生产部门，它是人类社会存在和发展必不可少的条件，生产任何物质产品并使它们进入消费过程，都必须通过运输这个环节。理论和实践充分证明，在国民经济构成中没有相应运输能力的运输业，农业、工业和采掘业的发展是不可能的，对现代的人类生活来说，没有发达的运输业也是不可思议的。但是，运输业与农业、工业、采掘业等相比，又是具有明显特殊性的物质生产部门。一般的农业、工业、采掘业等部门，在生产过程结束以后，都创造出与生产过程相脱离而独立存在的物质产品。这些产品，在物理属性或化学属性方面，已不同于原来的劳动对象而具有了新的使用价值或者增强了使用价值。它们离开生产过程以后，要通过销售、调拨等方式满足人们生产的或生活的需要，或者储存起来留待以后消费。运输业则不同，运输生产的结果是被运输对象位置的移动。就单纯的货物运输而言，运输生产过程的终结，并不能产生任何具有新的物质形态的产品，只是改变了货物的放置地点。在正常情况下，被运输货物的使用价值不会发生变化（除非由于自然的影响使货物发生干损、吸湿等变化减轻或者发生了运输事故而使货物的使用价值灭损或降低），但是，运输生产同工业生产一样，它创造了使用价值，不过这种使用价值只是表现为使运输对象发生位移。运输业不能产生出任何脱离运输生产过程而独立存在的“产品”以供销售、调拨或储存。运输生产的成果是一种“劳务”。如果说运输业有产品销售业务的话，也只是在提供运输劳务之后或之前，收取劳

务报酬而已。

一般产品在生产过程中都有一定数量的劳动（活劳动和物化劳动）消耗。在商品生产的条件下，这些劳动消耗量以价值形态表现出来，并以其使用价值作为价值的物质承担者。货物运输也不例外，只是运输生产所创造的使用价值已在运输生产过程中被消费了，表现其劳动消耗量的价值，作为运输费用而转嫁给运输对象上去承担，成为该运输对象价值中的追加部分。尽管这部分追加价值并不增加运输对象的使用价值，但却是它的价值的不可避免的构成部分，并且随着运输距离的长短而增减。

运输业除了货物运输还有旅客运输。旅客运输是由于人们变更其本身的所在场所的需要而引起的。同货物运输一样，旅客运输也具有物质生产的性质。不论是运送货物还是运送旅客，其生产过程都是由劳动的人使用运输工具、消耗运输材料，最终创造了使用价值，并形成了价值。旅客运输在运输生产过程中创造的使用价值被旅客的位移所消费，形成的价值则以出售客票的方式由被运送的旅客所承担，并成为运输企业的业务收入。

综上所述可知，运输业不生产有形的产品，产品的生产与消费是在同一个过程中进行的，因而没有像工业、农业那样的产品储存和销售业务。运输企业向旅客发售客票或向货物托运人开出货票，是取得“运输业务收入”的方式，表明它向旅客或货物托运人所提供一定质量的运输劳务的数量——运输工作量得到的代价。就其性质而言，与工业企业、农业企业等销售其所生产的产品相类似。但是，这不是那种“一手交货、一手交钱”方式的销售。旅客付出票款得到的客票，或者货物托运人交付运费得到的货票，是他们取得了消费运输业产品的使用价值即运输劳务的权利的证明。随后，在运输生产过程中和运输生产过程完成后，这种使用价值就被完全消费掉了。“一手交票、一手交钱”是一种特殊的销售行为。在运输业务完成后，旅客、货物运送到目的地，生产过程和消费过程都已完成。无论是生产者或消费者，都没有任何实物形态的运输生产成品，销售自然应该实现。即使尚

未收到运费，也不能认为尚存在着待销售的生产成品。这与工业企业的“发出商品”不同。发出商品在未取得销售收入以前，不能说是实现了销售，还有未被消费的实物产成品存在，仍具有待销产成品的性质，有实实在在的商品占用着生产单位的资金。未收到销售收入的发出商品，其所有权仍属生产单位所有。在工业企业，生产量大于销售量不是什么稀罕现象。但是，汽车运输企业没有什么商品可以发出或待销售的产成品。运输只在需要消费时发生，生产完成、销售完成、消费也就完成。汽车运输企业如果说还有什么待销售的东西，那只能是运输能力，而不是已完成的运输劳务。运输能力还没有成为商品，因为它并没有消耗生产资料和活劳动，没有形成运输劳务的价值。因此，汽车运输企业不需要像工业企业那样组织与生产过程相脱离的销售业务。在会计处理上，也不需要按照生产——产成品——销售这样的流程进行会计核算，把票款收入直接作为营运收入结算盈利就可以了。至于汽车运输企业让售原材料或销售自制汽车零配件等，则同工业企业的销售行为一样，需要进行销售核算。把运输劳务的营业收入核算按工业企业那样组织销售核算是没有必要的。

现代运输业有多种运输方式。主要的是铁路运输、内河和海洋运输、航空运输、管道运输和公路运输等五种。这些运输方式各有其技术经济特征，以及由此所决定的合理使用范围和生产经营管理上的特殊性。公路运输主要的运输工具是汽车。在一般概念中，公路运输即指汽车运输。汽车在使用上的机动性、灵活性和方便性比其他各种现代化的运输工具所不可能比拟的。具体表现在：第一，汽车运行没有轨道、航道、航线、管道等的限制，可以按照需要在分布于广大地区内众多的客、货运输起讫点之间运行；它对通过条件的要求较低，高速、高级公路全天候通行无阻自不待言，低级公路和有一定宽度的道路也可以运行；在需要时，甚至可以通过无道路的地段。第二，在运行组织上不像铁路车辆那样有严格的时间控制要求，只要道路、气象条件允许，随时可以出车运行以满足运输需要。第三，装载能力能够适应各种

质量的货物的运输需要，使运输工具得到最大限度的合理使用。例如，单件重量为几公斤、几十公斤或上百公斤的货物，可以使用大小吨位不同的各种车辆装运，单件重量为几吨、几十吨以至几百吨的货物，也有相应吨位的车辆装运。近年来有些工业成套设备单件重量高达数百吨，在陆地上的运输只有靠汽车来装载。汽车吨位和座位级配的这种多样性，使它具有对运输批量很大的适应性。无论是大宗货物或零星货物，大批旅客或少数旅客，都可以用装载能力大小不同的车辆及时而又经济地组织运输。第四，汽车可以进行“由门到门”的直达运输，减少运输中转环节，从而可以降低货物运输费用（包括货物装卸费、堆栈费），提高运输质量和运送速度；在旅客运输方面则可以为旅客提供方便的旅行条件。第五，仅就运输工具而言，汽车的始建投资少，较易兴建，可以在短时间内普遍地、大量地发展，及时满足社会运输需要。就整个汽车运输业来讲，包括道路及其他设施在内的始建投资也是低于其他运输方式的。不过，高速公路的始建投资是较大的，建设周期也比较长。但是在车流量和运输量达到一定程度时，其经济效益很高。在多数情况下，并不低于兴建铁路的经济效益（特别是从宏观的社会经济效益方面来看）。

当前，我国的公路运输除了作为铁路、内河、海洋、航空等运输方式集散客、货源必不可少的手段外，还是一些地区主要的、基本的运输方式，承担着大量的旅客、货物运输业务。在短距离客、货运输方面，公路运输是运输业的主力军。1980年我国社会旅客运量（人次）中65.3%是由汽车承担的。对一些鲜活货物，即使是运输距离较长，汽车运输也逐渐成为较为合理的运输方式而得到广泛应用。

近年来，在一些发达国家的客、货运输总量中，公路运输完成的份额日益增加，已经发展成为一支主要的运输方式。表1-1列示的是一些发达国家总运输量中汽车完成运输量所占的比重。

同其他各种运输方式相比，公路运输也有其弱点。第一，安

表1-1

国 别	货运量(%)	货物周转量(%)	客运量(%)
美 国	35.8	23.3	99.2
英 国	85.1	67.3	92.2
法 国	79.8	44.6	89.0
联邦德国	73.2	45.9	93.3
日 本 国	87.1	35.5	53.2

(表内美国为1975年资料, 余均为1976年资料)

全性较差, 除了在全封闭的汽车专用高速公路上, 一般道路上发生的交通事故比较频繁; 第二, 汽车排出的尾气对环境污染严重, 噪声及震动也对环境保护有不良影响; 第三, 耗能较多, 运输成本较高, 使运价高于铁路运输和水路运输; 第四, 行驶的连续性差, 一般的汽车不适于远距离运输使用; 等等。不过, 需要指出的是, 由于科学技术的进步, 汽车的上述各种弱点正在逐渐得到克服。

汽车以及这种运输方式的上述各种特点, 决定了汽车运输生产组织的分散性和汽车运输企业经营管理上的复杂性。

在我国, 汽车运输企业一般均有比较固定的 营 运 范 围。但是, 在一定的营运范围内, 汽车运输企业的生产活动仍是在广阔的社会上进行的。这与工业企业是在固定的厂区内组织生产活动是不同的。以货物运输来说, 托运单位众多, 运 输 对 象 复 杂 多 样, 装卸作业场所和汽车行驶路线经常变更, 生产活动在时间、地点、对象上很不稳定, 运什么货物、运多少、什么时间装运、从哪里运到哪里等等, 这些组织运输生产活动的依据的决定性因素, 基本上不掌握在汽车运输企业手上, 而是由托运者根据其自身的需要来确定, 汽车运输企业处于被动的地位。在旅客运输方面, 虽然一般都有比较稳定的营运路线, 但是谁乘车, 什么时间乘车, 在哪里乘车, 到哪里下车, 广大旅客有选择权, 汽车运输

企业不可能主观地作出决定。如此种种，都增加了汽车运输企业组织生产活动的复杂性。近数年来，在社会主义生产资料公有制的有计划的商品经济条件下，以及在“对内搞活”方针的影响下，汽车运输业发展很快，改变了多年来只由专业汽车运输企业办运输的局面，出现了个体户、联营户及各种有车单位参加社会营运的公路运输市场。各参运单位之间展开了竞争，进一步加深了汽车运输企业经营管理的复杂程度。这种情况是其他各种运输方式（特别是铁路运输）很少出现的。

汽车运输就其整个生产过程来看，是一种多工种的联合劳动。拥有较多车辆的汽车运输企业都是多环节、多层次的现代化大生产的组织。它要求在各个生产环节的作业之间，保持一定程度的连续性、均衡性和平行性。汽车运输企业进行运输生产活动，首先要提供技术状况完好的车辆，要做好组织货源、理货、售票和其他业务作业以及一系列的技术作业；然后把货物装车或安排旅客上车，发车运行；最后在到达地点卸货、下客。这个过程中，包括着许多性质不同的作业，如车辆保修作业、燃料添加作业、商务作业、装卸作业、车辆运行调度作业、车辆驾驶作业、营业收入结算作业等等。只有把这一系列的运输生产经营活动按照一定的流程加以组织，在统一的生产指挥下协调起来，才能顺利实现运输生产的全过程，并得到尽可能好的经济效益。

汽车运输企业生产组织的复杂性还表现在车辆运行高度分散方面。在一般工业企业，生产活动是按车间、工段、班组等组织并在固定场所进行的。从事生产者同生产组织管理者直接接触，生产指挥者可以直观地了解生产过程中的情况，随时解决发生的技术和供应等问题。汽车运输则不是这样，它的生产过程中的基本环节——车辆运行，不仅是分散流动在许多路线上，而且是在汽车驾驶员远离生产组织者而单个活动的情况下进行的。车辆的运输生产效率高低，运输质量优劣，燃材料、轮胎等节约或浪费，以及其所产生的经济效果，在很大程度上取决于驾驶员的工作水平。即使车辆编队、编组运行，情况也基本如此。

汽车这种运输工具的另一特点是零部件容易损坏,保养、修理作业频繁。它使一些大中型汽车运输企业必须设置相应的辅助生产部门,以保证有尽可能多的车辆经常处于技术完好状态,随时接受运行任务。在大、中型汽车运输企业,辅助生产部门既承担全部车辆的各级技术保养作业,又负责部分零配件的修制,它是一个内部的工业生产单位。在一般汽车运输企业里,这个部门的职工人数仅次于车队,占用着企业定额流动资金的大部分;基本上是按照工业企业进行生产管理的。

装卸作业也是运输生产的一个组成部分。它是运输生产过程初始和终结的两道“工序”。严格地说,装卸就是运输,是在很短距离内进行的运输。每次装卸作业都有一定的场所,不象汽车运行那样流动分散,但作业场所经常变换,装卸机械随着转移,形成一个特殊的生产环节。

综上所述,汽车运输生产具有许多不同于其它生产的特点。汽车运输业是一个比较特殊的生产部门。汽车运输企业的生产组织工作复杂多样,对经营管理工作,包括财务管理和会计核算工作,也提出了一些特殊的要求。

第二节 汽车运输企业的分类 及其经营管理组织

现阶段,从经济性质上分,我国的汽车运输企业主要有全民所有制和集体所有制两类。在集体所有制中,还有所谓“大集体”与“小集体”之分。此外,由个人独资经营或集资经营的客、货汽车运输单位,以及由若干个个体户所组成的松散的联营汽车运输单位,数量也相当可观。近年来,各种形式的中外合营汽车运输企业,也有出现。按汽车运输企业经营的业务来分,有专营旅客运输的,有专营货物运输的,也有兼营旅客运输与货物运输的。经营旅客运输的汽车运输企业,有的专营汽车出租业务,有的专营旅游运输业务,有的则专营一般的定班客车旅客运

输业务。从企业的营运范围来分，有城市汽车运输企业，主要在一个城市区域内经营货物、旅客运输业务（如市内货运公司、公共汽车公司、出租汽车公司等）；有公路汽车运输企业，主要在一定区域内的城市之间经营旅客运输和货物运输业务；还有一些汽车货物运输企业没有固定的营运范围，而是根据社会需要跨地区、跨省或自治区和直辖市经营运输业务。

企业的所有制、营运业务和营运范围不同，在生产管理组织上也各具特点。

一、城市汽车运输企业

汽车是现代城市运输的主要交通工具。现代大、中城市普遍设有规模大小不同的汽车运输企业，分别经营旅客运输业务和货物运输业务。从所有制上来看，这些汽车运输企业有国营的、集体的，也有私人出资经营和中外合资经营的。

（一）城市汽车客运企业，如公共汽车公司、出租汽车公司等。

公共汽车公司是专营大、中城市市内、市郊和市与其所属县及这些县与县之间的旅客运输业务的。这种汽车客运业务的特点是：营运路线固定，站点分布广泛，站距和旅客平均运距较短，车辆运行准班定时，车次频率较高，乘客流量、流向、流时的规律性较强，客流的日高低峰明显。与这些特点相适应，企业设有若干汽车场，分布市内各个旅客集散地点附近，各个汽车场配备一定数量的车辆，分别在指定的路线上组织车辆运行，场内一般设有车辆保养修理车间负责进行本场车辆的保养修理作业。在核算体制上，公司与汽车场实行两级核算，汽车场是公司的内部独立核算单位，进行资金、成本、收入的核算，各场在公司统负盈亏的基础上，分计盈亏。在责任会计上看，具有“资金中心”的性质。

出租汽车公司也是专营大、中城市市内、市郊的旅客运输业务的。这种汽车客运业务的特点是一般没有固定的营运路线，也

没有固定的班次和行车时刻表，乘客的流量、流向规律性不强。配备的车辆以小轿车和中型客车为主，分别配属于设在市内的出租汽车站，采取由乘客电话要车，当面要车和招手停车的办法承载旅客，以计时和计程的方式收取费用。这种汽车运输企业普遍实行“单车核算”的形式，逐车计算成本、收入和盈利。

在大城市，有些汽车客运企业是由大型饭店、宾馆设置的。其中，有独立核算、自负盈亏的汽车运输公司，也有实行内部核算自计盈亏的汽车队。它们的主要业务是为住宿饭店的客人提供运输服务。收费办法与出租汽车公司相似，采取计时或计程的方式。

近年来，由于旅游业的兴起，出现了一些专营旅游运输业务的汽车运输企业。它们的特点是车辆主要运行于城市与各个旅游点之间，一般结合旅游者的需要，兼营食、宿和导游等服务项目，费用包括在车票票价之内。这类运输业务中的食、宿费用，多采取代收方式，收取旅客的这些费用，要定期结算划拨给提供食、宿服务的单位。

(二)城市汽车货运企业，如市汽车运输公司，专营大、中城市市内、市郊和市县之间的货物运输业务。具体说，这类汽车运输企业经营的运输业务主要有下述各类：

1.为铁路车站、水运港口集散货物，车辆基本上在以车站、港口为中心的辐射状运输线路网中运行，配备有集装箱专用车和特大型半挂车；

2.为工厂之间、工厂与商店之间、商店与商店之间，以及商店与消费者之间运送原材料、半成品、产成品（商品）等，车辆多为普通货车；

3.为土建工地运送建筑材料，配备有自卸货车；

4.运送市郊至市内的农副产品；

5.运送其他各种零散托运物件。

上述各类货物运输业务中，有些货物的托运者比较固定，运输路线、货物种类也相对稳定，货物流量、流向、流时有规律性，为组织合同运输和编制车辆运行作业计划提供了较好的条