

铁路基本建设财务

铁道部第三工程局职工学校

58
TIE LU JI BEN JIAN SHE

CAI WU

中国铁道出版社

F530.68
7
3

铁路基本建设财务

铁道部第三工程局职工学校

BR63/15

中国铁道出版社

1981年·北京

A-872103

内 容 提 要

本书比较系统地介绍了铁路基本建设财务的基本理论、内容和方法。本书对基本建设计划和概(预)算的编制;基本建设拨款与结算、建设成本管理和财务计划的编制;施工企业工程成本、流动资金、固定资金和专用基金的管理;施工企业的经济核算分别进行阐述外,还对基本建设一般基础知识作了适量介绍。

本书是为铁路建设单位、施工企业财务会计人员提供业务学习的通俗读物,也可作为铁路中等专业学校财会专业和各单位举办财会训练班的教材参考。

铁路基本建设财务

铁道部第三工程局职工学校

中国铁道出版社出版

责任编辑 于淑荣

封面设计 王毓平

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

中国铁道出版社印刷厂印

开本: $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印张: 7.3125 字数: 166 千

1981年11月第1版 1981年11月第1次印刷

印数: 0001—5,000册 定价: 0.60 元

前 言

随着我国社会主义经济建设日益发展，广大财务会计工作人员迫切要求学经济、学管理，掌握必要的专业理论，以便更好地为四个现代化建设服务。为适应这种形势的需要，我们以现行财务制度为依据，参阅兄弟院校有关资料，编写了这本《铁路基本建设财务》。

本书是由我校巴文才、单大为合编的。在审稿过程中，铁道部财务局、北方交通大学经济系、南京铁路运输学校和铁道部第一、二、三、四、五工程局财务处部分同志都给予热情地帮助，提了不少宝贵意见，在此一并致以谢意。

由于我们理论水平有限，实际经验不足，缺点和错误在所难免，恳请读者批评指正。

铁道部第三工程局职工学校

1980年8月

目 录

第一章 总论	1
第一节 基本建设概念.....	1
第二节 铁路基本建设意义.....	5
第三节 铁路基本建设程序.....	8
第四节 铁路基本建设施工方式.....	15
第五节 铁路基本建设管理的组织形式和体制.....	17
第六节 铁路基本建设财务的意义和任务.....	21
第二章 铁路基本建设计划与投资	29
第一节 铁路基本建设计划的主要内容.....	29
第二节 铁路基本建设计划的编制程序.....	35
第三节 铁路基本建设投资与各项费用的划分.....	37
第四节 铁路基本建设计划投资的落实.....	39
第三章 铁路基本建设工程概（预）算	44
第一节 工程概（预）算制度和作用.....	44
第二节 工程概（预）算文件和造价的组成.....	46
第三节 工程概（预）算编制的基本方法.....	50
第四章 铁路基本建设拨款与结算	55
第一节 铁路基本建设拨款.....	55
第二节 铁路基本建设结算.....	70
第三节 中国人民建设银行的财务监督.....	74
第五章 铁路基本建设成本	78
第一节 建设成本的作用.....	78
第二节 建设成本的组成与管理.....	79

第三节	基本建设竣工决算·····	82
第六章	铁路基本建设财务计划·····	91
第一节	财务计划的作用·····	91
第二节	建设单位财务计划·····	93
第三节	施工企业财务计划·····	95
第七章	铁路施工企业工程成本·····	102
第一节	降低工程成本的意义·····	102
第二节	生产费用的组成与日常管理·····	103
第三节	工程成本计划·····	108
第四节	辅助生产成本·····	114
第五节	工程成本分析·····	119
第八章	铁路施工企业流动资金·····	138
第一节	流动资金的特点和作用·····	138
第二节	流动资金的组成和来源·····	141
第三节	流动资金定额的核定·····	146
第四节	流动资金的管理·····	154
第五节	流动资金运用的分析·····	159
第九章	铁路施工企业固定资金·····	165
第一节	固定资金周转方式·····	165
第二节	固定资金的管理·····	170
第三节	固定资产折旧·····	175
第四节	固定资金运用情况的分析·····	181
第十章	铁路施工企业专用基金·····	190
第一节	更新改造资金·····	191
第二节	大修理基金·····	192
第三节	医药卫生基金·····	194
第四节	职工福利基金·····	196
第五节	企业基金·····	198

第六节	三项费用基金	199
第十一章	铁路施工企业经济核算	201
第一节	经济核算的实质	201
第二节	实行经济核算的条件和体制	206
第三节	经济核算的内容、方法和经济责任	212
第四节	班组经济核算	223

第一章 总 论

铁路基本建设财务，是一项涉及面很广的综合性管理工作。要研究铁路基本建设财务，首先必须了解铁路基本建设工作的一些基本知识。

第一节 基本建设概念

基本建设就是固定资产再生产。主要是指固定资产扩大再生产，也包括部分固定资产简单再生产。它是把一定的物资、各种建筑材料、机器设备等，通过建造、安装和购置等活动，转化为固定资产的过程，与之相联系的工作，也包括在内。

物质资料的生产是人类社会存在和发展的基础。任何一个社会都不能停止消费，从而也不能停止生产。社会生产总是不间断地、反复地进行。把社会的生产当作一个连续的、不间断的、更新着的过程来看，它就是一个再生产过程。生产在维持原有规模和生产能力的基础上进行，是简单再生产；生产在不断扩大规模和不断增加生产能力的基础上进行，是扩大再生产。

社会的固定资产也是不断地变动。一方面要不断建造和购置新的固定资产，另一方面又有一些固定资产因磨损陈旧不能继续使用而不断被拆除。固定资产的这种连续不断的“新陈代谢”过程，就是固定资产的再生产过程。固定资产的再生产也分为简单再生产和扩大再生产。仅以新的固定资产去

替换因磨损陈旧而拆除的固定资产，替换的结果，依然维持原有固定资产的规模和生产能力不变者，称固定资产的简单再生产；凡从无到有，“平地起家”建造和购置新的固定资产，扩大了固定资产的规模和生产能力者，称固定资产的扩大再生产。

为了保证社会主义扩大再生产的顺利进行，不仅需要及时重置和更新那些在生产过程中磨损报废的固定资产，进行固定资产的简单再生产，以补偿由于固定资产报废而丧失的生产能力，维持社会现有的生产水平；还必须在固定资产简单再生产的基础上不断地进行固定资产扩大再生产，为国家创造更多的新的固定资产，以扩大社会的生产能力。可见，固定资产再生产在社会主义社会再生产中，是一个十分重要的因素，并起着积极促进和物质保证作用。如果没有固定资产再生产作为物质保证，社会的物质资料生产是不可能进行的。

大家知道，在任何社会条件下，要进行生产，除了人的作用外，必须拥有一定的劳动手段和劳动对象（两者统称生产资料）。例如：修建一条铁路，不仅需要铲运机、架桥机等工具设备作为劳动手段，还必须有钢材、木材、水泥等材料作为劳动对象。没有这些条件，修建铁路是不可能的。

按照马克思主义政治经济学的原理，固定资产属于劳动手段，流动资产属于劳动对象。固定资产与流动资产的区分，取决于它们在生产过程中所处的地位和所起的作用，以及它的价值转移到产品中去的方式。固定资产在生产过程中的特点是：它的价值是部分地、逐渐地转入产品成本中去；它能参加多次生产过程，而不改变它的实物形态，直到它全部损坏报废时，才需要进行实物形态的补偿或替换。

我国固定资产的再生产，主要是以三种方式实现的：一

是通过固定资产维修（包括大、中、小修理）实现固定资产简单再生产；二是通过固定资产更新和技术改造实现固定资产简单再生产和部分扩大再生产；三是通过基本建设实现固定资产扩大再生产和部分简单再生产。下面就这三种方式分别加以简述。

固定资产由于在使用中的磨损，需要对它进行定期和不定期的维修，以便保证固定资产的正常运转和使用，维持原有的生产能力。维修的目的，在于实现固定资产的简单再生产。由此可见，通过固定资产的维修，是实现固定资产简单再生产的手段之一。

但是，固定资产的维修手段，不可能永远保证实现固定资产的简单再生产。因为，当固定资产的物理性能损耗殆尽，它的“寿命”也就终止了。这时，就需要以新的固定资产，来替换物理上不能继续使用，或者经济上不宜继续使用的固定资产，即进行固定资产的更新工作。

固定资产的更新和技术改造，是实现固定资产简单再生产的主要手段。但是，在固定资产实际更新过程中，多数情况不是简单地恢复固定资产的原样，而是以效能更高的新的技术设备，来替换陈旧的技术设备，以达到充分挖掘企业现有的生产潜力和提高生产能力的目的。这样，固定资产更新和技术改造的结果，不仅有固定资产简单再生产的要素，而且在相当大的程度上，具有固定资产扩大再生产的要素。可见，固定资产的更新和技术改造，既是实现固定资产简单再生产的主要手段，也是实现固定资产部分扩大再生产的手段之一。

基本建设，是实现固定资产扩大再生产的主要途径和手段，也是不断扩大生产能力的主要方法。实现固定资产扩大再生产，主要是通过新建、改建、扩建、重建和购置等形

式，由许多物质部门参与完成的。工业和农业部门提供着构成固定资产的物质要素（机器、设备、建筑材料等），交通运输部门把机器、设备、建筑材料等从产地运往建设工地。要把工业和农业提供的产品转化为固定资产，需要经历一个工作过程。在这个过程中，有的只单纯地进行采购工农业产品的活动；有的还要由建筑工人借助于劳动手段，作用于所采购的工农业产品，进行补充劳动，建造成新的固定资产。这个建造和购置固定资产的过程，就是人们通常所说的基本建设。换句话说，基本建设主要是进行固定资产扩大再生产的活动。

基本建设主要是指固定资产的扩大再生产，是说只有那些能增加固定资产的活动，才算为基本建设。这是基本建设的基本性质。但是，这并不意味着：凡是能增加固定资产的活动，不论其增加固定资产的数量多少，情况如何，都一律算为基本建设。这就是说，基本建设在特定的条件下，也包含着维持固定资产的简单再生产。

总之，通过固定资产维修、固定资产更新和技术改造、基本建设三种方式实现的固定资产简单再生产和扩大再生产，它们之间既有相同之点，又有区别之处。所谓相同之点，它们都是实现固定资产再生产的手段。所谓区别之处，主要表现在：第一，资金来源不同：大修理的资金来源，是由企业按照规定提取的大修理基金解决；固定资产更新和技术改造的资金来源，是由企业或它的主管部门的折旧基金留成解决；基本建设的资金来源，主要是国家预算拨款、银行贷款和经国家批准的自筹资金。第二，管理方式不同：固定资产大修理的活动，按照维修计划，由企业自行管理和安排；固定资产更新和技术改造，由企业提出更改计划，报上级主管部门批准后，企业根据批准的更改计划和要求，自

彭

行管理和安排；搞基本建设，必须按照基本建设程序办事，都要纳入全国统一的基本建设计划，经国家批准后，按照国家规定的要求进行管理。一切基本建设资金活动，必须通过中国人民建设银行进行拨款和监督。第三，作用不同：固定资产维修和更改，主要是实现固定资产简单再生产的手段；基本建设，主要是实现固定资产扩大再生产的手段。

综上所述，可以看出，凡以新的固定资产替换旧的固定资产，替换的结果，依然维持原有生产能力和规模者，就是固定资产简单再生产；凡是超过原有生产能力和规模的替换，或者完全新增加的固定资产，就是固定资产扩大再生产。在我国社会主义制度下，有计划地以新的、先进的固定资产代替旧的固定资产，以及不断地完全新增加的固定资产的过程，就是固定资产再生产过程。有计划地进行基本建设，就是不断地完成这个过程的主体。基本建设是我国社会主义社会扩大再生产的主要手段，是不断扩大生产能力的主要方法。

此外，基本建设还包括与固定资产扩大再生产相联系的工作。一个建设项目中有些费用，如生产职工培训费、施工机构转移费等，虽然属于不增加固定资产的费用，但和固定资产扩大再生产息息相关，是保证基本建设工程施工以及工程竣工后顺利进行生产所必需的，所以，也一并列为基本建设，并把这些工作称为固定资产扩大再生产相联系的工作。

第二节 铁路基本建设意义

铁路是国民经济的大动脉，铁路运输是发展国民经济的先行。铁路基本建设主要是进行铁路固定资产扩大再生产，为铁路运输提供新的物质技术基础，以扩展铁路运输范围，

提高铁路运输能力。因此，铁路基本建设又是铁路运输的先行，是我国社会主义经济建设的一个重要方面，是有计划、按比例发展国民经济的重要条件，在国民经济中占有重要地位。随着整个国民经济向现代化迈进，充分发挥铁路基本建设的先行作用，对于胜利实现我国新的历史任务，为把我们的国家逐步建设成为现代化的、高度民主的、高度文明的社会主义强国，具有重要的现实意义和深远的历史意义。

—

党和国家历来重视铁路工作，对人民铁道建设十分关心。要求我们紧紧依靠群众，建设人民铁道，为发展国民经济和巩固国防发挥更大的作用。新中国成立以来，在国民经济发展的几个五年计划期间，国家对铁路基本建设的投资，总是居于国民经济各部门基本建设投资的前列。由于铁路基本建设的胜利完成，我国铁路事业有了很大发展。全国铁路通车里程，建国三十年来，比旧中国从1876年我国修建第一条铁路起七十三年年的时间，增加了一倍多。全国铁路总延展长度，比解放初期增加了两倍多。旧中国的铁路绝大部分偏集在沿海和东北地区，布局极不合理。解放后，特别是1964年以后，在内地修建了大量的铁路干线，使京广线以西的铁路比重，从解放初期的17%，增加到37%，初步搭起了内地铁路网的骨架，改变了旧中国铁路不合理的布局。与此同时，对旧线进行了大量的技术改造，初步改变了旧中国铁路设备陈旧落后的状况。铁路客运量比解放初期增加了三倍多，货运量增加了七倍多，货物周转量增加了十倍多。解放前，我国基本没有铁路制造工业，运输设备依靠进口，甚至修理用的零配件也不能自给。解放后，党和国家对铁路制造

工业进行了大量投资，新建、扩建和改建机车、客车、货车、桥梁等制造工厂，为铁路制造工业提供了先进的物质技术基础。现在，不仅能成批制造客车、货车、蒸汽机车，而且能够制造大功率的内燃机车、电力机车、大型特种车辆、特大桥梁和通信信号等专用设备。党和国家还为装备铁路基本建设施工力量进行了大量投资，使我国铁路基本建设工程施工机械化水平有了显著提高。总之，三十年来，在党中央的正确领导下，经过广大铁路职工的努力，旧中国遗留下来的少（线路少）、偏（布局偏）、低（运能低）的落后面貌得到了改变，为发展国民经济和国防建设，起到了重要作用。

二

我国幅员辽阔，资源丰富，有着纵深宽广的内陆腹地，大宗物资的长途运输主要依靠铁路。在铁路、公路、水运、航空、管道等现代化运输工具中，铁路承担的运量占有很大比重。支援农业的物资，供应市场的轻工产品，工业生产的原材料，特别是煤炭、钢铁和冶炼物资的运量，占铁路总运量的百分之八十以上。工农业生产的不断发展，要求铁路基本建设必须相应前进，迅速建成四通八达、布局合理、技术先进的铁路运输网，为钢铁、煤炭的生产提供良好的运输条件，为农业、轻工业的发展和人民生活提供必要的运输手段，整个国民经济的发展才能有可靠的保证。

通过铁路基本建设，修建边疆地区铁路，不仅有利于贯彻执行党的民族政策、促进边疆地区工农业生产发展、繁荣兄弟民族经济、提高他们物质文化生活水平，而且对于巩固国防、加强战备、建立起巩固的战略后方基地，有着重要作用。

通过铁路基本建设，沟通邻省之间的铁路联系，可以促进经济文化交流；把铁路与内河航运、沿海港口衔接起来，可以充分发挥水陆联运作用；把铁路干线、支线、地方小铁路联结起来，可以密切工农之间、城乡之间的联系，有利于工农结合、城乡结合，为逐步消灭三大差别创造条件。

三

铁路基本建设的胜利进行，不仅为社会主义扩大再生产创造了物质技术基础，而且为逐步改善职工物质文化生活提供物质条件。党和国家十分关心铁路职工物质文化生活的改善，每年以大量的基本建设投资用于文化、教育、卫生和公共事业的建设。建国三十年来，全路新建的职工住宅、学校、医院等，与解放初期比较，分别增加几倍和十几倍。这些非生产性固定资产的不断增长，直接反映铁路职工物质文化生活的提高和改善。

铁路基本建设的胜利完成，扩展了铁路运输范围，提高了铁路运输能力，促进了工农业生产的大发展。工农业生产的大发展，又为社会主义积累了更多的建设资金。国家把积累起来的建设资金，有计划地再安排相应规模的铁路基本建设。工农业生产的发展，决定着铁路基本建设的规模；铁路基本建设的胜利完成，反过来再为社会主义扩大再生产提供新的物质技术基础。

第三节 铁路基本建设程序

一、铁路基本建设程序的必要性

铁路基本建设程序，简单地说，就是铁路基本建设施工生产先干什么，后干什么，按照一定的先后顺序，循序前进

的工作过程。

铁路基本建设工作的全过程，一般要经过下述几个阶段：根据发展国民经济长远规划和布局的要求，编制计划任务书，选定建设地点；经批准后，进行勘察设计；初步设计经过批准，列入国家年度计划后，组织施工；工程按照设计内容建成，进行验收，交付使用。

铁路基本建设程序是铁路基本建设工作本身特点的要求，是铁路基本建设施工生产客观发展规律的反映。

铁路基本建设施工生产，与一般工业生产相比，具有如下独特的经济技术特点。

（一）铁路基本建设工作涉及面广，内外协作配合的环节多，施工生产过程带有密切不可分割的连续性。从计划建设到建成投产，自始至终是一环扣一环，环环相连。前一个环节考虑不周，就给后一个环节带来困难，甚至给国家造成损失。以建设一座机车工厂来说，大体都要经过编制计划任务书、选择厂址、勘察、设计、施工、设备安装、试运转以及竣工验收等若干阶段。这些阶段是有机地联系在一起的，有一定的先后顺序。例如，没有周密的调查研究和分析比较，就不能正确地确定厂址；没有进行详细地勘察，就搞不清地质情况和各种自然条件，做不出符合实际情况的设计；没有搞好设计，施工就缺乏确切的依据，不仅人力、物力、财力得不到合理使用，而且工程质量也无从保证。它们之间的相互联系，不是可以任意决定的，而是由生产能力形成过程的客观要求规定的。每一阶段的工作都是以前一阶段的工作成果为依据，为后一阶段工作创造条件；后一阶段的工作总得立足于前一阶段工作的基础之上，不能跨越前一阶段的工作凭空进行。如果前一阶段的工作没有做，或者没有做好，后一阶段的工作就失去了前提条件，甚至根本无法进

行。当然，这不等于说，所有工作都不能交叉进行。在一定条件下，有些工作也可以合理交叉，但不能违背客观规律，例如不能颠倒地下工程和地上工程的次序，不能先盖楼房后安装地下管道。这是铁路基本建设工作自身的内在规律所决定的，违背这个规律，就要受到客观规律的惩罚。

(二) 铁路基本建设规模大，建设周期长，需要的人力、物力、财力多。实现铁路基本建设某种生产能力，一般要在比较长的时间里，投入比较多的人力、物力、财力，而在这段时间内不提供任何生产物。能够进行多大的基本建设，决定于能够投入多少人力、物力、财力。正如马克思指出的：“社会必须预先计算好，能把多少劳动、生产资料和生活资料用在这样一些产业部门而不致受任何损害，这些部门，如铁路建设，在一年或一年以上的较长时间内不提供任何生产资料和生活资料，不提供任何有用效果，但会从全年总生产中取走劳动、生产资料和生活资料。”因此，生产能力形成过程的第一个环节，就是确定建设项目和建设时间。这不但要调查社会上运量对运能的需要，研究修建某条铁路的必要性；而且要弄清楚修建某条铁路所需人力、物力、财力的来源，建成运营后保证正常运输的条件，即考虑建设的可能性。社会主义是公有制经济，要求有计划、按比例地发展国民经济。因此，在铁路基本建设工作中，不但要逐个地调查研究基本建设项目的可行性，而且要从整个国民经济着眼，统筹兼顾，综合平衡，保证铁路基本建设规模同国家能够提供的人力、物力、财力相适应。由于铁路基本建设工程周期长、投资大，一定要经过周密的调查，搞好综合平衡，才能动土兴建。否则，就会使建设方案一变再变，施工部署一改再改，建设时间一拖再拖。从历史经验看，1971年至1976年间大中型建设项目的建设周期，一般要比“一五”时期建成