

# 汽车运输成本 管理基础知识

王启凤 编著

BR70/01

人民交通出版社

F540.4

2  
3

# 汽车运输成本 管理基础知识

王 启 凤 编著

BK70/01

赠 阅

交通部人民交通出版社

北京图书馆  
藏书

人 民 交 通 出 版 社

A924207

**汽车运输成本管理基础知识**

王启凤 编著

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本: 787×1092 $\frac{1}{32}$  印张: 4.5 字数: 98 千

1982年9月 第1版

1982年9月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—32,800 册 定价: 0.49 元

---

## 内 容 提 要

《汽车运输成本管理基础知识》是根据成本管理的基础理论和现行的有关规定，结合一些企业的实践经验而编写的。全书共分五章，根据汽车运输生产的特点，系统地阐述了成本管理、成本计划、日常管理、成本核算和成本分析。本书可供汽车运输企业财会人员学习业务使用，并可作为有关院校交通财务会计专业的教学参考书。

---

## 前 言

本书是根据现行汽车运输成本计划和成本核算的有关规定，结合一些企业的实践经验编写的。书中根据汽车运输生产的特点，从成本管理的基础理论出发，用业务实例阐明汽车运输企业的成本计划、日常管理、成本核算和成本分析的具体内容和方法。

本书曾经作为一个省的汽车运输企业财务会计人员业务学习的教材，对于加强汽车运输成本管理，开展成本分析，帮助车队成本人员掌握成本分析的简易方法，起到一定的作用。

本书在修改定稿过程中，得到交通部财务局陈守白同志和西安公路学院王福田同志热心帮助，提出了许多有益的意见，谨在此表示感谢。

由于编者水平有限，错误在所难免，竭诚欢迎读者批评指正。

编 者

一九八一年九月

# 目 录

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| <b>第一章 汽车运输成本管理概述</b> .....         | 1   |
| 第一节 成本管理的意义 .....                   | 1   |
| 第二节 汽车运输成本管理的内容 .....               | 3   |
| 第三节 营运费用的分类 .....                   | 4   |
| ✓第四节 汽车运输成本计算对象、单位成本和<br>成本项目 ..... | 10  |
| <b>第二章 汽车运输成本计划</b> .....           | 15  |
| 第一节 编制成本计划的程序 .....                 | 15  |
| 第二节 编制成本计划的主要依据 .....               | 16  |
| 第三节 各成本项目计划数的计算方法 .....             | 23  |
| 第四节 汽车运输成本计划表格式和编制方法 .....          | 40  |
| <b>第三章 汽车运输成本的日常管理</b> .....        | 47  |
| 第一节 成本日常管理的主要内容 .....               | 47  |
| 第二节 成本日常管理的方法 .....                 | 48  |
| ✓第四章 汽车运输成本核算 .....                 | 54  |
| 第一节 汽车运输成本核算的任务 .....               | 54  |
| 第二节 企业的运输成本核算 .....                 | 55  |
| 第三节 车队的运输成本核算 .....                 | 74  |
| 第四节 辅助生产的成本核算 .....                 | 79  |
| <b>第五章 汽车运输成本分析</b> .....           | 83  |
| 第一节 汽车运输成本分析的一般说明 .....             | 83  |
| 第二节 客货车运输成本分析的程序和方法 .....           | 86  |
| 第三节 汽车运输成本分析报告 .....                | 132 |

---

# 第一章 汽车运输成本管理概述

## 第一节 成本管理的意义

### 一、产品成本管理的意义

社会生产费用形成产品的价值。在社会主义条件下，社会生产费用由三个部分组成，即：生产中消耗掉的生产资料的价值、劳动者为自己的必要劳动所创造的产品价值和劳动者为社会的剩余劳动所创造的产品价值。前两部分构成企业产品的成本，后一部分则是企业的盈利。不断地降低产品成本，才能增加企业盈利，为四化建设提供建设资金，国民经济才能高速度地发展。因此加强成本管理，降低产品成本，是关系到扩大社会主义积累、加速实现四化的重要问题。

运输生产的特点及其成本管理的意义，马克思指出：“除了采掘工业、农业和加工工业以外，还存在着第四个物质生产领域，这个领域在自己的发展中，也经历了几个不同的生产阶段：手工业生产阶段、工场手工业生产阶段、机器生产阶段。这就是运输业，不论它是客运还是货运。”（《剩余价值理论》马恩全集第26卷第1册第444页）在指出运输业是物质生产部门的同时，又指出“它又具有如下的特征：它表现为生产过程在流通过程内的继续，并且为了流通过程而继续”。

（《资本论》第二卷，马恩全集第24卷第170页）“旅客和货物是和运输工具一起运行的，而运输工具的运行，它的场所变动，也就是它所进行的生产过程”。对运输生产所产生的价值

“如果它是个人消费的，那末，它的价值就和消费一起消失；如果它是生产消费的，从而它本身就是处于运输中的商品的一个生产阶段，那末，它的价值就作为追加价值转移到商品本身中去。”（《资本论》第二卷，马恩全集第24卷第66页）这就可以看出，运输业的生产过程，是借助于运输工具，对旅客和货物进行地点的转移，它并不创造具有新的物质形态的产品。运输生产过程中的生产费用，也是社会生产费用的组成部分。因此，在运输生产过程中，加强成本管理，不断地降低运输成本，具有同其它物质生产部门一样的重要意义。

## 二、汽车运输成本的特点

汽车运输生产同样是借助于汽车这一运输工具，对旅客和货物进行地点的转移。它的生产消耗主要是运输工具的运行消耗以及为组织和管理运输生产所发生的管理费用和业务费用。但是考核运输生产的生产成果，是它所完成的运量（人、吨）和周转量（人公里、吨公里），它的经济效果又要体现在人公里和吨公里的单位成本上。这就与工业生产的生产成果是产品的数量，经济效果体现在产品成本上，有很大的区别。工业产品很多是产品数量多少、与工料消耗的数量直接相联系，产品数量的增减与工料消耗的多少成正比。产品数量多，工料消耗也多；反之，产品数量少，工料消耗也少。而汽车运输的生产消耗，主要决定于运行距离的长短，而不是决定于完成人公里、吨公里的多少。在汽车运输生产过程中，必然要发生合理空驶。车辆的运行，在这种情况下，并不产生它的生产成果。空驶运行所发生的费用，要由完成的生产成果人公里、吨公里来分担。因此，汽车运输成本从降低人公里、吨公里单位成本水平来说，不仅要求不断降低运行当中的消耗，而且要求在运行过程中多完成人公

里、吨公里，即尽量做到减少空驶，提高车辆的利用效率，这也是降低运输成本的主要因素。当然，重驶过程中的燃料、轮胎等消耗，主要是由于车辆运行距离的长短而决定的，而运输成本是按人公里、吨公里成本水平考核，而不是按车辆运行距离长短来考核。这是由于运输生产的特点，决定了运输成本必然要出现这个特点。在加强汽车运输成本管理当中，了解汽车运输成本的这个特点，是十分必要的。

## 第二节 汽车运输成本管理的内容

汽车运输成本管理的内容，主要包括编制成本计划、成本的日常管理、成本核算和成本分析四个环节。

1.认真编好汽车运输成本计划：汽车运输成本计划是汽车运输企业生产技术财务计划的重要组成部分。汽车运输成本指标，是考核汽车运输企业的重要经济指标。只有认真编好汽车运输成本计划，才能使企业在降低成本方面有一个奋斗目标，并且为日常实施成本控制提供依据。同时，编制成本计划的过程，也是发动群众，研究措施，挖掘企业内部潜力，改进企业管理的过程。因此，认真编好汽车运输成本计划，是加强成本管理的首要环节。

2.加强汽车运输成本的日常管理：汽车运输成本的日常管理，主要是指按照统一领导、分级管理的原则，建立分级归口管理的责任制度。具体说就是将汽车运输成本指标分解成小指标，分别进行纵横落实，建立公司，车队（场）、班组（行车小队）三级管理制度；同时，还要在公司的科室之间按照职能的划分，建立归口管理制度，使汽车运输成本的各项指标，落实到各级和各个部门日常管理的经济责任中，以保证成本计划的顺利实现。因此，加强成本的日常管理，

是保证成本计划的重要环节。

3.正确、及时地搞好汽车运输成本核算：成本核算是会计核算的重要组成部分。汽车运输成本核算是定期地按照规定的汽车运输成本核算对象，归集和分配生产费用，并计算人公里、吨公里单位成本。正确、及时地进行成本核算，才能完整、及时地反映和监督成本计划的执行情况，并为开展成本分析提供确实可靠的资料。

4.切实搞好汽车运输成本分析：汽车运输成本分析，是将成本核算的结果，与成本计划进行比较，找出影响成本高低的各种原因和数据，以便肯定成绩，找出差距，总结经验，改进工作，达到不断降低运输成本的目的。

在成本管理工作中，成本计划、日常管理、成本核算、成本分析四个环节是互相联系、互相促进的。其中任何一个环节的薄弱，必然要削弱整个成本管理工作，就不能充分发挥成本管理应有的作用。

此外，汽车运输企业根据货物种类的变动，需要配备相应的不同种类车型，由于客、货流量变动，还需要增加车辆，选择适用车型，以及不同地区由于客、货流量的变动，需要在地区之间进行车型调剂等等，对这些不同情况都需要进行成本预测。在企业经营决策阶段，很多方面也都需要成本预测资料。对成本预测的方法，可以比照编制计划、核算成本等方法办理。

### 第三节 营运费用的分类

汽车运输企业在一定时期内进行经营活动的全部支出称为营运费用，也就是汽车运输企业的生产费用；营运费用包括运输生产的支出和非运输生产的支出。运输生产的支出是

指为了进行运输、装卸和对运输、装卸工具进行保修作业而支付的全部支出。它构成了运输生产的营运成本。非运输生产的支出是指不属于运输生产范围内的各项支出。如对基本建设提供的物资和劳务方面的支出，以及专用基金的开支等。营运费用支出的节约和浪费，都直接或间接地影响到运输成本的高低。为了降低运输成本水平，必须大力节约营运费用，研究营运费用的分类。营运费用分类的方法有四种：

### 一、按费用的经济性质分类

从营运费用构成的经济性质来看，主要的就是物化劳动和活劳动两部分的货币表现；另外，还有一些其他费用支出。具体地说，物化劳动部分包括企业为进行生产而耗用的外购燃料，材料、动力，因使用各种固定资产而提取的折旧以及其它各项物质消耗的支出；活劳动部分包括支付给职工的工资和按规定提取的职工福利基金；不属于物化劳动和活劳动的其他费用，包括利息支出、罚金支出等。按这种方法分类的各种费用，都是单要素费用，所以又称为营运费用要素。

汽车运输企业按要素分类的营运费用，一般包括以下几项：

1. 工资：指企业支付给全体职工的工资总额。
2. 提取的职工福利基金：指实行企业基金制度的企业，按照规定提取的职工福利基金（实行利润留成制度的企业，不从成本中提取职工福利基金，因此，没有“提取的职工福利基金”项目）。
3. 外购燃料：指企业自外部购进已在生产中耗用的各种燃料。包括营运车辆，装卸机械耗用的燃料，非营运车辆及其他方面耗用的燃料。

4.轮胎：指企业外购的已经由营运车辆、装卸机械和非营运车辆领用的轮胎（外胎、内胎、垫带）。

5.外购材料：指企业外购的在生产中耗用了的各种材料，配件及低值易耗品等。不论是用于运输，装卸机械和保修作业的，还是用于行政管理或其他方面的，都包括在内。

6.折旧：指企业对其所拥有的全部应计折旧的固定资产，按规定折旧率计提的折旧费用。

7.养路费：指企业按照规定向公路管理部门所缴纳的全部养路费。

8.其他：指不能严格划分纳入上述各项要素费用的一些货币支出。

营运费用按经济费用划分，便于区分其中物资消耗部分和非物资消耗部分，为计算净产值和国民收入提供资料。同时，也为企业编制物资供应计划、劳动工资计划、流动资金计划提供了依据。

## **二、按费用的经济用途分类**

按费用的经济用途分类，就是根据各种费用的实际用途和发生的地点进行归类。按这种方法划分的各种费用称为成本项目，是核算成本的基础。在汽车运输企业里，营运费用是按运输业务、装卸业务、辅助生产三大类别划分成本项目的。各大类别都按费用的经济用途划分为不同的成本项目。

营运费用按经济用途分类，可据以核算各类业务的成本，反映成本构成，便于研究分析成本升降的具体原因和责任者，为不断节约营运费用指出方向。

## **三、按费用计入成本对象的方法分类**

营运费用按其计入成本对象的方法分类，可分为直接费

用和间接费用。

直接费用是指进行某一种业务的作业直接发生的各种费用。它们可以直接计入成本对象，而不需要通过费用分配方法进行分配。例如运输成本中的燃料、轮胎、车辆的折旧及大修理基金提存等。间接费用是指费用发生与几种业务的作业有关，其发生额只能按照既定的分配方法和分配标准，分别计入各种成本对象，如企业管理费等。

营运费用按照计入成本对象的方法分类，主要目的是为了尽可能使企业发生的各种费用能准确地计算到应计入的成本对象上。能够直接计入的，要直接计入；不能直接计入的，要采取适当的方法进行分配，以求正确地反映成本水平，研究降低成本的途径。

#### 四、按费用与作业工作量数量的关系分类

营运费用按其于作业工作量的数量多少的关系不同，可以分为变动费用和固定费用。由于汽车运输生产的特点，它的作业工作量的数量，又不完全体现在客、货周转量即人公里和吨公里上，很多变动费用主要决定于车辆运行里程的长短，同时在运行当中，重驶吨、座位的利用程度又有不同程度的影响。

变动费用是指在一定时期内该项费用总额随着同期所完成的作业工作量的数量成正比例地增减变动的各项费用。工作量的数量增加，该项费用的总额增加；反之，工作量的数量减少，该项费用总额减少。例如：装卸业务的计件工资，随着装卸业务的操作量的多少而增减变动。汽车运输作业的燃料费，轮胎费、保修费、车辆折旧及车辆大修基金提存等，在车辆实载率既定的条件下，随着所完成的客、货周转量的数量多少而增减变化。营运车辆的养路费，在费率既定

的条件下，也是随着所完成的客、货周转量的数量多少而增减变化。固定费用是指在一定时期内，这种费用的总额是基本上不变的。它与作业量的数量多少，没有直接的比例关系。例如：按月工资率计算支付给职工的工资以及企业管理费用中的绝大部分费用。当然，固定费用是与变动费用相对而言的，有一定的条件，不是绝对固定不变。当作业量的数量增减超过一定限度时，它的总额也将有所增减变动。

一种费用是变动费用还是固定费用，还与所采用的费用核算方法有关。例如：营运车辆的折旧按行驶里程计提时是变动费用；按使用年限计提时，则是固定费用。另外，在一项费用中也可能同时包括有变动和固定两类费用。如在司机及助手工资中，基本工资是固定费用，行车津贴和超产奖金则又是变动费用。

固定费用总额在一定时期是基本不变的。但是，随着作业工作量的增减变化，使它分配到作业量上的数额也发生变化。因而它也直接影响到单位成本水平。在固定费用不变的条件下，作业量增加，单位成本中负担的固定费用就少；反之，作业量减少，单位成本中负担的固定费用就多。因此，要降低单位成本当中的固定费用，必须从增加生产，减少固定费用总额两个方面入手。变动费用则不同。以汽车运输作业的行车燃料消耗为例，如果千吨公里燃料消耗量不变，不论周转量总数增减多少，千吨公里燃料费也不会变动。要使单位成本中的燃料消耗水平下降，只有从节约千吨公里燃料消耗量上入手。由此可见，把营运费用划分为变动费用和固定费用，有助于分析成本升降原因和研究降低成本应当采取的措施。

上述四种分类方法，各有其不同的作用。按费用要素分类组织核算，主要是为了从企业总体上观察和分析各种要素

的消耗情况，研究营运费用的有机构成，据以加强经济核算，提高各要素费用的利用程度，取得尽可能大的经济效益。按经济用途分类，则是由于核算各种作业成本的需要，为寻求降低成本的途径和核算利润提供资料。同时，也为制订各种作业费率（如客货运价、装卸作业收费标准、保修作业计费标准等）提供必要的依据。按要素分类和按用途分类，是营运费用的主要分类。将营运费用划分为直接费用和间接费用及变动费用和固定费用，则是按成本项目分类的补充，前者是为了解决费用计入各种成本对象的方法问题，后者是为了分析成本升降的原因，寻求进一步降低成本的关键性环节。因此，一般在运输企业的会计核算工作中，四种分类方法是互有联系，互为补充，同时并存的。

营运费用不论是按要素进行分类或按用途进行分类，都是企业进行各种经营活动的开支，在费用的名称上有的也是相同的。但在会计核算的内容、时间和范围上，二者并不是等同的。按要素分类核算的是企业在一定时期内的全部支出。一个汽车运输企业的运输生产支出和非运输生产支出，只要是在一定时期（一月，一季或一年）内发生的，都是该时期的营运费用。按用途分类核算，则不受一定时期的限制。凡是与当期营运业务（运输、装卸、辅助生产）有关的支出，不论是什么时候发生的，都要按不同的业务进行归集核算，计入当期成本。例如：企业某月份发生了待摊费用，不管这项费用将分摊到那类支出中去，也不管分几个月摊销，其总额要一次全部计入当月营运费用；而按用途分类核算，则只将当月分摊的金额计入有关的业务成本。因此，营运费用核算与营运业务的成本核算是两个不同的概念。在企业经营管理上各有其独特的作用，只能互相补充，不能彼此代替。

就核算工作的繁简程度来说，按费用用途分类的核算是比较复杂的。特别是在汽车运输企业里，由于它是一个多工种的联合劳动组织，有运输作业、装卸作业和车辆、机械保修作业；运输作业又分为客车，货车；装卸作业包括机械装卸、人工装卸；车辆、机械的保修作业包括不同种类车辆、机械的保养和修理作业，甚至还有多种配件制配作业，等等。因此，由于汽车运输多工种联合作业而导致的按用途分类的核算—各种业务的成本核算也是复杂多样的。所以组织各种业务的成本核算是汽车运输企业会计核算的一项重要内容。

## 第四节 汽车运输成本计算对象、 单位成本和成本项目

### 一、汽车运输成本计算对象和单位成本

企业的汽车运输成本计算对象统一规定为客车和货车运输业务，即按客车运输、货车运输分别计算分类运输成本。挂车运输不单独计算成本，其所发生的费用，随主车计入各分类运输成本。自动倾卸车的费用，全部计入运输成本。对企业还要考核客货综合运输成本。但客货综合运输成本是客、货分类运输成本的成本额的汇总，并不需要另行单独计算。有小型汽车和特大车型的企业，应将小型汽车运输和大型车辆运输分别单独作为一个成本分类。同时，也不包括在客货综合成本之内。汽车运输成本计算单位规定为：客车运输为千换算人公里（简称人公里）；货车运输为千换算吨公里（简称吨公里）；客货综合为千换算吨公里。客车捎运货物，应将其货运周转量换算列入客车周转量内。货车临时载

客，其客运周转量换算列入货车周转量内。换算比例为：1吨公里等于10人公里。小型汽车和大型车辆的成本计算单位亦同。这就可以看出：汽车运输成本计算的对象，是按照客车运输和货车运输进行分类，计算客车运输成本和货车运输成本。而不是按照作业的对象—旅客和货物，即客运和货运来计算成本。这是因为：第一、汽车运输企业在生产组织上，是按客车和货车来组织运输生产。汽车运输企业的生产计划中的车辆运用计划，是按客、货车分别编制的。汽车运输成本计划与车辆运用计划，采用以客车和货车同一口径，便于研究和分析由于车辆效率变动对运输成本的影响程度。第二，汽车运输在生产过程中的行车消耗，是以车辆运行的车公里为基础。有的行车消耗重驶时还制定有附加定额。各项行车消耗是按车辆别计算的，对客车捎货、货车带客的情况，如果把客车发生的行车费用再按照它所完成的人公里和吨公里去分配，把货车发生的行车费用再按照它所完成的吨公里和人公里去分配，进一步计算出客运和货运成本，还必须统一制定出很多分配标准，增加很多核算手续。在汽车运输企业里，为了核算客运业务和货运业务的成本，而增加一些分配、核算手续的必要性不大。仅计算客车运输和货车运输的成本，不再进一步计算客运业务和货运业务的成本，并不影响对企业生产经营结果的考核，也不影响企业内部进行有效的经营管理。但也必须指出：汽车运输企业对营业收入的核算，是按客运收入和货运收入核算的，而成本是按客车运输和货车运输计算的，因此，只能反映出汽车运输利润，反映不出客车运输利润、货车运输利润。也反映不出客运利润、货运利润。可是，这并不排除企业在需要时，计算客车运输利润、货车运输利润或者计算客运利润、货运利润。而只是在企业需要时，可采取一定的分配、计算方法通过测算