

铁路运输收入管理

● 徐文龙 编

.68

● 中国铁道出版社

F530.68

16

3

铁路运输收入管理

徐文龙 编

B263/18

中国铁道出版社

1988年·北京



B 489941

内 容 提 要

本书比较通俗地阐述了铁路运输收入的性质、任务和铁路运输进款管理、票据管理、计划管理、货物运费收入管理、旅客票价收入管理、行包与邮运运费收入管理、杂费收入管理、运输收入专业机构管理、运输收入会计核算及运输收入管理的基础工作等各个环节的基本内容、方法和原则。

本书可供与铁路运输收入有关的站段领导和管理人员业务学习和工作参考。

铁路运输收入管理

徐 文 龙 编

中国铁道出版社出版

责任编辑 束竞鸥 于淑荣 封面设计 王毓平

新华书店总店科技发行所发行

各地新华书店经售

北京顺义燕华营印刷厂印

开本：787×1092毫米 $\frac{1}{32}$ 印张：8.25 字数：187千

1988年1月第1版第1次印刷

印数：0001—8,000册 定价：1.75元

目 录

第一章 总 论	(1)
第一节 铁路运输收入的性质	(1)
第二节 铁路运输收入的重要性和任务	(4)
第三节 铁路运价与铁路运输收入的分配	(7)
第四节 铁路运输收入责任制	(13)
第五节 铁路运输收入管理的原则	(15)
第二章 铁路运输进款管理	(21)
第一节 运输进款的范围与分类	(21)
第二节 运输进款管理的内容	(24)
第三节 运输进款管理的原则	(38)
第三章 铁路运输收入票据管理	(43)
第一节 运输收入票据的性质与种类	(43)
第二节 运输收入票据管理的内容	(46)
第三节 运输收入票据管理的原则	(58)
第四章 铁路运输收入计划管理	(61)
第一节 运输收入计划管理的内容	(61)
第二节 运输收入完成情况的预测方法	(69)
第五章 货物运费收入管理	(76)
第一节 货物运费收入的计算方法	(76)
第二节 货物运费收入管理的内容	(86)
第三节 国际联运货物运送费用管理	(90)
第四节 货物运费收入管理的原则	(96)
第六章 旅客票价收入管理	(98)

第一节	旅客票价收入的计算方法	(98)
第二节	旅客票价收入管理的内容	(101)
第三节	国际联运旅客票价和费用管理	(113)
第四节	旅客票价收入管理的原则	(116)
第七章	行包与邮运运费收入管理	(119)
第一节	行包与邮运运费收入的计算方法	(119)
第二节	行包与邮运运费收入管理的内容	(124)
第三节	国际联运行包运送费用管理	(134)
第八章	杂费收入管理	(138)
第一节	杂费收入的分类与核收方法	(138)
第二节	杂费收入管理的内容	(141)
第九章	运输收入专业机构管理	(148)
第一节	运输收入专业机构的职责	(148)
第二节	运输收入专业机构管理的内容	(151)
第十章	车站运输收入管理	(168)
第一节	车站运输收入管理的任务与目标	(168)
第二节	车站运输收入的组织管理工作	(169)
第三节	车站运输收入管理制度	(172)
第四节	车站职工的业务培训工作	(176)
第五节	车站的堵漏保收工作	(181)
第十一章	列车运输收入管理	(185)
第一节	列车运输收入管理的特点与重要性	(185)
第二节	列车运输收入管理的内容	(187)
第三节	怎样抓好列车的验票补票工作	(192)
第十二章	铁路运输收入会计核算	(196)
第一节	运输收入会计科目核算的内容	(196)
第二节	运输收入分级核算的内容	(204)

第三节	会计凭证与帐簿	(208)
第四节	会计报表与分析	(216)
第十三章	铁路运输收入管理的基础工作	(226)
第一节	运输收入管理基础工作的特点与重要性	(226)
第二节	运输收入管理基础工作的内容	(228)
第三节	怎样抓好运输收入管理的基础工作	(235)
第十四章	铁路运输收入活动检查	(237)
第一节	检查的任务、方式与组织	(237)
第二节	检查的内容	(244)
第三节	怎样做好检查工作	(252)

第一章 总 论

第一节 铁路运输收入的性质

铁路运输收入，是铁路运输企业在完成旅客和货物运输任务中，按照国家规定的运价取得的货币收入。实质上，它是铁路运输企业销售运输产品的收入。

铁路运输收入的性质，是由铁路运输业的性质和特点决定的。

一、铁路运输收入是在使劳动对象发生适合于人们需要的变化中创造的国民收入

铁路运输业，同工农业等物质生产部门一样，它的运输生产活动同样具有物质生产的三个基本要素，即劳动力、劳动资料和劳动对象。如，线路、站场、车辆、机车、通信、信号等各种设备，就是铁路运输企业从事运输生产活动的劳动资料；待运的旅客和货物，就是铁路运输企业从事运输生产活动的劳动对象；铁路职工，就是铁路运输企业从事运输生产活动的劳动力。

在其他物质生产部门中，人们借助于工具作用于劳动对象，使劳动对象发生适合于人们需要的变化（这种变化，可以是物理的变化，也可以是化学的或生物的变化）。同样，在铁路运输生产活动中，铁路职工借助于机车、车辆、线路、通信、信号等劳动资料作用于被运的旅客和货物，使被运的旅客和货物也发生适合于人们需要的变化（这种变化，既不是形状等变化，也不是化学的或生物的变化，仅仅是空间位置的变化）。所以，尽管铁路运输业使劳动对象发生变化的

性质和种类，与其他物质生产部门有所不同，但是使劳动对象发生适合于人们需要的变化这一点，则是完全相同的。

由此可知，铁路运输业也是一个物质生产部门，它与其他物质生产部门一样，在使劳动对象发生适合于人们需要的变化中，创造了国民收入，即铁路运输收入。

二、铁路运输是生产过程在流通领域的继续

运输是任何物质生产过程的必要组成部分，是一切经济部门生产过程的延续。

马克思指出：“在产品从一个生产场所运到另一个生产场所以后，接着还有完成的产品从生产领域运到消费领域。产品只有完成这个运动，才是现成的消费品。”^①“商品在空间上的流通，即实际的移动，就是商品的运输。运输业一方面形成一个独立的生产部门，从而形成生产资本的一个特殊的投资领域。另一方面，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。”

② 在生产领域内，运输直接服务于生产，它是整个国民经济各部门的生产过程所必需的一个极为重要的环节。在流通领域内，运输服务于企业与整个国民经济各部门之间的联系。工农业的产品，在它作为商品进入流通领域的时候开始，从企业的角度看，可以说完成了生产过程。但是，从社会的角度来分析，由于产品还没有从生产地点运输到消费地点，所以产品的社会生产过程并没有结束。对于任何产品都一样，不经过运输，都不能算最终完成它的社会生产过程。

商品流通是生产同消费之间的必要联系环节。企业进行生产，必须经过流通领域，才能取得原材料、燃料、机器设

①《资本论》第2卷第168页，人民出版社1975年版。

②《资本论》第2卷第170页，人民出版社1975年版。

备和各种半成品；而制成的产成品，也只有经过流通，才能到达消费者手中，才能实现商品的使用价值。因此，运输是生产过程在流通领域内的继续，是工农业生产得以顺利进行的基本条件。

根据运输是生产过程在流通领域的继续这一性质可知，铁路运输收入是在流通领域内为国家创造的。

三、铁路运输业的产品是旅客和货物的位移

铁路运输业是一个从事社会化运输活动的物质生产部门。它参与社会总产品的生产，但不产生新的实物形态的产品；它创造国民收入，但社会“产品总量不会因运输而增大”。

在通常情况下，工业生产中物质的“态”的变化贯穿于整个生产过程。其“初态”是原材料（包括零部件和半成品），通过对原材料本身的几何状态、其他物理状态或化学性质的改变，最后形成的“终态”，就是具有一定使用价值的产品。这种产品，具有实物形态，既能储存，也能调拨。它的消费过程是与生产过程分开进行的。

铁路运输生产与工业生产有所不同。铁路运输生产不改变被运对象的性质和形态，它只是改变被运旅客和货物的位置。铁路运输生产的初态是待运的旅客和货物，通过运输生产的加工，最后形成的终态，则是到达了目的地的旅客和货物。它所进行的加工，由于在劳动对象（旅客和货物）身上并不留下任何痕迹，因而加工后所得的结果，并不构成任何新的实物形态的产品，而只是改变了加工对象所在的位置。因此，旅客和货物的位移，就是铁路运输企业的产品。这种产品，既不能储存，也不能调拨，它的消费过程是与生产过程同时进行的。

旅客和货物的位移中，既包含了旅客的人数和货物的重量，也包含了旅客和货物沿铁路线路所运行的路程。因此，旅

客和货物位移的计量单位应该是一个复式单位，即人公里和吨公里，在数量上等于一定的运输量（旅客运输以人为单位，货物运输以吨为单位）与一定的位移距离（以公里为单位）的乘积。

四、铁路运输收入是运输产品价值的货币表现

马克思指出，位移这种产品的“效用的交换价值，和任何其他商品的交换价值一样，都是由其中消耗的生产要素（劳动力和劳动资料）的价值加上运输工人的剩余劳动所创造的剩余价值决定的。”^③因此，铁路运输企业产品的价值，是由消耗在旅客和货物位移中的生产要素（劳动力和机车、车辆、线路等劳动资料）的价值，加上铁路职工的剩余劳动所创造的剩余价值决定的。在其它条件不变的情况下，它“与运输业的生产力成反比例，与所通过的距离成正比例。”同时，社会的产品，由于铁路运输的追加劳动，使它的价值得到了实现。因而，铁路运输业的产品价值“就作为追加价值转移到商品本身中去”，它的货币表现形式就是铁路运输收入。

马克思指出：“运输业所出售的东西，就是场所的变动。”^④农业、加工工业和采掘工业所出售的东西，是具有实物形态的产品。铁路运输业所出售的东西，是旅客和货物的“场所的变动”，即位移。两者尽管在出售产品的性质和形态上有所不同，但在出售产品中取得的都是销售收入。因此，铁路运输收入是铁路出售运输产品中取得的销售收入。

第二节 铁路运输收入的重要性和任务

财务管理中最重要的是讲究生财、聚财、用财之道，而

③《资本论》第2卷第66页，人民出版社1975年版。

④《资本论》第2卷第66页，人民出版社1975年版。

在讲生财、聚财、用财之道中，重在讲生财。为此，重视和加强运输收入管理，积极增产增收、堵漏保收，保证完成和超额完成运输收入任务，对于增加铁路运输企业的盈利，促进经济效益的提高，在实践和理论上都有深远的意义和作用。

铁路运输收入的重要性，具体地说，有以下几个方面：

一、铁路运输收入是铁路运输企业的经济成果

铁路运输业犹如一个专营“来料加工”的工业，在进行改变劳动对象所在地点的加工中，直接、间接参与运输生产过程的车站、机务段、车辆段、工务段、电务段等单位 and 部门的全体铁路员工，都付出了辛勤的劳动；与此同时，也消耗了大量的燃料、电力、材料等物资，机车、车辆、线路等运输设备都发生了损耗。这一切的活劳动消耗和物质消耗所换来的最终经济成果，就是铁路运输收入。因此，一切与铁路运输收入工作直接、间接有关的单位、部门和职工，必须自觉地维护这一经济成果，积极堵漏，防止一切损害这一经济成果的行为的发生，保证运输收入的完整和及时上缴。

二、铁路运输收入是补偿运输支出和上缴国家积累的资金来源

没有运输收入，就谈不上运输支出。铁路运输企业只有在完成运输生产任务中，及时取得运输收入，才能保证整个运输生产活动的不间断进行，才能补偿铁路运输生产经营活动中所需要的各项资金支出。

同时，铁路运输收入也是铁路上缴国家积累的资金来源，铁路上缴的税金和利润，是国家预算收入的重要组成部分。在实行“投入产出，以路建路”经济承包责任制以后，铁路运输收入又是保证全路“大包干”得以实现的资金保证。

三、铁路运输收入是铁路经济效益的一个重要方面

铁路运输收入扣除运输支出后的余额，就是铁路运输企业的盈利。提高铁路运输企业盈利水平的途径，从大的方面说，包括这样两个方面：一是降低运输成本；二是增加运输收入。当运输成本一定的情况下，铁路运输企业的盈利与运输收入之间存在着正比例的变化关系，它随着运输收入的增长而增长、减少而减少。因此，增加铁路运输收入是提高铁路运输企业经济效益的一个重要方面。铁路运输企业除了要在降低运输成本，节约运输支出上努力外，还必须在增产增收、堵漏保收上积极努力。抓好这一环节，在某种程度上说，要比降低运输成本，更为重要。

四、铁路运输收入的完成情况直接关系到铁路运输企业和职工的利益

铁路运输收入是铁路局、分局清算收入和运营支出的资金来源。随着铁路经济体制改革的逐步深入，“大包干”的实行，运输收入完成得好坏，愈来愈与铁路局、分局和全体铁路职工的利益紧密相关。由于铁路的客、货运价是按国家经济政策决定的，不能随意升降或浮动，所以铁路运输企业只能在降低成本和努力超额完成运输工作量、实现增收上下功夫，特别是超额完成运输工作量、实现增收是实现多得利润的主要途径。

五、铁路运输收入是铁路运输企业经济核算的重要内容

经济核算的基本内容，是以提高经济效益为目的，对企业的生产成果、生产消耗、资金占用和经营结果四方面进行核算和监督的。在这四方面的核算中，都离不开铁路运输收入这个重要指标内容。

特别是铁路实行经济承包责任制后，铁路局将逐渐发展成为一个完整的经济核算企业，它以运价收入为基础，以收抵支，计算盈亏，这就更显出铁路运输收入在铁路运输企业经

济核算中的重要性。

铁路运输收入管理的任务，主要包括以下几方面：

（一）贯彻党和国家的有关方针、政策，根据国家统一计划，在发展运输生产、提高服务质量的同时，按政策组织好收入，确保运输收入任务的完成，努力提高铁路运输经济效益。

（二）建立经济责任制，把单位和职工的积极性充分调动起来，努力增收堵漏，管好票、款、帐，正确办理运输进款的收、缴、存、汇工作，消灭多收、少收、漏收及溢、赔款等现象，确保运输收入的完整和及时上缴。

（三）正确办理票据的请领、保管、供应、使用、登帐、核帐等工作，正确填制和及时提报各种票据、报表。

（四）及时清理债权债务，加速资金周转，保证运输进款及时上缴。

（五）严密铁路运输收入管理办法，严肃财经纪律，维护运输收入的完整性，防止和揭露路内外侵害铁路运输收入的不法行为。

第三节 铁路运价与铁路运输收入的分配

一、铁路运价的特点、作用和制定原则

铁路运价是铁路运输产品的销售价格，是铁路运输产品价值的货币表现，是铁路用以计算、核收旅客票价和货物运费、杂费，取得运输收入的依据。

在社会主义社会还存在商品经济的条件下，运输业产品的价格和其它工农业产品的价格一样，其价值决定于生产它的社会必要劳动时间，其价格以价值为基础，并按等价的原则进行交换。与其他商品价值形成相比较，运输价值形成的主要特点是：

1. 铁路运输生产的劳动对象——旅客和货物，不构成运输产品及其价值的实体。

2. 资金有机构成高，固定资产损耗的价值补偿对运输价值影响比较大。

3. 单位运输产品的价值量有着递远递减的规律性。

4. 用于个人消费的运输产品的价值随运输过程终止而消失，而用于生产消费的运输产品的价值，则会转移、追加到所运货物的价值中去。

运价区别于工农业产品价格的主要特点是：

1. 运价仅有销售价格单一形式。

2. 运价结构复杂，实行按运输对象别、运输距离别和运输种类别的差别运价制。

铁路运价是国家统一制定的计划价格。建国以来，全国铁路正式营业线实行的是“一价”政策，即不分地区、季节，均采用同一种运价。

运价是国民经济价格体系的重要组成部分，对国民经济价格的形成有着广泛的影响。在社会主义制度下，运价的作用主要表现在两个方面：

1. 核算、补偿运输产品的社会必要劳动消耗。

2. 发挥经济杠杆作用，促进生产和流通的发展，促进运输合理化，促进工业合理布局 and 合理利用资源。

铁路运价的形成在不同的社会制度下有着不同的特点。资本主义铁路运价是在价值规律的自发作用下形成的。社会主义铁路运价，是由国家自觉利用价值规律的作用有计划地规定的。

社会主义铁路运价的制定原则是：以运输价值为基础，以国家政策为指导，还要考虑供求关系、历史形成等因素。

社会主义铁路运价政策应当适应社会主义建设各个时期

经济形势的发展，遵循党和国家的总任务、总政策，通过适当的运价措施来体现。以铁路货物运价为例，其运价政策主要包括以下几个方面：

1. 贯彻国家物价方针政策

贯彻执行稳定物价的方针，是建国以来铁路运价工作的一条基本经验。稳定物价的方针包含基本稳定和合理调整两个方面，即保持市场零售物价总水平和基本消费品零售价格的相对稳定，并对不合理的价格进行有计划的调整，两者相互制约、相辅相成。

2. 限制不合理运输，促进各种运输方式合理分工

运价措施应当成为促进运输合理化的一项重要手段。促进运输合理化，可以从多方面来解决，例如根据产销联系特点实行按距离别差别运价制，规定不同的运价递减终止里程；在铁路与公路、水运运价之间保持恰当的比价关系，促使短距离货流尽量转向公路运输，鼓励充分利用水运；对对流等不合理运输施加限制；制定必要的特定运价等。

3. 促进工业合理布局、合理利用资源

铁路运价对工业布局有着重要影响。不合理的运价比价可能助长工业的不合理配置，而不合理的工业布局一经形成就会成为不合理运输的先天性条件。因此，铁路运价要制定必要的措施，促进工业合理布局，这是节约运能、提高社会经济效益的一个重要方面。

4. 有利于提高运载工具的使用效率

运载工具是运输生产的主要劳动手段，它的使用效率对运输成本有着重要影响。但是运载工具的运用并不完全取决于运输业自身的努力，比如发货人和收货人的发到、装卸工作水平就直接关系到铁路货车周转的快慢，发货人的货源、货流组织，托运批量大小和货物包装状态，也直接影响着铁

路货车载重力的利用和运输工作组织。因此，利用运价手段促使运载工具使用效率的提高，有着重要意义。

铁路运价的主要问题是铁路运价水平偏低。现在的铁路运价基本上还是五十年代的水平，影响了铁路自身建设，妨碍了运输结构调整，加剧了铁路运输紧张。近几年改革中，对铁路运价略作调整，缓和了一些矛盾，但铁路运价水平仍然偏低，需要进一步改革。

随着经济形势的发展，运价实践中有许多新情况、新问题，需要在运价政策上适时作出规定。

二、铁路运输收入的分配

由于铁路运输生产过程是在长距离的铁路线上进行的，成品的形成往往需要若干个铁路局的通力协作，共同努力，才能完成。因此，对于每一个铁路局来说，除了有一部分成品是全部在本局管内完成（即由本局发送，到达本局的旅客和货物）的以外，还有另一部分成品，是由本局向邻局输出半成品（即由本局移交给邻局的运行途中的旅客和货物运输），然后在其他铁路局管内形成的成品。当然，每个铁路局也由邻局接入半成品（即由邻局接入的在运行途中的旅客和货物运输），而在本局管内形成的成品；同时，还有由邻局接入半成品，经过本局进一步加工，再向邻局输出的半成品（即由邻局接入，通过本局，移交给另一邻局的在运行途中的旅客和货物运输），而在其他局形成的成品。

由此可见，从理论上讲，对于铁路局来说，铁路局管内运输的旅客和货物，是由该铁路局独立完成的，这一部分的收款，可以作为铁路局独立完成的运输收入。但是，直通的旅客和货物运输，是由若干个铁路局共同完成的，它的运费收款，应作为若干个铁路局的共同收入。

另一方面，从铁路的收款制度看，旅客和货物运费，除

进口国际联运货物运费、到达水陆联运货物运费、以及其它特殊批准的少量到付运费以外，都采用发送核算制，由发送铁路局核收运费。这样，就出现了有的铁路局虽然承担了运输工作，但不一定有收款（如通过和输入的旅客和货物运输）；收款的铁路局不一定完成全部的运输工作（如直通运输）。所以，对收取运费的铁路局来说，从旅客或发货人那里取得的款，是属于全路的运输收入，对它来说，是运输进款。从全路来看，运输收入和运输进款的基本内容相一致；但对一个铁路局来说，运输收入和运输进款是不同的两个概念。为此，铁路局从旅客和货主那里取得的运输进款，必须按专用基金进行管理，由各个车站和其他收款单位核收后，及时完整地存入当地银行运输收入专户，并按规定日期通过银行上缴分局，分局上缴铁路局，铁路局上缴铁道部集中起来。然后，由铁道部根据各铁路局完成的运输工作量，按确定的分配形式和分配方法分配给各铁路局，作为各铁路局完成运输工作的收入，这种收入，才是铁路局的运输收入。

因此，对铁路局来说，它的运输收入是指铁路局在完成运输工作后，向上级单位按规定的清算办法，清算得到的货币收入。这样做，比较客观地反映了各铁路局的实际工作成绩，使各铁路局每期清算得到的运输收入与所实际完成的运输工作量相适应。

建国以来，铁道部在各铁路局之间分配运输收入有过几种办法：建国初期到1957年，基本上实行的是“管内归己，直通分配”的办法；1958年到“文化大革命”前，实行的是客货运收入按实际完成周转量和平均单价进行分配的办法；“文化大革命”期间，取消了收入分配，按收支两条线分别考核。目前实行的分配方法是内部清算制度。这种内部清算办法反映了铁路运输组织机构多层次的财务收支关系，体现