

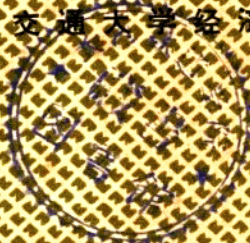
29.6335
B J P₀₁

306650

高等学校试用教材

铁路财务

北方交通大学经济系 编著



中国铁道出版社

高等学校试用教材

铁路财务

北方交通大学经济系编著

·1·

中国铁道出版社

1982年·北京

内 容 提 要

本书主要阐述铁路财务管理、经济核算制、固定资金、流动资金、运输支出、运输收入、拨款清算、盈利、专用基金以及财务计划等方面的基本理论。作为高等院校铁路运输经济专业的教材，也可作为铁路经济工作人员业务学习的参考材料。

本书第一、二、三、四、七、八章由张巧儒执笔，第五、六章由许庆斌执笔，并对全书进行了审校。

高等学校试用教材

铁 路 财 务

北方交通大学经济系 编著

中国铁道出版社出版

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：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张：7.25 字数：178千

1982年1月 第1版 1982年1月 第1次印刷

印数：0001—4,000册 定价：0.80元

目 录

第一章 铁路财务概述	1
第一节 铁路财务的实质	1
第二节 铁路财务管理	4
第三节 铁路运输企业的经济核算制	7
第二章 铁路运输企业的固定资金	11
第一节 固定资金概述	11
第二节 固定资产管理	14
第三节 固定资产折旧	17
第四节 固定资产经常修理费的财务处理	22
第五节 固定资金运用情况的分析	24
第三章 铁路运输企业的流动资金	31
第一节 流动资金概述	31
第二节 核定流动资金定额的基本原理	34
第三节 流动资金定额的计算方法	37
第四节 流动资金计划	45
第五节 流动资金的日常管理	49
第六节 流动资金运用情况的分析	53
第四章 铁路运输成本	58
第一节 运输成本概述	58
第二节 运输成本的计划和计算	63
第三节 运输成本的日常管理	67
第五章 铁路运输进款和运输收入（上）	70
第一节 运输收入	70
第二节 客货运杂费的结算	72
第三节 运输进款	77
第四节 运输收入票据管理	78
第五节 运输收入的监督	80
第六章 铁路运输进款和运输收入（下）	81
第一节 运输收入的分配和对铁路局的拨款	84
第二节 铁路局内部关于完成运输工作的拨款和清算	85
第三节 运输收入计划	89
第七章 铁路运输企业的盈利和专用基金	93
第一节 盈利概述	93
第二节 利润管理	95
第三节 专用基金	100
第八章 铁路财务计划	104
第一节 财务计划的作用和构成	104
第二节 财务收支总计划	106

第一章 铁路财务概述

第一节 铁路财务的实质

运输业是一个物质生产部门。在我国，铁路运输业是运输业的主要组成部分。铁路局是在铁道部统一领导下进行独立经营的铁路运输企业，是国营企业。铁路运输企业财务，简称铁路财务，是国营企业财务的一种。它在形式上表现为铁路运输企业资金的形成、运用和分配，即表现为铁路运输生产过程中的资金运动；实质上体现着铁路运输企业各方面的经济关系，这些关系主要是对社会产品的分配关系。

运输业作为一个物质生产部门，为其他国民经济部门和企业运送物资。运输是社会产品生产过程在流通过程的继续。运输不产生实物形态的产品，只是使旅客和货物发生场所的变更，这种场所的变更，就是运输的生产过程。对运送货物来讲，只有把产品从生产地点运至消费地点，才能使产品完成生产过程转到消费过程，才能实现产品的使用价值。由此可知，运输过程是被运输的产品在流通领域中继续完成生产过程的一个阶段。运输过程对被运输的产品不会另外加进任何物质资料，也不改变其物质形态；被运输的产品数量不会因运输而增加，只是通过运输而实现其使用价值。

社会物质资料的生产，必须具备生产三要素，即劳动力、劳动手段和劳动对象。只有把它们结合起来，社会生产才能进行。运输生产虽然有它的特点，但是它在生产使用价值时，劳动者与生产资料的结合，以及在价值创造过程中，生产资料价值的转移和新投入劳动所形成价值的追加，则与其他物质生产部门是一样的。运输生产过程所消费的生产资料的价值和运输劳动所创造的价值，加到被运输产品的价值中去，成为被运输产品价值的组成部分。所以，铁路运输业和其他物质生产部门一样，要进行运输生产，也必须具备生产三要素。因此，国家在确定其运输生产任务的同时，即需要为其配备一定数量的劳动力和一定种类的生产资料（包括劳动手段和劳动对象），以保证它正常地进行生产。

在商品生产和货币经济的条件下，一切物资都具有使用价值和价值二重属性，社会产品的生产、分配和交换必须利用货币形式进行。与此相适应，为了使企业正常地进行生产，国家就需要以价值（货币）形式分配给企业一定数量的资金，由企业安排使用。企业的劳动手段和劳动对象，都是具体的物质实体，都是物资。一般地说，劳动手段的货币形态称为固定资金，劳动对象的货币形态称为流动资金。由此可知，资金就是社会主义生产物资的货币表现。

社会产品的生产、分配、交换和消费的过程，是物资运动的过程。由于资金是生产物资的货币表现，所以，社会生产和再生产的过程，既表现为物资运动，又表现为资金运动。因此，企业的资金，不是处于静止状态，它随着生产经营活动，不断改变自己的形态而形成资金运动。企业的资金运动，就是用货币形式表示出来的生产物资运动。

资金随着生产经营活动顺次经过供应过程、生产过程和销售过程等三个阶段而完成一次循环。资金在每个阶段中，不断改变自己的形态，并执行一定的职能。

一般工业企业的资金运动，如图 1—1 所示。

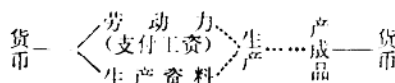


图 1—1

企业资金的形成是企业资金运动的起点。一般讲，国营企业的资金，最初是由国家以货币形态按照一定的渠道和程序供应的。这些资金从使用性质上来看，属于对企业生产的垫支。

企业资金的运用，可分三个阶段。首先，企业用国家供应的货币资金取得生产所必需的生产资料，企业的资金大部分由货币形态转化为各种财产物资形态，形成生产资金。第二阶段，在生产过程中，生产者借助于劳动手段对劳动对象进行加工，使劳动对象发生形态和性质上的变化，生产出新产品。企业的资金，一方面发生价值形态的变化，从生产资金形态转化为产成品资金形态；另一方面引起价值量的增加。第三阶段，在销售过程中，售出产成品，取得货币。企业的资金从产成品形态又转化为货币形态。这时的货币资金，是已实现的产成品的全部价值，它不仅补偿生产产品所耗费的价值，而且实现了企业盈利。这时，企业资金就完成了从货币资金形态垫支，到又以货币形态收回的循环过程。同时，通过循环还增大了数量。

对销售产品收回的资金，要正确进行分配。销售产品收回的货币资金，称为销售收入。将销售收入，一部分用于重新购买劳动对象和支付职工工资；一部分形成固定资产基本折旧基金和大修理基金；其余部分是企业盈利，按照国家规定在企业与国家之间进行分配，其中部分留归企业使用，部分以税金和利润的形式上缴国家。销售收入的分配是已实现的产品价值的分配，实质上是利用货币形式来分配企业生产的社会产品。

以上是一般工业企业资金运动的情况。

在铁路运输生产过程中，虽然也是生产三要素的结合，也发生劳动力和生产资料的消耗，也创造新价值，生产出运输产品。但是，运输产品，不表现为实物形态，只表现为旅客和货物位置的转移。运输生产没有脱离生产过程独立存在的物质产品，也没有脱离生产过程独立存在的销售过程。生产过程同时也是销售过程。因此，和一般工业企业相比，铁路运输企业的运输营业资金有其特殊的周转形式。铁路运输企业的运输营业资金，称为铁路运营资金。

铁路运营资金运动，如图 1—2 所示。

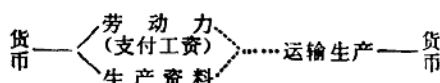


图 1—2

铁路运营资金，是由铁道部根据各铁路局的计划用国家分配的资金拨给的，然后由铁路局再按计划逐级分配给所属各单位具体安排使用。

由于铁路运输生产过程的特点，铁路运营资金运用只分两个阶段。

第一阶段，铁路运输企业用铁道部拨给的资金，购买劳动对象，形成生产储备资金。铁路运输企业所需的劳动手段，其中较大项目一般由铁道部以基建拨款形式先拨给基本建设单位，由基本建设单位建成实物形态的劳动手段再移交给铁路运输企业；一般项目由铁路局用

铁道部拨给的资金自行修建和购置。这两部分构成铁路局的全部劳动手段。这样，铁路运输企业的资金，除少部分做为垫支经常费用的资金处于货币形态外，大部分由货币形态转化为劳动手段和劳动对象的实物形态。

资金运用的第二阶段，是运输生产和销售相结合的过程。在运输生产过程中，要对职工支付工资。在生产中，同时不断地消耗着材料、燃料等劳动对象，不断磨损着线路、机车、车辆、机械设备等劳动手段。这些在生产过程中所发生的各项费用，都属于运输生产的消耗，构成运输成本。

由于铁路运输企业不以实物形态的产品向社会出售，没有单独的销售过程，运输生产过程和销售过程是合并进行的。因此，运输生产过程，既是生产消耗的过程，同时也是取得运输收入的过程。就全路来讲，运输生产过程完成了，运输产品的价值也就实现了。对于铁路局来讲，由于铁路运输生产的特点和管理体制的要求，对铁路运输进款，各局不准动用，要先集中到铁道部，由铁道部按规定的清算方法分配给各铁路局，才形成各铁路局的运输收入。这时，铁路运输企业的资金完成了以货币形态垫支，到又以货币形态收回的循环过程。通过循环，铁路运输企业的资金，一方面发生了价值形态的变化，另一方面引起价值量的增加。

铁路局以其运输收入的一部分做为弥补运输支出的资金来源，用于重新购入材料、燃料和支付职工工资及其他生产费用，以保证运输生产的不间断进行；另一部分形成固定资产基本折旧基金和大修理基金，做为固定资产的更新改造和大修理的资金来源；其余部分是铁路运输企业的盈利，除按规定部分留给企业以外，大部分以税金和利润的形式上缴国家，做为社会主义扩大再生产和其他方面的需要。以上铁路局运输收入的再分配，有些是由铁道部集中进行的。运输收入的分配是已实现的运输产品价值的分配，实质上是利用货币形式来分配企业生产的社会产品。

以上是铁路运营资金运动的过程。

企业资金运动体现着企业各方面的经济关系，这些关系称为财务关系。铁路运营资金运动所体现的关系，概括起来有以下几个方面：

1. 铁路运输企业与国家之间的财务关系

这方面主要表现企业与国家财政之间的缴款、拨款关系和企业与国家银行之间的存款、借款关系。企业需从国家财政取得拨款，以形成固定资金和流动资金，同时也要向国家财政解缴企业盈利和其他应上缴的款项。另外，企业需从银行取得借款，以解决资金的临时需要，同时又将周转中暂时闲置的货币资金存入银行，并通过银行办理各项结算。由于铁路运输企业的生产经营活动是在铁道部直接领导下进行的，铁路局与国家财政和国家银行之间的财务关系，有相当部分需要通过铁道部。同时，铁道部在一定的条件下可以在所属企业之间进行资金的再分配。因此，在企业与国家的财务关系中，还包括企业与铁道部之间的财务关系。

2. 铁路运输企业与其他企业的关系

在社会主义阶段，企业之间相互提供产品和劳务，是按等价交换的原则进行的。因此，铁路运输企业与其他企业之间存在着货币结算关系，即铁路运输企业为其他企业单位运输货物，要收取价款；同时，铁路运输企业所需要的大量材料、燃料等物资，由其他企业购进，也必须以货币支付价款。这就形成铁路运输企业与其他企业、单位进行产品交换所发生的财务关系。这种关系，体现着国营企业之间、国营企业与集体经济组织之间，在国家统一领导

之下的分工协作关系。在处理这种关系时，各企业、单位之间既要相互协作，又要按照国家规定及时清算，不得相互拖欠。

3. 铁路运输企业内部各单位之间的财务关系

由于铁路运输生产及运输企业管理体制的特点，铁路局内部的财务关系比较复杂，既包括内部上下级之间，也包括各基层单位之间以及单位内部的财务关系。

铁路局、铁路分局、基层单位之间，存在着拨款与缴款的财务关系。这种关系也体现着统一领导与分级管理的关系。上级单位要及时地向下级单位下达各项计划、拨给资金；下级单位要正确使用各项资金，保证完成各项任务。

各基层单位之间的财务关系，主要是相互提供劳务和销售、供应或调拨物资等往来结算关系。在处理这些关系时，既要发扬协作精神，又要严格遵守结算纪律。

还有单位内部供应、生产等过程在资金占用和生产耗费上的权责关系。这些都是企业职工在生产中相互关系的一种表现形式。

4. 铁路运输企业与职工之间的财务关系

铁路运输企业支付职工的劳动报酬（包括工资、奖金），是企业与职工之间发生的财务关系。这实质上是国家根据职工提供的劳动数量和质量以货币形式分配给职工的那部分社会产品的份额，体现着“各尽所能，按劳分配”的原则。

铁路财务工作，就是要正确处理这些关系，有效地组织资金的周转，调动一切积极因素，促进运输生产的发展和企业上缴任务的完成。

综上所述，铁路运输企业的生产过程，在价值形式上表现为资金运动过程。资金运动表现着价值的变化、转移、创造和分配，也就是以货币形式反映企业对物化劳动的取得和运用、物化劳动和活劳动的消耗、生产成果和盈利的形成及分配。铁路运输企业的资金运动，体现着铁路运输企业各方面的经济关系，从而构成铁路运输企业经济活动的一个独立方面——铁路财务。因而，铁路财务的实质，就是在运输生产过程中，客观存在的资金运动所体现的各种财务关系。这些关系主要是对社会产品的分配关系。

第二节 铁路财务管理

铁路财务的实质是运输生产过程中客观存在的资金运动所体现的各种财务关系。根据铁路运输企业资金运动的规律性，正确组织财务活动和处理财务关系，为发展生产和合理分配服务，这就是铁路财务管理。财务管理是企业管理工作的重要方面。

铁路财务管理是铁路财务实质的具体表现。铁路财务管理的任务主要包括以下三个方面，

1. 合理地组织资金的供应，保证运输生产的正常进行。

铁路局要进行运输生产，必须拥有一定数量的资金。同时，铁路运输再生产过程的实现，是以资金周转为前提。所以，铁路财务管理的任务，首先是从资金数量上保证企业生产经营的合理需要，即根据生产任务及节约使用资金的要求，确定企业进行生产经营活动所必需的资金数量；其次，是正确组织各项资金来源，使企业所需要的资金得到正常供应；第三，通过资金的正确运用和灵活调度，使它们合理地分布在企业生产经营过程的各个阶段，并顺畅地进行周转，达到以最低限度的资金保证生产的正常需要。

2. 分配企业的货币收入和盈利，以保证再生产的需要。

铁路运输业与其他物质生产部门共同创造社会产品和国民收入。为了保证扩大再生产的不断进行和合理满足人民生活的需要，社会产品生产出来以后，需要加以分配。在商品生产和货币经济还存在的条件下，社会产品的分配还必须借助于价值形式来进行，通过货币收入和盈利的分配来实现。在这种分配过程中，企业财务担负着对其生产领域内的货币收入和盈利进行初次分配的任务，从而在实现社会产品的分配中发挥重要作用。

铁路运输企业完成运输业务取得的货币收入（叫运输收入），体现了铁路运输产品实现的价值。它首先用来补偿运输生产中生产资料的消耗和在工资支付上的资金耗费，所余部分构成企业盈利，将企业盈利按国家规定，部分留归企业使用，部分上缴国家。由此可见，铁路财务正确地分配货币收入和盈利，一方面可以补偿铁路运输支出，使运输企业重新获得用于购买劳动对象和支付职工工资等的货币资金，以保证再生产的需要；另一方面，可以将企业盈利上缴国家，由国家进行再分配，以满足整个社会的需要。

3. 对企业经济活动进行财务监督，促进企业加强管理，发展生产。

财务监督主要是通过货币收支和综合性货币指标，对企业经济活动发挥积极的影响，借以保证国家方针、政策、法令、计划、制度的贯彻执行，促进企业加强管理，发展生产。

由于企业经济活动大部分要借助于货币收支来进行，因此，合理地控制货币支出，正确地组织收入，并把支出和收入联系起来，可以起到监督各项经济活动的作用。例如，合理地控制采购物资的支出，可以促进物资供应的计划性；合理地控制工资支出，可以监督对劳动计划和编制定员的贯彻；积极地组织运输收入，可以监督运输收入计划和有关生产计划的执行；企业支出和收入的比较，可以监督企业的生产经营成果等等。

综合性货币指标，是指有关资金、成本、利润等财务指标。这些指标，可以从不同的方面监督企业的经济活动。例如，利用流动资金占用额和周转指标，可以控制生产经营过程中流动资金和周转物资的占用数量和使用效率，并反映出物资供应各环节的工作组织是否完善；利用成本指标，可以监督生产中物化劳动和活劳动的耗费，反映劳动生产率的高低；利用利润指标，可在一定程度上总括地反映企业增产节约的情况与经营管理水平的高低。

利用货币监督，只是财务监督的方法之一。要做好财务监督，财务人员必须深入生产，深入群众，把货币监督与实际情况结合起来。财务监督不能单纯地理解为只是财务人员的事，更不能把财务部门看成是监督者，把其他各部门和广大群众看成是被监督者。对企业经济活动实行财务监督，应该是企业领导和各职能部门的共同任务，财务部门必须取得各部门的合作和支持，共同做好财务监督工作。

铁路财务管理的内容主要包括：固定资金管理、流动资金管理、运输成本管理、运输收入管理和专用基金管理等。这些工作的具体内容将在以后各章分别阐述。

做好财务管理工作应遵循的几条原则：

1. 财务管理工作必须实行计划管理。

根据国民经济有计划按比例发展的要求，铁路运输企业的生产经营活动必须在国家统一领导下有计划地进行。与此相适应，它的财务活动也必须有计划地加以组织。同时，就铁路运输企业本身来说，其财务活动是大量的、复杂的，涉及到生产经营的整个过程和各个环节。要使财务活动能正常地、有序地进行，并且取得良好的效果，就必须实行计划管理。

企业财务活动的计划性，是国家有计划地积累资金和分配资金的基础，也是促使企业按照国家计划从事生产经营的重要条件。

对铁路财务活动实行计划管理，主要包括对固定资金、流动资金、运输支出、运输收入和各项专用基金分别按照计划进行管理。由于铁路运输企业财务活动是一个有机的整体，与各方面的计划管理有密切联系。因此，在上述各项计划的基础上，还应编制反映铁路运输企业全部生产经营活动的综合性计划——财务收支总计划。

实行计划管理，不仅要正确地编制计划，而且要认真执行既定的计划，并采取有效措施，全面完成计划。

2. 财务管理工作要积极为生产服务，正确处理生产与财务的关系。

铁路运输企业作为国民经济的运输生产单位，组织好运输生产，努力实现运输计划，是运输企业工作的中心。企业的各项管理工作，包括财务管理，都必须从生产出发，为生产服务。

发展生产，保障供给，是我们的经济工作和财政工作的总方针。财务与生产这两个方面，生产是基础。所以，铁路财务管理，一定要从生产出发，积极为铁路运输生产服务，要正确组织资金供应，及时满足生产需要。只有生产发展了，才能扩大收入，才能有充裕的财源，才能从根本上改善企业的财务状况；财务为生产服务，不能片面地理解为“有求必应”，生产部门要多少资金就给多少资金，而必须根据国家计划，按照党的方针政策，从资金上把关、把口，支持生产经营上的正当需要，限制生产经营上的消极因素（如盲目生产、盲目采购等），促进企业各有关方面及时改善企业管理，这样，财务对生产也有积极影响，加强财务管理，又会促进生产的发展。

为了使财务工作更好地为生产服务，企业的财会人员必须面向生产，深入生产第一线，加强调查研究，在熟悉和了解生产情况和生产需要的基础上，有效地运用所掌握的财源，及时满足生产需要。

3. 财务管理要坚持勤俭经营，贯彻经济核算制。

勤俭经营是社会主义企业管理的一条长远的根本方针，它反映着节约劳动时间规律的要求，对于扩大社会主义积累，加速社会主义建设具有重要意义。

财务管理的目的，在于促使企业减少生产资料的占用，降低物化劳动和活劳动的消耗，扩大生产，增加盈利，全面完成计划。因此，财务管理是贯彻勤俭经营方针的有力工具。从事财务管理工作，必须坚持勤俭经营，努力做到少花钱、多办事，为此，就必须在加强思想教育工作的同时，贯彻经济核算制。

社会主义经济核算制，是基于节约劳动时间规律的要求而产生的有计划地管理社会主义企业的一种方式。这种方式就是：在国家计划指导下给企业独立经营的权利，使企业对本身的活动担负物质责任，并且在一定程度上从物质利益方面关心企业的生产经营成果，同时利用必要的经济手段对企业工作实行监督。贯彻经济核算制，可以调动企业及其职工厉行增产节约、增加盈利的积极性和主动性，从而提高企业生产经营的经济效果。由此可见，实行经济核算制，对于促进企业勤俭经营有十分重要的意义。

4. 财务管理实行统一领导与分级管理相结合，专业管理与群众管理相结合。

企业的财务活动是生产经营活动的综合表现，而铁路运输企业的生产经营活动又是一个有机联系的整体。财务管理实行统一领导与分级管理相结合，既可以保证财务活动的统一性和整体性，使之符合国家政策和计划的要求，并保证铁路运输再生产活动的各个环节的相互协调和密切配合，从而在整个企业范围内最有效地挖掘潜力，最合理地使用资金，最大限度地提高生产经济效果；又可以充分发挥各级单位的积极性和主动性，有利于加强财务管理，

促进生产发展。

铁路运输企业的各项资金，具体由广大群众掌握和使用，资金的节约、成本的降低、收入的增加、盈利的扩大，归根到底都是广大群众进行生产经营的结果；同时，广大群众又最熟悉生产经营情况，最了解企业内部的潜力所在。所以，发动群众参加财务管理就可以使企业财务管理工作具有广泛的群众基础。因此，在财务管理中，应把专业管理和群众管理结合起来。要根据生产的特点和条件，把与工人有关的、能够为工人群众所掌握的财务工作交给他们去管理。专业人员要做好综合性的管理工作，并帮助建立群众性的管理组织和管理制度。专业管理以群众管理为基础，又对群众管理进行指导，二者结合起来把财务工作做好。

正确地进行财务管理，不仅要遵守上述管理原则，同时要运用科学的方法。财务管理一般是通过加强基础工作、计划管理、日常管理和财务分析等几个基本环节来保证其任务的实现。

基础工作很重要。如果基础工作不健全，就可能在财务上造成财产不实、资金不实、成本不实、盈利不实等一系列虚假现象和往来结算关系紊乱，使财务管理工作的正常进行失去客观依据。因此，财务管理必须从基础工作抓起。由于财务管理是一种综合性的管理工作，财务管理基础工作的加强，不能孤立地进行，必须从加强企业管理的基础工作做起，例如，建立和健全必要的原始记录和各项定额。

实行计划管理，既是财务管理的一项原则，也是财务管理的一个基本环节。企业的生产经营活动是有计划地进行的，与此相适应，企业的财务活动也必须有计划地加以组织，要编制财务计划。

编制计划，仅仅是计划管理的第一步。为了实现计划，还必须采取积极措施，组织财务工作的日常管理，并经常或定期地进行财务分析。通过分析，深挖增产节约潜力，提高经济效益，保证完成计划。

为了保证上述各个环节的正常进行，要建立健全合理的规章制度并严格贯彻执行，这是在生产经营中经济有效地利用人力、物力和财力，提高生产经济效益的一个重要条件。

以上每个环节的具体方法，将在以后各章阐述。

财务管理工作是一项政策性强、涉及面广的经济工作。财务工作人员必须以身作则，认真执行国家的方针、政策、法令、计划和制度，敢于坚持原则，维护财务纪律，与一切违法乱纪、违背国家利益的行为作坚决斗争，以保证企业对国家方针、政策、法令的正确贯彻执行。

第三节 铁路运输企业的经济核算制

一、经济核算制的概念

社会主义生产必须力求达到：以尽可能少的劳动（包括活劳动和物化劳动）消耗，生产出尽可能多、尽可能好的社会产品，取得最大的经济效益，以满足整个社会日益增长的物质、文化生活的需要。促使劳动消耗的节约，对劳动消耗和经济效益的计算比较，是通过经济核算来进行的。经济核算是有计划按比例地发展生产、提高劳动生产率的必不可少的重要方法。社会主义经济核算的目的，是为了发展生产，满足人民的需要。社会主义经济核算的原则，是以尽可能少的劳动消耗，生产更多更好的产品。因此，社会主义经济核算不仅是管

理企业的基本方法，也是社会主义生产发展的一种客观要求。社会主义经济核算体系包括整个国民经济的经济核算、企业的经济核算和企业内部经济核算三个层次。经济核算的指标体系，一般以价值形式为主，同时也包括实物指标和劳动工时指标。

经济核算制是人们为着实现上述客观要求而制定的一项管理制度。它作为国家经营管理企业、发挥企业经营责任心、使企业加强经济核算、实行统一领导与独立经营相结合的具体形式，体现了国家、企业和职工之间的关系，是社会主义生产关系的一个重要方面，它调动社会主义经济中各个环节上人们的积极性，为有计划按比例地发展生产服务。

企业实行经济核算制，在经济上主要表现为：拥有相当独立的经营资金，有权按照国家的政策和计划独立运用这些资金从事生产经营活动，并保证资金的完整无缺和经济合理地加以使用；企业与企业之间提供产品和劳务，要全面履行经济合同，并按规定进行计价、结算，贯彻等价交换的原则；企业要以自己的销售收入补偿在生产中消耗的生产资料、支付职工的劳动报酬，即以销售收入抵补产品的成本，并尽可能实现较多的盈利；企业的盈利要按照国家的规定在国家与企业之间进行分配，并使职工的生活福利待遇同企业的经营成果建立一定的联系。

国家对企业实行经济核算制的管理，实际上意味着在生产经营上适当扩大企业权限的同时，运用价格、资金、成本、利润等经济杠杆对企业的生产经营活动进行严格的监督和考核，认真贯彻经济利益和承担经济责任的原则，保证国家、企业和生产者个人三者利益的统一。这样做，有利于促使企业的领导者和广大职工群众从经济利益和经济责任上全面关心生产经营成果，不断提高经营管理水平。

二、铁路运输企业实行经济核算制的条件、权限和责任

铁路运输企业的生产活动是在铁道部直接领导下进行的，因此，对铁路运输企业实行经济核算制的管理，也是由铁道部根据统一领导和分级管理的原则，对铁路局提供一定条件，给予一定的权限并明确其应负的责任，使铁路局在铁道部规定的权限范围内进行相对的独立经营，实行独立核算。

铁道部向铁路运输企业提供的条件主要有：

1. 审定和下达企业的生产财务计划，为企业组织生产经营活动，提出具体的奋斗目标。
2. 根据国家财政信贷制度，向企业提供经营资金，以保证生产的需要。
3. 安排铁路运输企业的物资供应，确定经济合理的供应渠道，在数量、质量、品种、规格上，满足铁路运输生产的需要。
4. 规定铁路运输企业的收入、支出、结算、拨款、成本、盈利等的计算和处理办法。

铁路运输企业的权限主要有：

1. 有权按批准的计划和有关规定，运用企业拥有的各项资金，组织生产经营活动。
2. 按照规定权限范围和国家政策，对本单位职工有权任免、升职、降职、调转和奖惩。
3. 有权同其他企业签订业务范围内的协定和合同。
4. 可以在银行开立帐户，按规定使用银行贷款。

铁路运输企业应承担的责任主要是：

1. 坚持社会主义经营方向，严格执行国家的方针、政策、法令，充分发动和依靠群众制定有效措施，努力增加生产，厉行节约，保证完成国家计划。

2. 加强运输组织工作，合理地使用机车车辆，加速机车车辆的周转，提高运输效率，保证安全正点和不间断而有秩序地进行运输生产。
3. 加强固定资产的养护、维修，保证国家财产的完整无缺和充分有效的利用。
4. 保证流动资金的正确使用，加速资金周转。
5. 在保证生产数量和质量的前提下，努力节约一切可以节约的人力和物力，不断降低运输成本。
6. 积极正确地组织运输进款，保证完整、及时地上缴。
7. 严格遵守计划、财务纪律。

三、铁路运输企业经济核算体系

铁路运输企业的经济核算，和铁路运输企业的管理体制相适应，实行铁路局、铁路分局、基层运营单位的分级经济核算制。

1. 铁路局的经济核算

铁路局是铁道部领导下的铁路运输企业，它产生完整的运输产品（以货物吨公里、旅客人公里为计量单位），是社会分工体系的直接参加者。为了加强铁路局的经济责任，在完成运输任务的同时重视经济效益，把企业经营成果与国家、企业、个人三者的利益结合起来。铁路局核算完整的运输成本，按完成的运输工作量和部规定的清算单价取得运输收入，并计算盈亏。铁路局是一级比较完整的经济核算单位，实行完整的经济核算，直接对铁道部担负全面完成生产财务计划的责任。

2. 铁路分局的经济核算

铁路分局在铁路局生产财务计划的指导下，有自己的生产财务计划。分局应质量良好的按计划完成运输生产任务，关心经济效益，以保证铁路局生产财务计划的实现。为此，分局应认真实行经济核算。核算运输成本，按完成的运输工作量和局规定的清算单价取得运输收入，并计算盈亏。分局也是一级经济核算单位，但是它和路局的范围不同，分局核算分局范围内的生产财务指标，它对铁路局担负全面完成生产财务计划的责任。

3. 基层运营单位的经济核算

基层运营单位在铁路分局生产财务计划的指导下，各有自己的生产财务计划，并拥有分局转拨的固定资金和流动资金。它们在银行开立了结算户，直接与有关企业签订经济合同并发生往来。它们对自己的支出进行核算，完成工作按照一定办法与铁路分局进行清算作为自己的收入，并获得拨款作为再生产所需的资金。另外，计算本单位完成工作的节约和利润。它对分局担负全面完成生产财务计划的责任。所以，在形式上它们和一般企业一样，实行独立经营。

但是，基层运营单位不能独立地为国民经济其他部门完成运输工作，而只是担任铁路运输业务的一部分工作，即它不产生完整的运输产品。所以，它不是完整的经济核算单位，而是完整的经济核算单位的组成部分。所以它的经济核算属于企业内部经济核算，只是它不同于一般工业企业的内部核算。它有企业经济核算的形式，核算范围也比较全面，并有完整的会计和独立的会计报表。所以，基层运营单位的经济核算又称内部经济核算，基层运营单位又叫内部核算单位。

由于基层运营单位，是铁路运输企业的生产第一线，直接运用国家资金从事运输生产。在运输生产过程中，直接消耗人力和物力。有的基层单位，直接向社会取得运输进款。所以，它们的核算对铁路运输企业来讲，起着基础作用。

基层单位的车间和班组，在生产管理体制上，不是一个独立的经营单位，它没有独立的资金，也不能单独对外发生经济联系，因而它不是一级独立的核算单位。车间和班组在基层单位的集中领导和统一计划管理下，负责完成计划规定的各项任务。车间和班组的核算，是生产者自己对本车间、班组的生产品数量、质量、安全以及工时、材料、燃料、工具等消耗进行核算，并每日或定期将核算结果与计划或定额进行比较，确定其节约或是浪费，从而进一步挖掘潜力，努力完成各项指标。所以，车间和班组的核算是企业内部群众性的核算。

第二章 铁路运输企业的固定资金

第一节 固定资金概述

一、固定资产的范围

生产资料分为劳动手段和劳动对象。劳动手段和劳动对象都是实现生产过程所必需的物质条件，没有它们，社会生产将无法进行。但劳动手段和劳动对象又有严格的区别。它们之间的区别，并不取决于它们的物质属性，而是取决于它们在生产过程中的地位和所起的作用。劳动手段有的直接参加生产过程，把生产者的劳动传导到劳动对象上去，从而在劳动对象上引起人们预先设想的变化，例如，生产设备、动力设备、工卡具等；有些对生产起辅助作用；有的是为生产过程提供必要的条件，例如，厂房、建筑物、管理用具等。劳动手段尽管种类繁多，用途不一，但总的说来，都是在生产过程中起媒介作用，使生产者的劳动和劳动对象结合起来。

由于企业在生产经营中实际使用的劳动手段种类繁多，为了便于管理，通常把它们区分为固定资产和低值易耗品两类。当作固定资产的劳动手段，一般须同时具备两个条件：（1）使用期限在一年以上；（2）单位价值在规定数额（目前铁路企业为 800 元）以上。不同时具备这两个条件的，列作低值易耗品。但企业的房屋、建筑物和主要生产设备（如缝纫厂的缝纫机），单位价值虽低于规定的标准，也应列作固定资产；而使用年限较短、容易损坏、更换频繁和专用的物品，无论有否超过单项价值标准，都可列作低值易耗品。具体划分固定资产的范围，在不同的部门和不同的时期是不完全一致的，一般由企业主管部门提出目录，商得同级财政部门同意后下达执行。

铁道部规定：

1. 下列财产，不论其价值大小，均属固定资产：

- （1）永久性房屋、建筑物；
- （2）陈旧可用的线路上部建筑材料、备用旧钢梁；
- （3）铁路备用轮对、机车车辆互换配件、转向架、集装箱；
- （4）动力装卸机械、七千瓦以上电动机、配属机车客车发电机、客车成组电扇蓄电池。

2. 下列财产，不论价值大小，均不算固定资产：

- （1）临时房屋、建筑物，包括工棚、风雨棚、临时搭盖的厕所、岗亭、茶水锅炉房、简易人行道、刺丝围墙等；
- （2）刀具、专用工具、卡具、模具、工艺设备、玻璃器皿等；
- （3）防湿篷布、货车篷布。

二、固定资金的概念

由于商品货币经济的存在，固定资产既有使用价值，也有价值。固定资产的购建，需要以货币进行支付。所以，企业为了进行生产，必须在固定资产上垫支一定数额的资金，这部

分资金称为固定资金。

固定资产作为企业的主要劳动手段，它们可以在许多个生产周期内长期继续使用，直至失去生产效能报废为止。它们在整个使用过程中，并不以本身的物质加入产品中去，也不改变原有的实物形态，只有经过多次使用，直至完全丧失其使用价值，才需要进行更新；而其价值，则比例于其功能的丧失，逐渐地、一部分一部分地转移到产品中去，构成产品价值的一部分，通过产品价值的实现，部分地、逐渐地得到补偿。也就是说，垫支在固定资产上的资金，在每个再生产周期内，它只是逐渐地、部分地进行价值转移和补偿，是要经过许多个再生产周期才能完成其全部价值的周转。由于它的周转具有上述特点，所以称它为固定资金。

三、铁路固定资产的分类

铁路运输企业的固定资产中，有与行车直接有关的，如机车、车辆、线路、通信信号设备等；有对生产起辅助作用的，如小型运输工具（包括搬运小车、天车等）；还有为生产提供必要条件的，如厂房、建筑物等。这些种类繁多、用途不同的固定资产，对完成运输生产都是必不可少的物质条件。另外，还有一定数量的非生产性固定资产，如学校、医院、住宅、俱乐部、托儿所等。这些则是改善职工文化生活的物质条件，同样是必不可少的。

为了便于管理，需要对企业的固定资产进行合理的分类。一般说来，固定资产的分类标准有生产技术用途和使用情况两种。将固定资产按用途加以分类，可以考察各类固定资产所占的比重，了解它们对生产的保证程度和生产的水平，并可以根据各类固定资产的性质分别组织管理和研究改进利用情况的途径。将固定资产按照使用情况加以分类，可以表明固定资产的实际使用状况，以便考虑有效利用和合理处置。

铁路固定资产的分类，是将上述两种标准结合起来进行的。据目前规定，铁路运输企业的固定资产分为以下六类：

1. 运输生产用固定资产——指直接参加运输生产过程的固定资产，包括机车车辆、线路、通信信号、房屋、建筑物、机械动力设备、传导设备、工具仪表、管理用具等。
2. 工业生产用固定资产——指铁路运输企业所属工业单位的固定资产。
3. 附业生产用固定资产——指铁路运输企业所属附业单位的固定资产。
4. 非生产用固定资产——不直接参加铁路运输生产过程，而为改善职工物质文化生活提供条件的固定资产，包括铁路所属文教、卫生、保健、俱乐部、家属住宅、单身宿舍、托儿所、幼儿园、科学研究等部门的固定资产。
5. 未使用固定资产——尚未使用和暂时停用的固定资产。
6. 不需固定资产——不适合本单位生产需要，已报请上级调拨处理的固定资产。

四、铁路固定资金的来源

铁路运输企业是国营企业，国家按其生产规模和经营条件，通过一定的方式供应其必要数额的资金（固定资金和流动资金），这是保证企业实行独立经营的重要条件。据目前规定，铁路运输企业的固定资金有以下几项来源：

1. 基本建设拨款；
2. 固定资产更新改造资金；
3. 无偿调入；
4. 生产发展基金、客货运服务基金等自筹款；
5. 其他（如修理线路收进的线上料）。

上述基本建设拨款是企业固定资金的主要来源。

五、铁路运营固定资金的周转

一般称铁路运输营业用固定资金为铁路运营固定资金，它最初全部体现在机车车辆、线路、机器设备等各种特定的实物形态上。在运输生产过程中，随着各项固定资产的逐渐磨损，固定资金一部分一部分地以折旧的形式转移到运输产品成本中去，并从销售运输产品所取得的货币收入中收回。这样，固定资金就一部分继续存在于固定资产的实物形态上，另一部分则离开实物形态，转化为货币形态的折旧基金。在固定资金周转过程中，存在于实物形态上的固定资金不断减少，转化为货币形态的折旧基金不断增加。到固定资产报废时，残存于固定资产实物形态上的固定资金，通过固定资产报废清理，最后也形成货币形态的变价收入。这样，体现在固定资产实物形态上的全部固定资金，都从实物形态转化为货币形态，从而完成了一次周转。到固定资产更新时，利用逐渐积累起来的折旧基金和变价收入，重新购建固定资产，又由货币形态转化为固定资产的实物形态，开始固定资金的第二次周转，如此循环不已。

由此可见，固定资金要经过相当长的时间才能完成一次循环。具体时间不取决于企业生产周期的长短，而取决于固定资产的使用年限。使用年限越长，循环周转也越长。固定资金的周转只表现为价值的周转，至于实物形态的固定资产，则在其整个使用期内，继续停留在生产过程中。

随着科学技术的发展，作为主要劳动手段的固定资产，不仅在更新时要求以效率更高的新设备来代替原来的旧设备，而且在原设备的使用过程中，也要结合着修理进行可能和必要的技术改造和革新。现行制度是采用基本折旧基金和变价收入不上缴国家财政，作为企业固定资产更新和技术改造的资金。这种资金称为固定资产更新和技术改造资金（简称更新改造资金）。

更新改造资金在实质上是固定资金在它的整个周转过程中一定阶段所体现的一种货币形态。基本折旧基金是它形成的主要来源，变价收入是它形成的补充来源。

以上指的是固定资产在简单再生产情况下固定资金周转的情况。

综上所述，铁路运营固定资金的整个周转过程，如图 2—1 所示。

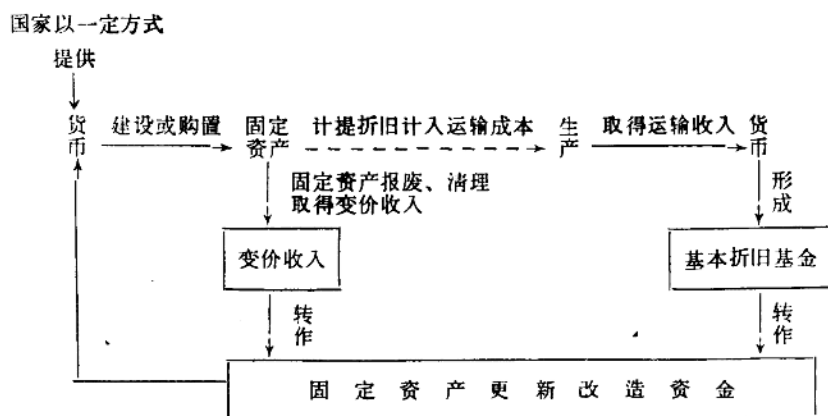


图 2—1

从固定资金周转的特点出发，加强固定资金的管理，应着眼于实物和价值两个方面：既要正确核定固定资产的需用量，以保证生产经营的需要，并加强对固定资产的管理，建立健