

最新行业财务管理实务系列



交通运输企业

贺志东 / 主编

智董网专家委员会◎编著

财务管理



YZLI 0890093167

名家教您立即掌握

- ★ 交通运输企业成本费用
- ★ 交通运输企业收益分配
- ★ 交通运输企业资产营运
- ★ 交通运输企业筹资管理
- ★ 交通运输企业财务预算
- ★ 交通运输企业财务分析

广东省出版集团
广东经济出版社

最新行业财务管理实务系列

贺志东/主编

智董网专家委员会◎编著

交通运输企业 财务管理



YZLI 0890093167

广东省出版集团
广东经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

交通运输企业财务管理 / 贺志东主编, 智董网专家委员会编
著. —广州: 广东经济出版社, 2011.1
(最新行业财务管理实务系列)
ISBN 978-7-5454-0603-0

I. ①交… II. ①贺…②智… III. ①交通运输业—企业管理: 财务管理 IV. ①F506.72

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 178919 号

出版 发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	广东省出版集团图书发行有限公司
印刷	广东天鑫源印刷有限责任公司 (广州大道南新滘南路上涌南约大街 9 号)
开本	787 毫米×1092 毫米 1/16
印张	36
字数	724 000 字
版次	2011 年 1 月第 1 版
印次	2011 年 1 月第 1 次
印数	1~4 000 册
书号	ISBN 978-7-5454-0603-0
定价	72.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

图书发行有限公司网址: <http://www.gdpgfx.com>

邮购: (020) 83781560 销售: (020) 83781560 邮编: 310103

本社营销网址: <http://www.gebook.com>

本社市场部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 38306055 邮政编码: 510075

广东经济出版社常年法律顾问: 何剑桥律师

• 版权所有 翻印必究 •

前言

财务决定企业成败。

——贺志东

交通运输企业财务管理是按照国家法律法规和政策以及交通运输企业经营要求，遵循资本营运规律，对交通运输企业财务活动进行组织、预测、决策、计划、控制、分析和监督等一系列管理工作的总称。

在市场经济条件下，企业财务管理水平决定着企业生产经营规模和市场竞争能力，财务管理应当成为企业管理的核心。因此，加强企业财务管理，对改善企业的生存条件，提高企业的经济实力，推动企业的发展，起着重大的作用。

近年来，我国企业财务通则、会计准则、审计准则、内控规范、税务法规等发生了几乎“脱胎换骨”式的大变化。为了加强企业财务管理，规范企业财务行为，保护企业及相关方的合法权益，推进现代企业制度，我国财政部近年对原《企业财务通则》进行了修订，发布了新的《企业财务通则》（财政部令第41号）、《金融企业财务规则》（财政部令第42号）。它对我国实行了十多年的企业财务制度进行了全面改革和创新，主要包括功能创新、观念创新、体制创新、体系创新、机制创新、内容创新等六个方面。

“选择了财会，就选择了终身学习。”财会财税人员必须终身学习、不断更新知识，否则就可能被淘汰或不能胜任工作。尤其是对于新的财会实务，如果不读书、不学习，仅仅浏览一下新闻或通则条文就自以为掌握了新政策的精髓，对个人职业竞争力和公司财会核心竞争力都有损失，甚至要付出代价、承担法律责任。

为了帮助广大交通运输企业改变过去“重会计、轻财务”，“重核算、轻管理”的倾向，做好《企业财务通则》的贯彻实施工作，加强对广大交通运输企业管理人员、财会专业人士等相关人员的培训，帮助学习、理解、掌握、消化新《企业财务通则》，实现知识更新，切实提升企业财务管理水平，由全国杰出财税实务专家贺志东教授担任主编，中华第一财税网（又名“智董网”，www.tax.org.cn）专家委员会编写了“最新行业财务通盘专业管理实务”丛书。

本丛书由全国著名财税实务专家贺志东同志主持编写、中华第一财税网专家委员会编著，共11册，包括：《房地产公司财务管理》、《商品流通企业财务管理》、《餐饮企业财务管理》、《物流企业财务管理》、《建筑施工企业财务管理》、《工业企业财务管理》、《服务企业财务管理》、《交通运输企业财务管理》、《外贸企业财务管理》、《旅游

企业财务管理》、《连锁企业财务管理》等。

推出行业财会实务丛书的缘起，是我们在十多年的财会财税实际执业过程中广大客户提出的需求。许多从事财会实务工作的人员（尤其是基层的同志）普遍反映，现有的一些关于财务、会计、成本管理等之类图书，与市场需求脱节，多为只述皮毛、侧重概念和理论的“小册子”，且内容老化、过时，基本讲的是工业企业的（或稍涉及商业企业），试图用一本小册子书搞“大杂烩”，已经难以满足各行各业读者的具体需求。发展至今，读者的胃口已经不止是满足于“有东西填饱肚子”。能符合其个性需求的、讲实际的、管用的、可操作的行业财会实务书，才是他们想买的书。

本书为《交通运输企业财务管理》，内容共八章，包括：交通运输企业综合知识、交通运输企业收益分配、交通运输企业成本费用、交通运输企业资产营运、交通运输企业筹资管理、交通运输企业信息管理、交通运输企业财务分析、交通运输企业财务预算等。

本书特色：

1. 高度的行业性、针对性、个性化。结合交通运输企业特点编写，为交通运输企业财会人士“量身定做”，符合读者刚性需求，更管用，更适合读者。
2. 高度的实务操作性。实实在在、立竿见影、拿来即用。完全不同于“象牙塔”式、泛泛而谈一些空洞、概念性东西的教科书。
3. 新颖性和创造性。无论内容和形式均有创新，不同于过时的书，更不同于“老黄历”式的教科书。本书内容和涉及的法规政策最新。
4. 注重细节，篇幅充足，不泛泛而谈，内容系统和深入。不同于那些不系统、不深入、不具有操作性，条条框框、“蜻蜓点水”、只述“皮毛”的书籍。

本书适用对象：

全国每家交通运输企业的财会、内审等人员，每家交通运输企业的管理层人士，所有持会计证的人员，注册会计师从业人员和持CPA资格证人员，财会、经营管理、经济管理等专业的大学生，等等。无论是“新手”还是进行知识更新、职业再教育的“老手”，都非常有必要系统地、深入地学习最新行业财务操作实务知识和技能，也适合广大相关专业学生“回炉再造”学习之用。

囿于科研经费、学识等方面原因，书中不足之处在所难免，请读者不吝批评指正，以便今后再版时修订（E-mail: jianyi@tax.org.cn）。

为了帮助广大读者在学习时互动交流，有兴趣的读者可以登录中华第一财税网财税社区（bbs.tax.org.cn）发帖、回帖和了解有关信息。

中华第一财税网（又名“智董网”）

目 录

第一章 交通运输企业综合知识 / 1

第一节 交通运输行业综合知识 / 1

第二节 交通运输企业财务管理 / 17

第二章 交通运输企业收益分配 / 82

第一节 交通运输企业收益分配概述 / 82

第二节 交通运输企业收入的管理 / 84

第三节 交通运输企业出售股权投资及其收益的管理 / 123

第四节 交通运输企业年度经营亏损的弥补 / 128

第五节 交通运输企业年度利润分配 / 130

第三章 交通运输企业成本费用 / 141

第一节 交通运输企业成本费用综述 / 141

第二节 交通运输企业成本费用分述 / 187

第四章 交通运输企业资产营运 / 325

第一节 交通运输企业资产营运 / 325

第二节 交通运输企业流动资产管理 / 350

第三节 交通运输企业固定资产管理 / 372

第四节 交通运输企业投资管理 / 380

第五章 交通运输企业筹资管理 / 406

第一节 交通运输企业筹资管理概述 / 406

第二节 交通运输企业权益资金筹集管理 / 413

第三节 交通运输企业债务资金筹集管理 / 424

第六章 交通运输企业信息管理 / 451

第一节 交通运输企业财务信息管理概述 / 451

第二节 交通运输企业信息化财务管理 / 452

第三节 交通运输企业资源计划系统 / 460

第四节 交通运输企业财务评价体系 / 464

第五节 交通运输企业财务会计报告的编制、管理 / 479

第七章 交通运输企业财务分析 / 489

第一节 交通运输企业财务分析概述 / 489

第二节 交通运输企业财务指标分析 / 493

第三节 交通运输企业财务分析体系 / 513

第八章 交通运输企业财务预算 / 522

第一节 交通运输企业财务预算综述 / 522

第二节 交通运输企业财务预算报表的编制 / 530

第三节 交通运输企业年度财务预算报表主表 / 530

第四节 交通运输企业年度财务预算报表附表 / 544

第五节 交通运输企业财务预算情况说明书内容提要 / 567

第一章 交通运输企业综合知识

第一节 交通运输行业综合知识

一、交通运输企业知识综述

（一）交通运输企业的概念及种类

交通运输企业是使用运输工具及设备，使旅客和货物在空间的位置发生移动，而不创造新的物质产品的特殊生产部门；它是指从事水上及公路运输、装卸、堆存、港务管理业务的企业。

交通运输企业包括从事远洋、沿海、内河、公路运输企业，海河港口，仓储企业，外轮代理企业，以及城市公共汽（电）车、出租汽车、轮渡、地铁等企业。

其中，运输企业是指利用运输工具专门从事运输生产或直接为运输生产服务的企业。运输企业的主要业务就是提供客货运输，运输生产活动的结果是使得劳动对象发生空间位置上的转移，从而使旅客到达目的地、货物到达经营商或消费者手中。运输企业属于第三产业，它能够把社会再生产过程中的生产、分配和消费过程有机地结合在一起。与一般工商企业相比，运输企业的生产经营过程比较特殊，具有较强的个性。

按照运输方式的不同，常见的客货运输企业一般可分为公路运输企业、水路运输企业、铁路运输企业、航空运输企业等。

1. 公路运输企业。

公路运输是产生最早的一种交通运输方式。公路运输企业是以汽车为主要运输工具的运输企业，一般分为长途运输业和短途运输业两种，其运输对象为货运和客运。目前我国公路运输的客运周转量已经超过铁路运输，但货运周转量只是铁路运输的一半。

公路运输业可分为城市公共汽车、出租汽车、地铁和长途汽车运输业。

2. 水路运输企业。

水路运输企业是以船舶为主要运输工具的运输企业。根据运输对象不同，一般分为客运和货运；根据运输路线不同，一般分为内河运输业和海洋运输业，海洋运输业又可分为沿海运输业和远洋运输业。我国水路货运的比重与铁路运输接近，但客运市场只占较小的份额。

3. 铁路运输企业。

铁路运输在 19 世纪初出现。铁路运输企业是以火车为运输工具对外提供运输劳务

以获得经营收入的生产部门，一般有货运和客运之分。铁路运输是目前我国客货运输的主要方式，约占客货运输市场份额的40%左右。

4. 航空运输企业。

航空运输企业是以飞机为运输工具对外提供运输劳务以获得经营收入的生产部门，包括货运业和客运业两部分。在几种运输方式中，航空运输出现得最晚，但发展得最快。在20世纪90年代中期，我国航空运输在客运中只占5%左右，但一些发达国家的航空客运量占市场份额的50%以上。我国航空运输的货运周转量更小，只占市场份额的1%。

除此之外，管道运输业也属于运输企业，但它只从事特殊货物的运输，比如石油。从广义上讲，邮电企业也属于运输企业，但邮电企业是从事特殊物品运输的企业，比如文字、声音等。另外，在公路、水路、铁路和航空四类常见的运输企业中，公路运输企业和水路运输企业的会计核算方法与一般企业的差异较小，而铁路运输企业和航空运输企业的业务特点非常突出，会计核算方法也比较独特。

（二）交通运输企业的业务特点

公路、水路、铁路及航空等各个运输企业都各具特点，但与一般的工商业相比，它们又具有业务上的共同特征，并足以使运输企业与一般工商业区别开来。归纳起来，运输企业的特征主要包括：

1. 运输生产的过程比较特殊。

运输过程通常也被称为运输的生产经营过程，但在运输生产和经营过程中，只能消耗劳动工具，不能像工业企业一样消耗劳动对象，也不能改变劳动对象（旅客和货物）的属性和形态，如果运输生产过程中消耗了劳动对象，则意味着交通事故的发生。在特殊的运输生产过程中，不会产生任何有形产品，运输生产的唯一功能就是把人员及货物的空间位置进行转移，是一种纯粹的运送服务。

2. 运输生产的产品非常特殊。

运输业的产品表现为运输服务的完成，这种产品的特殊性就在于它是无形的，而且不能保存和积累。运输过程既是生产过程，同时也是销售和消费过程。运输业务的开始意味着收入赚取过程和消费过程的开始，运输业务的结束意味着营业收入的实现和消费过程的结束。因此，运输业对于产品（服务）质量的要求比其他任何行业都更加细致和严格，因为运输产品无法退换，一旦运输质量出现了问题，就可能造成永远无法挽回的损失。

3. 运输生产的形式比较特殊。

一般工商业的生产经营活动都是在某一个固定地点进行，如生产企业的生产一般在车间进行，商品销售活动一般在商场进行等。运输生产则具有极强的流动性，它不可能在室内某一个固定的场所内进行，而是在户外广阔的空间内进行。因此，运输生

产受自然条件甚至外界环境的影响较大,安全问题比较突出。与一般工商业相比,运输生产收入的实现过程更加复杂。比如,铁路运输就需要通过铁路运输部门以及运输沿线各单位、各部门、各工种的工作人员在不同空间和时间内密切配合和分工协作才能完成。



小资料

运输企业的特点

运输企业是国民经济中的一个必不可少的组成部分,并且具有不可替性,这就使它一定具有区别于其他一些国民经济组成部分的特征。正是由于运输业具有不可替性,它才能成为组成国民经济系统的多个不同经济功能的子系统中的一个。下面以汽车运输企业为主来讲述其特点。

(1) 运输企业的生产具有生产与服务两重性。

运输生产是一个生产与销售同过程进行的生产,它靠提供劳务来满足社会需要,这就决定了运输企业既是一个生产性的企业,又是一个带有商业服务性的企业。因此,运输企业必须一手抓生产,以保证生产过程的顺利进行;一手抓经营,提高服务质量。而着眼点还必须放在提高服务质量,搞好经营,增加营运收入上。就是说,经营范围要广,服务质量要高,企业才有信誉。只有这样,才能满足社会和人民对于运输的需要,才能促进企业的生产发展,从而保证企业的经济效益。因此,企业的站、队设置,营运线路开辟,班期安排,运力增减,以及其他生产活动,都要从适应货物和旅客的流量、流向、流时和如何方便货主、旅客的需要出发。企业满足社会需要和获得经济效益是相辅相成、辩证统一的。

(2) 运输企业是一个特殊的物质生产部门。

运输企业是一个不产生新的实物形态产品的生产部门。运输生产与消耗合一的产出方式,其产品的产出与消耗是同时进行的。它的实现客、货位移的过程,既是运输的生产过程,又是运输产品的消耗过程,同时也作为商品以货币媒介进行了交换。这一个特征决定了运输能力的利用程度越高,运输的经济效益越好。运输业的发展速度和规模,取决于工农业生产的发展速度和人民生活的改善状况对运输的要求。此外,运输生产还将受到公路(航道等)建设、汽车(轮船等)制造、燃料等国民经济有关部门的制约。因此,运输企业在确定发展规模时,应从整个国民经济的全局和人民生活的状况以及与运输生产紧密相关部门的实际出发。它的发展速度和规模,其中包括运力的多少、装备水平的高低、运输量的构成、站点的设置等,都取决于工农业生产的发展速度、人民生活的改善状况及其对运输的要求。

(3) 安全生产问题是运输生产的首要问题。

运输生产既不创造新的实物形态，又不创造新的使用价值，若在生产过程中不注意安全质量，就会改变原有的实物形态，降低原来的使用价值，甚至会造成车（船等）毁人亡。运输安全质量，不仅是一个经济问题，而且是一个关系人民生命财产安全、影响企业信誉的政治问题。因此，安全质量问题是运输企业经营管理中的首要问题。

（4）运输“产品”具有特殊性。

运输企业所生产的产品或提供的效用，不具备新的实物形态，而是货物或旅客所处场所的位移，所以运输业能够提供给社会的“产品”就是“位移”，而衡量这种“位移”产品的度量单位是一个复式单位，即“吨公里”和“人公里”，它是运输业生产成果的指标。由于国民经济统计中使用了这个指标，人们往往把运输产品看作“吨公里”和“人公里”，这是把运输产品和它的计量单位混淆了。

（5）运输生产过程与运输消耗过程统一。

运输生产过程和消耗过程是同时进行的，生产的过程即是消耗的过程，两者不能在时间上和空间上分离开来，它靠提供劳务来满足社会需要。由于运输是边生产、边消耗，所以运输产品不能像工农业产品那样，可以储存起来，以供需要时消费。运输业所能够储存的只有运输能力，所以运输能力必须大于运输需求，也就是建立起足够的运输能力储备，这是运输生产和运输消耗的特点所决定的。另外，运输产品还是一种非贸易性产品，不能依靠国外市场，不能进口运输产品供本国消费。虽然可以向国外购买车、船、飞机等运输工具，但运输基础设施必须建在本国土地上，形成运输能力，才能为我所用，进行运输生产活动。从我国运输企业的实际情况来看，就是因为运输能力储备不足，交通运输才一直供不应求，处于紧张状态。

（6）运输生产场所具有特殊性。

工厂和农场生产的场所集中于一点，而运输生产的场所是一条线和广阔的空间。运输生产绵延几十公里、几百公里，甚至几千公里、几万公里，整个运输过程又经过各个运输环节、通过各种运输方式才能实现。因此，保证运输的连续性，各个运输环节和各种运输方式的协调性就特别重要。

（7）运输劳动对自然条件的依赖很大。

运输生产不同于工业生产，它不能摆脱对自然条件的依赖，飞机只有在允许的气象条件下起降和飞行，轮船也只有在适航的海域和航道才能航行，如此等等。运输作业的绝大部分又是在露天进行的，因而风险性较大，安全问题十分重要。运输业的工作场所、运输设备及工作人员分散性很大、流动性很强，点多、线长、面广，因此运输企业的财务管理也不同于其他部门。

（8）运输业是具有一定垄断性的资本密集型产业。

因为运输业并不生产有形的物质产品，所以构成运输业的资本与其他产业不同，只包括垫付在劳动资料和劳动者方面的资本这两部分。这就造成运输业中固定资本所

占的比重异常巨大,资本的有机构成比一般产业要高,不论是运输线路的修建、运河的开凿、航道的疏通,场、站、港等基础设施的建设,还是运输设备的购置,都需要大量甚至是巨额的投资,因而运输业是资本密集型的产业,也正是由于这一点,运输业的规模经济十分突出,是容易形成自然垄断的产业之一。再加上特殊的地理位置和气候、水流等自然条件等因素的制约,更使运输业成为具有一定程度垄断性的资本密集型的产业。

(9) 生产上点多、面广、流动、分散。

运输生产过程是车辆(船等)运载旅客或货物从起点向既定的目的地运行的过程。运输生产的成果是完成了旅客或货物的位移。从一般规律来看,承运货物起点及运达终点的分布是非常广泛的。旅客运输的起点虽然相对集中,但运送的目的地则往往因人而异。由此决定了运输生产点多、面广的特点。运输生产的流动性表现在两个方面:第一,生产过程本身的流动性,即运输工具与运输对象按既定的目标位移;第二,生产过程在空间分布上的流动性,除少数的定车定线运行外,大部分是随着客流、货流的变化而变化的。由于客源、货源分布的广泛性,决定了运输生产过程的分散性。一家运输企业的车辆分散在各条线路上运行,即使在同一线路上运行,各车也是独立作业的。

(10) 运输生产消耗,主要是运输工具的消耗,而不是劳动对象的消耗。

车辆(船等)是运输生产的劳动工具,行车耗用的燃料、润滑油、轮胎,维修车辆耗用的材料、配件、人工,构成了运输生产消耗的主要部分。而运输对象发生的消耗,如货物损坏或丢失、旅客伤亡事故等,并不是运输生产过程的要求,恰恰相反,是运输生产过程中尽可能避免发生的消耗。

(11) 运输生产时间上和空间上普遍不均衡。

运输需求是运输生产进行的必要条件,但却不是运输企业所能控制的。在时间上,客流、货流有明显的季节性;在空间上,则有明显的区域性和流向性。由于运输生产成果既不能储存,更不能调拨,而且运输生产的客、货运输需求又具有不平衡性,因而造成运输企业生产普遍不均衡。时间上有淡季、旺季之分,空间上有好线、坏线之别,很难避免空驶、空载。工商企业一般可以通过调整存货量来达到均衡生产的目的,而运输企业则难以做到这一点。

(12) 运输企业经营风险较大。

这是由上述各项特点综合作用的结果。点多、面广、流动、分散,运输生产过程受干扰的因素多,特别是社会治安状况、道路通行条件、自然气候等。行车安全的影响因素众多,其中许多因素是很难由企业一方控制的。一旦发生行车或安全事故,企业往往要承担巨大的经济损失。运输需求与社会经济发展密切相关,运输企业只处于被动的适应地位,服务对象——货主、旅客分散容易发生营业收入损失的现象。营业

收入损失主要包括相对损失和绝对损失。相对损失是指由于无法及时收回营业收入而造成资金使用效率下降所造成的损失。绝对损失是指营业收入成为坏账所造成的损失。总的来看，运输企业生产经营过程中潜在的不利因素较多，无法主动控制的因素较多，由此，决定了它具有较高的经营风险。

二、公路运输

公路运输企业主要经营旅客运输和货物运输业务，其主要的运输工具是各种类型的汽车。

汽车运输公司根据规模的大小和管理上的要求，可下设若干分公司、车场和车队。汽车运输公司的车辆由车队管理。车辆保修作业由车队的保修车间或专设的汽车保养场负责。汽车运输企业除了客货运输业务外，还有装卸作业。

公路运输企业的生产经营活动包括运输业务、装卸业务和其他业务。

(一) 汽车道路货物运输业务概述

货物运输即货物的载运及输送，它是在不同地域间，以对货物进行空间位移为目的的活动。货物运输活动可分为两类：一类是由生产企业自主从事的，它是企业具体生产活动的有机组成部分；另一类是由专门从事货物运输的企业所进行的货物载运及输送。

货物运输是社会物质生产的必要条件之一，对于国民经济的正常运转具有重要意义。从微观角度来看，货物运输中的托运人，即实体货物的生产商要将其生产所需原材料运至生产基地或将其最终产品运至目的地，一般需要承运人即货运公司的服务；从宏观角度来看，货运公司为生产部门运输生产资料，为消费部门运送消费资料，是联系国民经济各部门生产和消费的桥梁。

现代货物运输，按照运输工具的不同，可分为汽车道路货运、铁路货运、水路货运、航空货运和管道运输。这五种货物运输方式，因其所使用运输工具的特性不同，各有优势和特点，见表 1-1。

表 1-1 五种货物运输方式的特性

运输方式	汽车道路货运	铁路货运	航空货运	水路货运	管道运输
成本	中	中	高	低	很低
速度	快	快	很快	慢	很慢
可靠性	好	很好	好	有限	很好
距离	中、短	长	很长	很长	长

由表 1-1 可知，汽车道路货运相比于其他运输方式，具有速度较快、可靠性高、成本适中的特点，特别适合于中、短途的货物运输；此外，汽车道路货运机动灵活、

适应性强,可以实现门到门的货物运输。因此,在我国综合运输体系中,汽车道路货物运输一直是最主要的货运方式。

汽车运输企业的作业流程可以简单地表述如图 1-1 所示。

从图 1-1 可知,汽车运输企业从货主处得到货物,使用汽车将它们运输到外地(或本地另外处),交给货主。根据货主或运输的需要,在货物运输前可能要对货物储存、分装和简单加工。企业的运输车辆需要场地停放,车辆和货物处理设备还要修理和保养,企业管理也要设备和建筑物等,这些形成了站场。

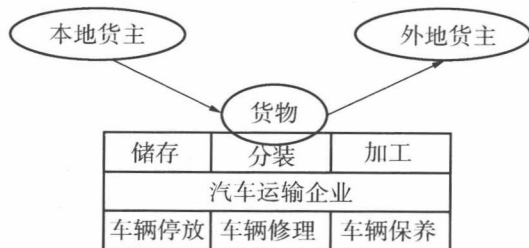


图 1-1 汽车运输企业的作业流程

(二) 我国汽车道路货运企业现状概述

目前,我国汽车货运企业的主要特征是:企业众多且规模小;车辆、货源渠道、货运站场等运输生产要素的组织化程度低;运输生产方式以单车分散经营为主,运输服务项目单一;长期以来并没有形成集约化经营的大型货运企业;市场竞争激烈,竞争焦点是价格。“多、小、散、弱”的格局始终是主流。

我国汽车道路货运企业现状分析:

我国汽车道路货运企业“多、小、散、弱”的现象是由多方面原因造成的。

(1) 就进出行业壁垒而言,汽车道路货物运输行业是一个易兴办、技术含量相对较低的产业,目前我国运输法规定的道路货运进入审批比较容易通过,货运企业初始投资进入壁垒不高。与较低的进入壁垒比较而言,道路货运行业的退出壁垒就比较高:资本市场的幼稚,使得很多运输企业不能在退出后筹措到足够的资本投资其他产业;车辆、装卸设备等资产的专用性也在一定程度上制约了企业的退出;人力资源市场的不完善,使得企业退出后很多职工不能找到合适的工作岗位,影响到社会稳定。这些都对汽车道路货物运输企业形成了“进低退高”的不对称的市场壁垒。

(2) 我国道路货物运输企业的组织结构受到了条块分割的行政体制影响:各地、各部门自成体系,企业规模不经济和专业化协作水平低,众多企业难以突破条块分割给定的边界,发展横向联合困难重重。企业间兼并机制的缺乏,使得市场集中度难以提高。道路运输市场,地区封锁、地方保护和市场分割现象不同程度地存在或变相存在,严重损害了汽车道路货运市场的公平竞争,阻碍了道路运输的规模化、集约化发展。

(3) 有效资本市场和融资机制的缺乏,也导致了企业规模增长和产业集中度低。以往国有企业主要是依靠政府拨款兴建的。改革中,国家投资下降,集体、个人投资急剧上升,总体上投资区域分散化。同时,中国资本市场的完善,不利于推动投资

资金的再聚集。

货运企业数量多、规模小，众多企业市场定位高度趋同，服务缺乏差异化，造成了当前汽车货运产业集中度低、完全竞争的市场格局，道路普通货物运输力严重过剩，营业性货运车辆的平均空驶率超过40%，远远高于发达国家30%左右的水平。汽车道路货运企业缺乏定价能力，行业定价长期走低（钱永昌，2004）。

较低的行业定价严重影响了企业的利润率，汽车道路货运的行业特点决定了其只能通过管理和控制成本来提升盈利水平。然而，当前我国汽车道路货运企业规模普遍较小，没有建立成熟的成本控制体系，没有实施战略成本管理，甚至有的企业成本计量都不准确，如何通过控制成本提高利润更是纸上谈兵。因此，能否建立和完善成本管理和控制体系，是目前我国汽车道路货运企业面临的巨大挑战。企业只有进行合理的成本管理和控制，才能获得更高的利润，才能在竞争中胜出，才能不断壮大和发展。

三、铁路运输

（一）铁路运输业概念

铁路运输是指通过铁路对时间和空间效应的创造。当物品因从一个地方转移到另一个地方而使价值增加时，铁路运输就创造了空间效应。时间效应则是指这种服务是在需要的时候发生。当旅客在需要的时间从他们所在的地方到达他们想去的地方时，铁路运输就创造了时间和空间效应。铁路运输是对使用者的一种服务，而不是产生可触摸的实体产品。铁路运输的一个特性是移动，包括速度、可靠性和服务频率。另一个特性是要使用铁路运输设备，这对客运和货运都是主要的因素。对客运来说，铁路运输设备影响乘客的舒服和安全；对货运来说，铁路运输设备影响运输的准备、运输货物的大小和装卸成本。铁路运输服务具有成本，包括主要服务的费用以及为使用者承担的如取货和送货成本等附加费用。

（二）铁路运输业的特殊属性

铁路运输业是网络型基础产业之一，其具有自然垄断性、不可分割性、交易界面的多维性、多产品特征、成本结构复杂性等特殊属性。

铁路运输业属于网络型基础产业，其具有自然垄断性、外部性、沉没成本巨额性、规模经济和范围经济性的一般特征，网络型基础产业的各种特殊的属性，是造成政府管制的内在经济动因。

铁路运输业存在密度经济，是因为对固定资产的高强度使用是降低平均运输成本的主要因素。特定线路上的运输量越大，客运密度、货运密度越高，运输成本则越低。

铁路运输业具有不可分割性。是指铁路传输网络及其他铁路资产是资本密集型的，具有整体性大量投资的特征，铁路资本单元如线路、车站、机车、车辆不能以无限细分的方式进行投资，只能按照生产特性的要求整体投资。铁路运输业的不可分割性导

致的一个直接后果是，与其说增量投资是由成本最小化决定的，不如说是由技术条件决定的。巨额的沉没成本投入意味着，投资一旦付出就很难挪作他用或转移出售，具有高度的资产专用性。

铁路运输业具有交易界面多维性。表现在它至少有三个业务层次和两个交易界面：三个业务层次是基础网络层次、服务网络层次和市场消费层次。基础网络层次包括不同类型的铁路运输业务品种，如客运业务、货运业务、集装箱业务、特货业务、行包业务和速递业务等；市场消费层次包括了各种类型的细分市场。其中，基础网络层次是服务网络层次的基础，服务网络层次是市场消费层次的基础，分别处于产业链的上游、中游和下游。两个交易界面是指基础网络层次和服务网络层次之间的交易界面，以及服务网络层次和市场消费层次之间的交易界面。

铁路运输业具有多产品特征。铁路运输提供客货运输服务，客运又可细分为长途客运、短途客运、气体运输、冷藏运输等种类，铁路运输还提供包裹运输、邮件运输、快运业务。铁路运输位移服务或铁路运输产品还具有质量维度，铁路客货运输产品还会因方向性、便捷性、舒适性、速达性、安全性的不同而呈现质的差异。

铁路运输业成本结构复杂。除了具有一般意义上的工商企业的各种成本之外，作为网络型产业还具有自己独特的成本结构，包括联合成本、共同成本或共享成本、特定成本、可避免成本、单独成本或总服务长期增量成本或总要素长期增量成本。联合成本是由于联合产品的存在而产生的，即两种以上的产品以某种无法避免和改变的比例被生产出来了，如列车空返成本就是满载列车运输的联合成本。共同成本是指产品比例是可以改变的，从而分配给某一服务的成本也会相应发生变动的成本支出，如为客货运输服务支出的铁路线路维修成本，如果停开货车，则这一成本就需要由客车单独承担。特定成本是指不能够确切归因的成本，如铁路线路的资本支出。可避免成本是指如果不提供某一服务就可以不用发生的成本支出。单独成本是指某一产品如果不被供给，总成本变化的部分。铁路运输业发生的成本由四部分组成：①列车工作成本，包括燃料费用、人员费用、机车车辆的维护和折旧费用。②轨道和信号成本，包括基础设施的经营、维护和折旧费用。③货场和车站成本。④管理费用。

（三）铁路运输企业的业务特点

我国铁路运输企业的运输生产是在铁道部的统一指挥和领导下，由各个铁路局及其下属的各个铁路分局相互配合、共同完成的。在会计核算上，铁路运输企业实行分级核算，各铁路局是一级核算单位，其下属的铁路分局是二级核算单位，铁路分局下属的各个站段是三级核算单位。这三级核算单位需层层负责，各铁路局直接对铁道部负责。铁路运输生产和管理体制具有一定的特殊性，这从根本上决定了其会计核算的特殊性。

铁路运输企业除了具有前面阐述的运输企业共有的特点之外，还具有以下两个特点：

1. 业务周转量较大。

与西方发达国家相比,我国的铁路客货运输业务量是非常大的。我国幅员辽阔,人口众多,铁路运输生产具有运输距离长、站点多、覆盖面广的特点,服务的范围涉及全国各个地区和角落,日常铁路客货运输的周转量较大,应该说,不论是客运还是货运,铁路运输在我国所有各类交通运输方式中基本上都排在第一位,铁路运输是我国最主要和最重要的客货运输手段。

2. 组织结构和管理体制比较复杂。

由于铁路是国民经济的命脉,所以,多年以来,我国的铁路运输一直是由国家铁道部直接控制的。铁道部在全国下设若干个铁路局,一个铁路局管辖几千公里线路,拥有几十万职工和几百亿元固定资产。在生产中,广大职工的劳动不是固定在一个地点,而是分散在铁路沿线。为适应这种点多线长的客观要求,在铁路局内部又设置了机务、车辆、工务、电务、车站、材料供应等基层单位,各部门在铁路局的统一指挥和领导下,从事各项铁路运输的生产经营活动。整个铁路局的铁路运输工作是铁路局、铁路分局或主管业务处以及机务、车辆等基层单位分级管理并完成的。

四、航空运输

(一) 航空运输

航空运输企业是一类技术密集、资本密集、对安全要求很高、国际影响很大的特殊运输企业,一般国家对它都实行全方位的管理和控制。

与其他交通运输企业相比,航空运输企业的特殊性主要表现在民航收入及运输票证的财务核算上。

1. 航空运输的概念。

一般而言,航空运输是使用飞机等飞行器从事空中运输的活动。广义的航空运输包括民航运输和军事运输。民航运输(简称民航)是使用各类航空器(主要是飞机)从事除了军事性质(包括国防、警察和海关)以外的所有的航空活动,是独立于军事航空和航空制造业的航空活动。民航有商业航空和通用航空之分。其中商业航空是指以飞机进行经营性的客货运输的航空活动,从事商业航空运输的企业与铁路、公路、水路和管道运输等共同组成交通运输系统。通用航空运输指商业航空以外所有的民用航空活动,包括工业航空、农用航空、航空科研、航空探险、飞行训练、航空体育运动、公务航空、私人航空等很多项目。

2. 航空运输企业与民航系统。

本书所指的航空运输企业是指专门从事商业性客货运输的民事航空运输企业,简称民航企业。

从组织结构上看,航空运输企业不是民航企业的全部,它只是民航系统中的一个