

交通财会 1997 年论文选

中国交通会计学会 编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书汇集精选了交通系统 1997 年财会优秀论文 40 余篇,就交通系统公路、港口、水运、汽运企业等有关的财务、审计、决策问题进行了多方探究,有助于提高交通系统各部门的财务决策和管理水平。

交通财会 1997 年论文选

Jiao tong Cai kuai 1997 N ian Lunw en X uan

中国交通会计学会 编

插图设计: 版式设计:崔凤莲 责任校对:杨杰

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 印张: 字数: 千

199 年 月 第 1 版

199 年 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 册 定价: 元

ISBN 7-114- -

(如有倒页者,可更换)

前 言

《交通财会 1997 年论文选》是根据 1996 年中国交通会计学会秘书长会议上每年出版一辑《论文选》的决定现由《交通财会》编辑部采集整理并征求了部分专家教授、编委、中国交通会计学会各专业委员会和各省、市、自治区交通会计学会的意见后编排出版的。本辑共有 43 篇文章,其中 1~13 篇已在 1997 年《交通财会》期刊上发表;14~43 篇是从 1997 年各省、市、自治区交通会计学会和专业委员会推荐的 100 余篇学术论文中筛选出来的,涉及到的交通门类有港口、公路、水运、汽运、交通工程等部门。文章内容包括交通行业深化改革、成本管理、财务管理、工程项目核算与管理基础设施建设、国有资产管理、资本经营、收费公路、审计与监督等。这些论文充分反映出作者勇于开拓,锐意改革,结合交通行业的特点选好课题深入调查研究,在取得丰硕成果的基础上,写出有较高水平的论述文章。但我们编辑水平有限,选登的文章难免发生疏漏和差错,请批评指正。

随着社会主义市场经济体制的不断完善,财会工作在经济活动中的地位 and 作用变得越来越重要。财会改革的任务也越来越重。为此我们殷切期望各交通会计学会或专业委员会适时组织和鼓励本系统的财会理论和实际工作者,再接再厉,积极探索在新形势下交通行业财会工作的新思路、新办法、新措施,并撰写出命题明确、文字简练、结构严密,具有指导性和实用性的学术论文,以飨读者。

编 者

1998 年 6 月 30 日

目 录

实现“两个根本性转变”,将事后核算反映转变为事前预测、控制和监督	交通部第一航务工程局	张永康	1
关于船舶按重置成本进行折旧的方法探讨	上海海运学院	邵瑞庆	8
学习借鉴德国、日本先进经验探讨我国公路筹融资办法	交通部财务会计司	张跃民	19
以电养航开创内河航运建设新局面	广西交通厅	古尚宣 余昌文	28
港口集团公司管理模式内部财务管理体制的探讨	大连港务局	张凤阁	38
当前国有公路运输企业财务状况及其对策	河北省交通会计学会	郭执绪	44
现代企业制度下会计职能的探讨	江西交通会计学会	陆 镇 梁启厚	56
谈高等级公路投资效益	黑龙江省交通厅	刘 纲	63
浅谈企业会计监督和内部审计监督的区别与联系	天津市交通局	王 伟	69
关于建立科学完整的交通项目法人制的管理体系初探	福建省交通厅	丘文君	75
关于收费公路及其通行费征收中值得思考的几个问题	浙江省交通厅	戴宪民	83
.....	浙江省交通厅公路管理局	傅哲祥	
浅谈港口企业如何完善内部经济核算			

.....	烟台港集装箱公司	李新桢	88
企业资金短缺原因探究			
.....	内蒙古汽车贸易公司	张静伟	93
公路收费经营规范化问题研究			
.....	西安公路交通大学	周国光	98
公路建设项目审计研究			
.....	四川省交通厅	谷名淮	115
交通建设资本金理财试论			
.....	重庆市交通局	禹培文	122
对于多渠道吸引资金建设发展公路设施的认识和具体			
		孙树森	
运作的体会.....	天津市公路管理局	刘惠洲	132
		冯志华	
施工企业国有资产的流失及其审计对策			
.....	交通部第二航务工程局	马国民	138
关于加强路桥收费经营管理的探讨			
.....	广东省交通厅	赵炜穗	143
浅议外经企业承包工程成本和费用核算			
	中国公路桥梁(集团)总公司	富 宁	
.....	中国港湾建设(集团)总公司	陈 松	150
试论公路工程项目效益审计			
.....	吉林省交通审计师事务所	廖卫平	155
试论产权制度改革			
.....	辽宁省交通高等专科学校	魏旦成	160
实行“两到位”、“一增强”促进公路专业运输企业的发展			
.....	安徽省交通厅	曹德云	173
开展融资合作经营 探索运力发展新路			
	山东省交通厅运管局	孔卫国	
.....	中国道路运输协会专家委员会	李延洛	176
浅谈建立科学的财务管理信息系统			

.....	烟台港务局	王辉军	188
从公路交通运输发展的角度探讨我国公路交通投资方向			
.....	甘肃省交通厅	伏偲林	198
试论会计报表分析			
.....	宁夏交通物资公司	胡吉聪	206
交通运输企业会计信息失真的成因及对策			
.....	广西柳州汽车运输总公司	韦林专	215
对公路部门国有资产管理的探讨			
.....	湖北省公路管理局	吕清敏	221
深化资金管理体制改革 切实搞好货币结算中心			
		盛俊德	
.....	华航集团湖北省航运股份有限公司	李 群	230
		杨川川	
公路股上市时如何处理土地费用			
.....	湖南省长永公路股份有限公司	陈满林	237
有关公路产权与经营权问题的几点思考			
.....	江西省公路局	颜林高 邓瑞明	240
汽运企业全面推行单车预付折旧全额承包经营			
几个问题的思考.....	福建省汽车运输总公司	游开旋	246
出让公路经营权,加速公路建设的探讨			
.....	陕西省交通会计学会	赵桂成	254
我省交通企业国有资产经营管理的现状、问题及对策			
		张建基	
.....	青海省交通厅	陆宁安	261
		沈运柴	
实现资产重组 推进科学管理			
.....	贵州省贵阳汽车客运公司	陈晓凤	269
社会主义市场经济条件下实施国有公路运输企业内部财			

务监督的思考
..... 云南省丽江汽车运输经贸总公司 杨丽琴 275
资本经营在道路运输企业运用的探讨
..... 吴鸿禧
..... 江西省长运集团公司 姜 滨 285
..... 杨 勇
关于当前国有资产流失之我见
..... 新疆乌鲁木齐市交通局 王慧杰 294
浅谈施工企业工程成本管理与控制
..... 山西省公路局晋城分局 常新香 298
关于转让公路经营权问题的探讨
..... 赵金峰
..... 河南省许昌市公路总段 张喜庆 303
..... 王亚超
对建立交通建设资金管理机制的探讨
..... 江苏省南通市交通局 朱健泉 309
试谈公路运输企业客运收入核算形式
..... 山东省东营汽车运输总公司 刘 伟 316

实现“两个根本性转变”，将事后核算反映 转变为事前预测、控制和监督

张永康

施工企业财务部门要遵守法律、法规，按照《会计法》规定：“办理会计事务，进行会计核算，实行会计监督”。为更好地履行核算和监督的职能，既要搞好事后核算反映，又要转变为事前预测、控制和监督。在市场经济新形势下突出做好与财务有关的经营决策、投资审定、效益监督三项理论联系实际的工作。

一、参与经营决策方面

(一) 思想上要转轨变型

把施工企业生产经营目标转到以提高经济效益为中心的轨道上来。由粗放型向集约型的“五个转变”：

一是抓承包工程项目的产值、产量，转到既抓产值、产量，更重要的抓质量、消耗、成本，提高施工企业的信誉。

二是抓主业增产增收，转向盘活国有资产存量，既抓主业生产经营，又抓多种经营和境外工程任务，寻找新的效益增长点。

三是抓外延扩大再生产，转向注重抓内涵扩大再生产，挖掘现有潜力，提高劳动者素质及企业整体素质。

四是抓一般科技工作，转向重点抓科技开发、技术改造和合理化建议，提高经济效益中的技术含量，扩大市场占有率。

五是从生产型管理体制，转变为效益型的现代化管理，提高施工企业承包工程项目工期短、质量好、造价低的综合经济效益。

(二) 参与配合投标价格的研究

多深入了解中标价格,有利于减少繁琐手续,简便易行的测算好目标成本。确定目标成本,一般是先确定目标利润,从工程目标价收入中减去目标利润,就是要努力实现的目标成本。测算好目标成本我们创举有如下四种方法:

1. 盈亏平衡测算法。从以往承包工程的同类型、同结构、同地区、同消耗直接费水平,结合当前材料市场价格波动情况和相对固定费用开支数,测算出工程项目的目标成本。

2. 套用定额测算法。从承包工程前还不具备施工图设计的条件,根据现有技术设计等资料,按国家主管部门规定概预算定额,运用万元定额,单位建筑面积定额,分部分项实物量综合定额(以每米、每平方米、每立方米等单位),先列出工程直接费用,再乘以国家预算费率综合系数,测算出工程项目的目标成本。

3. 经验估算测算法。从多年来承包工程的历史积累资料,分别不同类型、结构、地区,整理出以每延米码头、每米道路、每平方米工业与民用建筑、每立方米土石方等各类工程单位价格的成本价手册。根据承包工程总工程量,考虑加减当地工、料、机价格浮动系数,测算出工程项目的目标成本。

4. 议价工程测算法。从承包工程对工期、质量要求、路途远近、难易程度、概算有否漏项、所在地材料供应货源和价格变化以及施工中可能遇到的成本费用开支问题。根据概预算价格确定提高或降低系数幅度,测算出工程项目的目标成本。

不论采取那种预测目标成本方法,实际操作上是与施工图和已具备企业施工定额及历史成本水平编制施工预算紧密结合起来。有的“其他直接费”、“现场经费”中有关细目,可按定额或比例分别列入工、料、机、费项目的目标成本。当中标价低于施工预算(目标成本)时,其差额按《交通部施工企业成本费用核算办法》规定顺序予以调整。

(三) 经营决策中要分析还遇到的财务风险

由于市场竞争环境多变,各种不确定因素存在,加之客观原因

较多,要解决好举借过大,资产负债率太高;经营决策失误,投资回报率太低或出现资不抵债,经营中涉及企业相互担保,造成资金损失;有些经营合同或协议条款不全,结算不明等遇到经济纠纷和受骗上当等问题要引起各级财务部门足够重视,把好财务关口。

二、配合投资审定方面

为充分发挥现有资金潜力,不断提高施工企业资金的使用效益,凡部属航务、航道、公路等施工企业对外投资分别通过“短期投资”和“长期投资”两个会计科目核算。财务部门要着重配合长期投资一年以上的股票、债券和其他投资的审定工作。

1. 对市场发展有前景的联营、合资、合作项目投资看准目标的
 有价值证券投资;对“小、零、散”的多种经营要选择改善职工生活、
 稳定企业队伍起作用的小额项目投资。

2. 中外双方投资,外国合营者的投资比例一般不得低于
 25%;对无形资产的审定要慎重,外国合营者作为工业产权或专有
 技术出资的必须符合下列三个条件之一: 能生产我国急需的新
 产品或出口适销产品的; 能显著改进现有产品的性能、质量,提
 高生产效益的; 能显著节约原材料、燃料、动力的。

施工企业的专利权、商标权、非专利技术及土地使用权等无形
 资产向被投资单位投入时,要按购入的实际成本,自行开发经法律
 程序申请取得的实际成本,或按合同、协议约定的评估价值计价。

在投资和核算中财务部门要吃透和了解目前公认的无形资产
 组成要素有如下八项:

(1) 知识产权(法律上共同特点在于它的专用性、地域性和时
 间性,如专利权、商标权、著作权等。部属施工企业航务、公路、桥
 梁、水利、软基处理、给排水等有关建造方法,特殊造型均可申请专
 利权;建筑构件、特殊产品、水下建筑、专用机械制造等也可申请产
 品商标权。)

(2) 专有技术(在企业未取得专利权的技术诀窍和技术秘密,

如先进设计方案、工艺技术图纸、技术规范、配方等不成文经验。部属施工企业独特建造方法,质量控制方法,施工技巧均为独有的技术秘密。)

(3) 专营权(在政府授权准许企业使用公有财力,如电信、煤气、自来水、农药、烟酒等。)

(4) 许可证(经过政府审批许可企业进行的生产、销售,主要有进口许可证、出口许可证、生产许可证、质量许可证等。)

(5) 商誉(企业在其有形资产上能获得高于正常投资报酬率所形成的价值。如企业经营出色、信誉卓著、历史悠久、技术先进等,可获得超额利润的。部属施工企业各自不同的施工管理方法,成本数据资料等均为经营商誉。)

(6) 租赁权(企业按契约在一定期间内取得的租用其他主体的权利,出租人给予承租方使他获得额外经济利益。)

(7) 土地使用权(土地归国家所有,企业在购置土地使用所支付费用后取得的土地使用权,其所付费用全部资本转化成无形资产。)

(8) 其他无形资产(企业筹建时所发生的未形成资产的开办费、装修费、职工培训费等也可列入无形资产。)

3. 所有投资项目按审批权限,要经企业领导班子集体研究决策,资金要落实。凡投资项目要进行可行性研究,及时回收投资效益,避免投资失误。

4. 对已投资项目应按“成本法”或“权益法”规定核算。对外投资变化较大,内容较新,操作较难的是属于长期投资的股权投资和债券投资的会计核算。权益性资本投资的性质是指对股份有限公司投出的普通股,有限责任公司投资者的出资额等。以参与企业经营管理,对经营决策有投票权的资本。

当拥有被投资企业 20% 以下权益性资本投资时,采用“成本法”核算;当拥有被投资企业 20% 以上权益性资本时,采用“权益法”核算;当拥有被投资企业 50% 以上权益性资本投资时,既要采用“权益法”核算,又要成为直接控制生产经营活动母公司的子公

司,施工企业还必须定期编制“合并会计报表”。

三、经济效益监督方面

经济效益就是指施工企业在生产经营活动中投入与产出的比例关系。既包括受益者当期实现的效益,又包括由后期受益的潜在效益;既包括直接创造者获得的效益,又包括间接的由非创造者受益的效益。有益的效果就是效益,无益的效果就是零或负效益。

(一)施工企业财务部门对经济效益监督

考核的分类实绩图

		完成较多的工期短、质量好、成本低、工效高、资金占
经 济 效 益	直接效益	用少的工程项目应得收益
	可计算的效益	采取有效措施降低工程成本,减少浪费和返工损失
	能够计算的效益	对投资单位应分得的股票、债券等投资收益
		企业办多种经营实体的收益
		可预期但无法计算的效益

要取得较好的直接经济效益。必须加强工程项目核算,将管理重心由机关向施工现场转移,核算和管理以项目为对象,业务、统计、会计核算根据项目成本要素归集费用,考核盈亏。还要创造条件逐步组建劳务、物资、船机、资金四个内部市场,直接面对承包核算项目,减少中间环节,以项目负责人与内部市场直接签订合同或协议,形成双方经济制约关系。

从成本管理角度出发,要做好干前算、干中算、干完算:

“干前算”。指组织承包者熟悉图纸,确定分工,制订工、料、机、费节约措施,做好干前一切准备工作。

“干中算”。指分工责任落实到班组或人,实现目标成本要求的各项措施,确保工期、质量、安全,把夯实基层的基础管理与增产节约活动紧密结合起来。

“干完算”。指整个项目、切块项目或分项项目完工后,核算好工、料、机、费消耗量,运用“比、查、找”方法,分析节约或超支,量差与价差情况,根据各自包干数据,做到奖罚兑现。

“三算”是落实思想、行动、责任的工作基础,体现“干什么、管什么、算什么”的原则,是作业层发动群众实行承包工程项目核算,降低工程成本或产品成本的最好方法。也是企业经营者对承包者整个或切块项目交生产施工形势,交中标后项目造价、交工期、质量、安全要求,交承包的目标成本,交节约措施的落实和超额完成任务的“五交底”全过程。树立坚强的责任感,不准“以包代管”,负有经济上的奖罚责任。

(二)承建的施工项目要经常剖析

降低工程成本高低差距很大,我们应有侧重的进行“八个效果”剖析: 分析施工管理强弱的效果; 分析技术管理高低的效果; 分析材料费节超的效果; 分析人工费多少的效果; 分析船机费用大小的效果; 分析现场用水、用电、用气、二次搬运费等收支的效果; 分析现场费用、管理费用增减的效果; 分析工程预算(中标价)收入、余缺控制的效果。

(三)客观公正的对效益评审

施工企业是微利企业,更重要的是创造更多的社会效益,我们认为对效益的评论应强调六个要点:

1.企业的经济效益是否得到提高。

看企业是否在深化改革中求效益,技术进步中争效益,强化管理中要效益,提高企业整体素质中创效益的实际成果。

2.企业的投入与产出是否得到平衡。

在市场竞争激烈,任务不饱满或不平衡情况下,让企业在平等和适度竞争中,投入主力,改善经营,薄利多干,既干主业又干多种经营,盘活国有资产存量,优化组合,增加新的效益点,保持队伍稳定。

3.企业的资金运动是否得到良性循环。

不论资金管理体制如何,都应建立和健全资金管理责任制,杜绝资金体外循环。把管钱、管物、管生产的每个环节结合起来。强化外汇资金平衡和管理,及时掌握汇差动态。把有限资金集中起来加快技术开发和改造,发挥企业优势,占领市场。

4.企业的创造积累是否得到补偿。

有无逐步具备在“四自”条件下,自我积累,自我改造和自我发展的企业后劲。以资产为纽带,从“三个有利于”作为出发点,发挥规模经济效益。

5.企业持续、稳定发展生产是否得到保证。

看依靠全员组织骨干力量投入经营推广应用新技术、新工艺、新材料、新设备所取得的直接经济效益。优化产业结构、分配制度、人员培训及职工积极性是否充分调动起来。

6.企业是否正确处理好两个关系。

看宏观效益与微观效益的关系,近期效益与长远效益的关系,防止国有资产流失和产生短期行为。

(作者单位:交通部第一航务工程局)

关于船舶按重置成本 进行折旧的方法探讨

邵瑞庆

船舶是航运企业进行客货运输的主要工具,它在固定资产中占了相当大的比重,航运企业对固定资产的管理主要是对船舶的管理。和其他固定资产一样,船舶也通过折旧来计算其在营运生产过程中的耗费,以达到补偿的目的。如何选择恰当的折旧方法,科学、客观地计算和反映船舶在营运生产中的耗费,对航运企业的资本保全,维持经营的持续性有着重要意义。但我国持续的物价上涨已动摇了历史成本会计的基础,严重地歪曲了会计的信息。本文针对现行航运企业所采用的船舶折旧方法的弊端,探讨船舶按重置成本进行折旧的方法。

一、船舶按历史成本计提折旧的弊端

折旧要按船舶的历史成本及规定使用年限计算是多年来我国会计核算工作一直采用的方法。这种方法的存在和发展有其历史必然性。在计划经济环境下,物价稳定,币值基本保持不变,折旧按历史成本计提基本能如实反映船舶在营运生产过程中的耗费,在船舶使用期满时,就能实现对船舶的完整补偿,维持航运企业的简单再生产,既能保持货币资本,又能保持实物资本。但随着经济体制向市场经济转轨,物价不再稳定,自1978年起,我国物价呈持续上涨趋势,1985年后上涨速度加快,到1994年,物价上涨幅度竟然达到了21.7%。而在船舶市场,价格变化大起大落,例如1982

年到 1993 年间,有关的散货船及油轮的价格变化见表 1。

由表 1 看出,在 1982 年至 1993 年的 12 年间,船舶的价格一般都上涨了 2~3 倍。在这种船价变化大起大落的情形下,按历史成本计提折旧越来越显示出它的不足。这主要表现在以下几个方面:

1. 船舶耗费的补偿缺乏客观性。当船舶价格上涨时,按历史成本提取的折旧小于营运生产过程中的实际耗费,从而导致补偿不足,无法维持简单再生产。例如:一艘船舶的历史成本为 8 2000 万元,使用年限按现行规定为 15 年,假定物价每年上涨 8%,在它使用期满报废时,以历史成本为根据,采用直线法计算的折旧总额即为其历史成本——8 000 万元(假定净残值为 200 万元),而 15 年后欲购置同样的船舶则需: $8\ 200 \times (1 + 8\%)^{15} = 26\ 012$ 万元,与历史成本相差 17 812 万元,即相差两倍以上,而在船舶价格下降时,则会出现相反的情况。

2. 利润计算不真实。用多年前的船舶历史成本计算折旧进入当期成本与现行收入配比,当船舶价格上涨时,提取的折旧必然过低,就会虚增利润;而当船舶价格下降时,折旧提取就会过高,从提供的会计信息看,企业的经济效益比较低,但实际上是虚降了利润。

3. 应纳所得税计算不正确。这是由于利润计算不真实而导致的,当船舶价格变动时,虚增或虚降利润影响了航运企业的应纳所得税额的正确性,因而就会增加企业的税务负担或是影响国家的财政收入。

4. 使会计信息的真实性和可靠性大为降低。一是资产负债表所列资产净额不能真实反映企业的财务状况;二是损益表不能真实反映企业的经营成果。会计报表不能向企业投资人、债权人及其他有利害关系的报表使用者提供真实可靠的信息,使其无法作出正确的投资决策、信贷决策等。同时,企业的管理人员也会因此而对企业的经营状况作出错误评价,导致错误决策,会计参与经营决策的职能也就不复存在。

表 1

单位:百万美元(年末)

船 舶 类 型		DW T / CBM (万单位)	船 龄 (年)	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
散 货 船	Bulk/C ranes	2.7	5	6.2	7.5	6.0	3.8	4.0	7.0	11.0	14.0	11.0	13.5	12.5	14.0
	Bulk/C ranes	3.8	5	8.6	8.3	6.8	4.7	4.9	8.9	14.0	17.2	13.0	18.5	16.0	17.0
	Bulk	6.0	5	6.3	7.5	8.8	6.1	7.8	13.0	17.0	21.5	18.5	23.0	18.0	18.5
	Bulk	12.0	5	7.8	11.0	13.5	11.0	12.9	19.5	27.5	32.0	28.0	37.0	28.0	28.0
油 轮	M / T	3.0	5	11.0	12.3	8.3	6.5	11.0	13.0	16.0	20.0	21.5	20.0	14.5	18.0
	M / T	8.0	5	6.0	11.0	9.0	9.0	13.0	16.0	22.0	34.0	34.0	32.0	22.0	31.0
	M / T	13.0	5	9.0	11.0	9.0	8.3	13.8	20.0	28.0	40.0	37.0	36.0	29.0	34.5
	LPG	0.3	8	3.2	3.0	3.0	2.8	2.8	5.5	6.5	9.0	9.5	8.5	6.0	5.5
	LPG	1.2	8	10.5	9.0	8.5	6.0	6.5	13.0	18.0	22.0	23.5	21.0	17.0	15.0
	LPG	2.4	8	10.0	10.0	10.0	8.0	8.0	18.5	22.5	27.0	29.0	27.0	21.0	21.0
	LPG	7.5	8	18.0	12.0	12.0	8.0	10.0	20.0	30.0	47.0	53.0	47.0	37.0	36.0

资料来源:《航运统计与市场评论》(Shipping Statistics A nd M arket R ev i ew)1994年第3期。