

3、严格区分基本建设与运营业务,努力改变主体不分、业务混算,绩效不明的状况。在某些特殊的情况下,还应采用项目会计法,对特定实体进行单独核算。当然,区分业务、分别核算,并不意味着将建设活动与运营活动完全孤立起来。比如,国外的轨道建设大都由房地产开发公司负责,而交通经营则由运营公司实施,当前者完成且房地产升值时,后者的外部效益即可获得,但在我国,情况几乎完全相反。

4、正确对待固定资产损耗,合理认定并正确计算折旧,提高折旧意义上资金的使用效果。从现实情况看,有些企业由于工程竣工结(决)算方面的工作滞后,导致折旧及相关问题日益突出:一方面,固定资产未入账(仍表现在“在建工程”等账户上),却计提折旧并形成大量的企业内部沉淀资金;另一方面,折旧计入成本(含费用、支出,如“制造费用”、“营业费用”、“其他业务支出”等),导致净利润实际减少甚至亏损(或严重亏损)。其结果是:账面核算不合规,损益资料不真实,资金使用控制难,亏损补贴压力大。鉴于此,企业既应考虑有形磨损,又应虑及无形损耗,及时办理工程竣工结(决)算与固定资产入账等手续,合理选用折旧政策并正确计提折旧。而企业在合理认定折旧并计入成本的同时,还应将之视同一笔现金流入并纳入资金(资本)预算,实施相应的控制与管理,以提高折旧资金的使用效率、效果及效益。

三、提高管理水平,合理控制成本费用

加强成本的控制与管理,既要立足眼前,更要放眼未来。对此,我们认为公共交通企业应注意做好以下几方面工作:

1、从客观现实角度看,目前企业成本管理的基础工作还相当薄弱,有关或相关资料尚不健全,需要大力夯实基础工作。因此,企业应制定和修订各种消耗定额与费用标准,

健全各种计量尺度和原始记录,规范各种作业活动及其核算工作,尤其是会计核算,以确保成本管理所需的数据资料真实、完整。

2、分清营业内业务与营业外业务、经营性业务与理财业务、主营业务与附营业务、基本业务与辅助性及管理性业务、主体业务与关联交易,做到区别对待,正确核算,以确保成本控制全面合理,重点突出。

3、加强基于“开源”的“节流”工作,同时更应重视和强化全局的、长远的成本管理,即以战略为导向实施对成本的控制与管理。换言之,要注意:从动态角度实施对成本的1年以上或3至5年甚至更长期的计划与控制;从全局角度动员全体职工重视和参与成本及成本管理;充分发挥专业职能部门管理成本的作用,同时努力促使专业控制与群众控制相结合;在多层次(尤其是高层管理当局)实施对成本的相互干预与联动控制。

4、在企业与职工对成本及成本管理基本达成共识的基础上,努力创建企业成本管理文化,共建“心理契约”,不断追求卓越,推动全员创新,实施可持续的低成本战略。

5、目前,公共交通企业已呈现出特有的格局与鲜明的特征,即多型线路、多种经营、多级所有、多类形态、多元投资,而票制、票种及票价仍沿用传统的模式与技法,不利于企业对成本的控制与管理。对此,我们认为,还应在票制、票种及票价等方面实行改革,以计程票制取代单一票制,以单程票和储值票为主要票种,分别不同车型合理定价,并进行分段计价,从而使计费标准与运营成本趋于合理,也为今后在网络技术支持下实施成本控制、票务制定及系统管理提供条件。

(作者单位:中国人民大学 中成股份公司)

责任编辑 刘黎静

·建议·

救灾捐款应作专项收入核算

□ 郑成林

有些单位在收到社会团体和各界人士的救灾捐款时,在账目上将它作为“其他收入”处理。其理由是:救灾捐款既不是由财政部门或上级单位拨入的经费,不能作“拨入经费”处理;又不是从财政专户拨来的预算外资金收入,因而也不能作为“预算外资金收入”。所以,只能作“其他收入”处理。为了反映救灾捐款收入情况,一般在“其他收入”科目下设置“救灾捐款”明细科目进行核算。

笔者认为,救灾捐款不是一般的捐款收入,它是由政府同意和筹集的,专门用于救灾支出的资金,是一项财政性资

金,不能作为单位的正常性经费使用,必须专款专用。如果作为“其他收入”处理,在年终结转“结余”时,容易转入“结余——正常性结余”科目。特别是在实行会计电算化后,计算机自动转账功能一般是将“其他收入”自动转入“结余——正常性结余”,而不是自动转入“结余——专项结余”。

因此,笔者认为,在会计核算上,应将救灾捐款作为单位的一项不需上缴财政专户的特殊的预算外资金收入处理,可在“预算外资金收入”科目下设“专项收入”明细科目进行核算,支出时作“经费支出——专项支出”,年终结账时,将“专项收入”和“专项支出”两个明细科目余额转入“结余——专项结余”明细科目。

(作者单位:广东省翁源县财政局)

责任编辑 张玉伟