

种办法使“时间差资金”活起来。二是实现资金的集中统一管理,减少银行帐户,引进银行管理机制,成立内部银行、内部结算中心,利用经济杠杆融通资金,达到互通有无、互补余缺、减少信贷,节约资金成本,增加综合效益。如天津港自1992年成立结算中心以来,到1995年底,为局基层企业融资4715万元,为港口基本建设筹资1.4亿元,节约生产和建设费用3000万元,极大地缓解了港口生产建设资金的不足。烟台港成立厂内银行后,对资金实行集中管理,在国家金融政策允许的范围内,参与一些金融活动,如大额存款、定期存款、委托银行,贷款等,充分发挥沉淀资金的作用,保证了资金的增值,且平均每年节约贷款利息300多万元。三是调整资产结构,把“死钱”变活。如广州海运(集团)公司在对现有资产分项目的经营情况和效益进行全面清查的基础上,对亏损的运输船舶、辅助船舶和其他闲置、无效的资产处理变现,优化了资产结构,盘活了存量资产,增加了当期现金流入量,降低了资金成本,减少了企业亏损,增加了企业当期净收益。四是增强负债经营意识,拓宽了筹资渠道,多方筹集资金,除向银行贷款外,还在境内外发行债券、股票、商业票据,内部集资等。如中国远洋运输(集团)总公司1995年在美国发行了1.6亿美元的商业票据。五是加大了清理应收帐款的力度,成立清欠小组,制订清欠措施,落实清欠责任,积极催收欠款,使1995年应收帐款占收入的比例比1994年减少了3个百分点。六是合理确定资金占用额,减少资金占用,加速资金周转,提高资金使用效率。这些措施保证了企业正常生产经营活动对资金的需要。

#### (六)强化成本管理,努力降低成本。

交通企业都把成本管理作为一项重要工作来抓,形成了一套行之有效的方法。一是推行“目标成本费用管理”、“标后预算管理”,建立成本费用管理责任制,层层落实,把成本费用完成好坏与职工经济利益挂钩,调动职工参与成本费用管理的积极性。如交通部第一公路工程总公司结合公司内部的承包经营责任制,根据下

属公司的设备、资金占用、人员及施工任务等情况,给各分公司下达成本指标,作为承包合同的主要指标。总经理与公司经理签定承包合同,年底根据完成合同的好坏进行考核,并按奖惩规定进行兑现,当奖则奖,当罚则罚。二是实行“划小核算单位”、“单车租赁承包”等方法,加强成本费用控制。如交通部第三航务工程局把能独立核算的单位尽量搞成独立核算,对经济效益不好的二公司分解成几个独立核算的分公司,调动各公司的积极性,使二公司由亏损变成盈利大户。三是通过开展学习“华铜海”轮活动,广泛开展船员自修,节约船舶修理费,努力降低成本费用。

为改变一些企业经济效益下降而职工工资增加的现象,使职工的工资收入与企业的经济效益挂钩,根据“两个低于”(工资总额的增长低于企业经济效益的增长、人均工资的增长低于劳动生产率的增长)原则,合理确定了部属港航工业企业“工效挂钩”基数,并将交通部直属施工企业工资与利润挂钩比例由20%提高到40%,提高企业和职工对经济效益的重视程度。为鼓励交通部直属施工企业加速折旧,增强发展的后劲,还将增提折旧视同利润,允许提取含量工资,不断完善“工效挂钩”办法。各级交通主管部门根据所属企业的实际情况,分别实施了符合行业特点的工资管理办法,妥善处理好国家、企业、职工三者分配关系。

(交通部财务司供稿)

李浩 许春风 杨省世执笔)

## 铁路部门 财务会计工作

### 一、财会法规制度建设

1995年,铁路行业认真贯彻执行《会计法》和“两则”、“两制”,在加强财会法规制度建设方面主要做了以下工作:

(一)适应新财会制度的需要,完善铁路行

## 业的财务管理和会计核算制度

1. 对铁路运输企业,铁道部1994年制订并发布了《铁路运输企业“管直”方案实施办法(试行)》,决定在全路运输企业实行“管内归己、直通分配”(简称“管直”方案)的运输收入分配办法。所谓管内运输,是指发生在一个铁路局管内、不经过其他铁路局线路所完成的各种运输;经过两个及两个以上铁路局所完成的各种运输均属于直通运输。“管直”方案的实施,改变了多年来运输企业收入分配以支出为主要依据的作法,从而避免了各运输企业之间攀比支出增大,加大了铁路局管理成本的责任。

1995年,铁道部又对“管直”方案进行了完善,收入清算上,按“管直清算、一次到位”的思路设计,采取“管内部分调节、直通不同单价”的办法。此外,铁道部还发出了《关于规范优质优价旅客列车财务管理的通知》,调动了运输企业增运增收的积极性。

2. 对铁路工业、供销、施工企业,铁道部制订了《资产经营综合指标考核试行办法》,拟用国有资产保值增值率、资本金收益率、百元销售收入成本费用、商品流通费率、产品销售率、应收帐款周转率、存货周转率、资产负债率、产值利润率等9个指标对以上企业进行考核。

3. 为了加强铁道部财务司自身的财会基础工作,制订了司内收入、支出、工业事业、基建、施工、资金等14项财务管理和会计核算办法。

(二)按照财政部的要求,制订了铁路企业内部财务管理办法

1995年,铁路行业按照财政部《关于工交企业制订企业内部财务管理办法的指导意见》的要求,结合铁路特点,分别制订了铁路运输企业、工业企业、施工企业的《企业内部财务管理办法》,进一步规范了铁路企业财务基础工作、资金、存货、固定资产、在建工程、无形资产、递延资产、对外投资、负债、销售收入、利润等方面的财务管理工作。

(三)适应建立企业自我约束机制的需要,加强财会监督制度建设

1995年铁道部发出了《关于加强铁路财务监督检查工作的通知》,对铁路企业建立自我约束机制,增强各级领导和财会人员的法制观念,具有推动作用;对加强铁路企业的运输收入管理、成本费用管理、工资管理、资金管理等方面的监督检查都提出了具体要求;提出要在铁路运输企业、工业企业、物资企业、施工企业、事业单位、多种经营企业、集体经济企业完善分级监督检查网络,逐步建立专业财务监察人员与群众相结合的稽查体系。

## 二、财会基础工作

为了使会计核算工作规范化、科学化、标准化,提高会计工作水平,铁路行业一直致力于加强财会基础工作。

铁路行业自1989年开展会计工作达标升级活动以来,铁道部先后颁布了《铁路会计工作二级标准考评细则》、《铁路会计工作二级单位考核确认办法》,制订了会计工作达标和三级考核评分办法及工作计划。通过全路各单位的共同努力,到1993年底,全路已达标单位4475个,占决算单位总数的70%。其中三级单位1020个,二级单位39个。

为了配合新会计制度的实施,适应会计核算化的需要,进一步强化财会基础工作,铁路行业重新对1989年的《会计工作达标升级考评办法》组织了修订,于1995年发布了《会计基础工作标准化试行办法》,并在全路实施。铁道部制订了总体规划和总体要求。

铁路系统各单位结合自身的实际,对标准化工作提出了落实的措施。如:呼和浩特铁路局要求局属各单位对已达到标准化的单位每两年进行一次复查,达不到标准的收回标准化证书,已实现标准化的单位,要对分管财务工作的领导和财会人员进行一次性奖励;沈阳铁路局举办了全局会计基础工作标准化知识竞赛;铁路工程总公司要求所属各单位必须在1997年内基本实现会计基础工作标准化,并将标准化工作的重点放在多种经营企业、工程指挥部、项目经理部、分队、分厂等基层单位;铁路通信信号

总公司成立了会计基础工作标准化领导小组及办公室,负责组织指导、验收工作。

### 三、资金管理

1995年,铁路行业资金管理主要做了以下工作:

#### (一)不断探索铁路资金管理的新路子

为了缓解铁路资金紧张状况,加强资金的集中统一管理,铁道部于1995年2月正式成立了铁道资金结算中心。一年来,资金结算中心运作效果明显,主要表现在:加快了结算速度,加强了对路内单位货币资金的集中管理;引进银行管理机制,建立了一套以资金管理为中心的资金调剂、计划、行政、财务、会计等方面的管理制度。

#### (二)发行国家铁路建设债券

为了扩大铁路建设资金筹集领域,解决铁路基本建设资金短缺问题,经国家计委、中国人民银行批准,发行了铁路建设债券15.3亿元。

#### (三)组织清理铁路企业“三角债”

近年来“三角债”的剧增,极大地困扰着铁路企业,抑制了铁路企业生产的发展和基本建设的进度,为此,铁道部每年都要组织清理“三角债”工作,1995年,累计清欠51.8亿元,解开债务链135亿元。同时,完善了铁路行业债权债务统计报告制度,首创了组织铁路、冶金、煤炭三个行业间“三角债”抹帐,成为清欠工作的新模式。

### 四、成本管理

“八五”时期的后3年,铁路运输以低运价对高物价,面临日益严峻的形势,全路各单位不断强化经营管理,眼睛向内,苦练内功,挖掘潜力,降耗提效,特别在成本管理方面,取得了显著成绩。

(一)根据“两则”、“两制”的规定,1993年制订了铁路运输、工业、施工企业成本费用管理规程和办法。

为了适应社会主义市场经济发展的需要,规范、加强和指导铁路运输、工业、施工企业的

成本费用管理工作,1993年,铁道部制订了《铁路运输企业成本费用管理核算规程》、《铁路工业企业成本费用管理办法》、《铁路施工企业成本费用管理办法》,并发布全路施行。这3个《规程》和《办法》分别规定了铁路运输、工业、施工企业的成本费用管理的基础工作,成本费用的开支范围,成本费用核算办法,成本费用管理责任制,成本费用的计划、分析、预测和计算,成本费用的考核等。

#### (二)加强铁路企业成本管理

铁路运输企业不同于工业、施工企业,它的成本分解比较困难,因此,铁路根据其特点,实行不同于其他企业的铁路运输成本管理模式。具体讲,就是在成本总量宏观控制的基础上,实行成本增量弹性挂钩的办法,即成本的增长要建立于运输收入增长的基础上,成本增长率要低于运输收入增长率。在成本总量的控制方面,建立了铁路局局长(总经理)、局总会计师、财务处处长三人负责制,实行节奖超罚,加大了运输企业成本管理的责任,使运输企业打破了“统收、统分、统支”的计划经济管理模式,取得了明显成效,“八五”后3年成本增长的幅度逐年下降。

铁路工业、供销和施工企业也根据各自不同的特点,分别采用适合自身特点的成本费用管理模式。

#### (三)举办会计知识竞赛

1995年,铁路行业分别举办了全路工业系统、基建系统会计知识竞赛,这两项竞赛都采取从基层抓起、层层选拔、推荐的方式,全面动员铁路工业和施工企业财会人员人人参加学习,共编印了各种学习辅导材料和书籍2.5万册。通过这次竞赛,初步达到了“激励和促进广大财会人员努力提高业务素质,普遍开展以《会计法》为中心,‘两则’、‘两制’和新税制为重点的业务学习”的目的。

### 五、会计电算化工作

铁路行业的会计电算化工作起步较早,10多年来在全路各级财会部门的共同努力、配合

下,已初具规模。

(一)1990年,铁道部制订了《铁道财务会计信息管理系统“八五规划”》和《关于加强铁道财务会计信息管理系统管理的若干规定》,以此为纲要,在铁路运输、工业、供销和施工企业中,做到了基本具备硬件环境、适用的软件成果、实现联网交换信息、培养了开发应用队伍,取得了经验,提高了会计工作效率,获得了较好的经济效益。

### (二)推广适用的会计软件

1. 铁路运输企业1995年已完成推行小型机统一的核算软件工作,并在6个铁路局推广“材料核算、物资管理信息系统”的基础上,进一步做了完善优化工作,纵深推广到基层站段。

2. 铁路工业企业抽调人员,组成专门的“铁路工业企业会计核算系统”软件推广小组,以授课、咨询、安装等方式在6个单位进行试点推广。

3. 铁路供销企业推广统一的“铁路供销企业财会信息系统”卓有成效,并研制了“铁路供销企业细化会计核算系统”软件,准备1996年在铁路供销系统进行推广。

4. 铁路基本建设单位的“基本建设系统会计核算软件”研制工作已基本完成,准备1996年进行推广。

5. 铁路工程总公司的“施工企业会计核算系统”软件已经开发成功,并通过铁道部鉴定,在部分单位进行推广试点,准备1996年在铁路工程总公司系统内全面推广。

### (三)开展会计电算化知识培训鉴定工作

为了提高财会人员的计算机操作和应用水平,1992年,铁道部制订了《铁路财会人员掌握计算机能力鉴定实施办法》,全铁路系统开展了财会人员的电算化知识培训鉴定工作,做到统一编写考试大纲、统一出题、统一时间组织考试,连续七年开展了全路财会人员掌握计算机能力鉴定工作。1994年末,全路共有47568人次参加了鉴定考试,合格人员24425人,合格率为51%,合格人员占全路财会人员总数的31%,其中,一级合格人员20人,二级330人。

更为重要的是,通过培训鉴定工作,促进了全路财会人员学习会计电算化知识;为今后进一步普及会计电算化,加速会计现代化进程,创造了很好的条件。

## 六、财会人员管理

1995年末,铁路系统共有财会人员79525人,比“七五”末增长了16.2%。其中,高级会计师占0.46%,会计师占10.03%。

### (一)加强会计证管理工作

1990年财政部发布《会计证管理办法(试行)》后,铁道部及时制订了《关于会计证管理办法的补充规定》,明确规定了铁路企业、事业单位财会人员的发证办法和会计证档案管理职责。1991年,铁道部又发出了《关于加强会计证档案管理和年检工作的通知》,要求所属各单位对于已取得会计证的财会人员,要建立持证人员档案,并实行会计证年检制度。为了及时掌握全路颁发会计证情况,设计了《年度会计证统计表》。到1995年末,全路持证人员达66672人,占财会人员总数的83.8%。

### (二)强化财会人员培训工作

铁路行业十分注重财会人员的培训工作,这对于提高财会人员素质,提高会计工作水平,起到了重要的作用。“八五”期间,铁路财会人员中,大专以上文化程度人员的比例从17.8%提高到25%,中专以上文化程度的人员从52.6%提高到63.8%,分别提高7.2和11.2个百分点。仅1995年,全路各级财会主管部门和各级铁道财会学会共举办各种层次、不同类别的培训班827个,培训财会人员33530人次。

(铁道部财务司供稿)

黄少松 王银炉执笔)

# 建设部门 财会工作

建设部是国务院主管全国建筑业、城市市政公用事业、房地产业的职能部门。建筑业、城