

资金运用实行集中(总分两级公司)、归口(资金运用部门)管理的原则,并要求1995年内不得进行新的资金投放业务。资金运用工作,要从增加资金投放、扩大运用规模转移到调整运用结构、压缩不良资产、盘活现有存量、逐步符合《保险法》的要求上来。1995年在资金运用结构调整、清理资金运用项目和回收资金、压缩贷款比重等方面取得明显成绩。由于各级公司把资金管理真正摆上了议事日程,采取上述有效措施,1995年人保公司的资金状况和资金形势有明显改观,偿付能力大大增强,在部分省市发生特大自然灾害和意外事故时,没有发生由于资金不足而影响赔偿的情况,维护了作为“国家保险公司”的人保公司的对外形象。

### 五、强化全员核算意识、改进内部核算办法

一是强化了风险管理和全员的核算观念。从保险费率厘订、条款修订、业务结构调整、承保与理赔的权限和质量以及防灾防损等各个方面都体现了“双增双节”的效益意识。二是改进了内部核算制度,对机动车辆险、农业险推行了分险种考核办法。沈阳等部分省市分公司还全面推行了分险种核算办法,起到了优化险种结构、加强业务经营管理、提高经济效益和会计人员参与业务经营决策的作用。三是进一步完善了内部再保险机制,推行了成数分保和临时分保相结合的再保险管理办法。成数分保规定各分公司将国内财产险(含短期人身意外险)业务的20%向总公司办理再保险,同时总公司承担各分公司20%的赔款和费用。推行内部再保险机制,有利于各级公司分散风险、分摊损失,加强经济核算观念,保证其经营的基本稳定,同时提高了各级公司的承保能力和偿付能力,壮大了人保公司应付巨灾风险的整体实力,并为贯彻执行《保险法》关于再保险的规定作了技术上的准备。

### 六、进一步做好会计基础工作和会计队伍建设

在会计基础工作和会计队伍建设方面,

1995年人保公司也有新的突破。一是进一步强化了会计基础工作规范化管理,并重新修订了《中国人民保险公司会计工作规范化管理手册》。这使各级公司的会计基础工作意识及其效果有新的改观。二是全系统1.2万名会计人员的政治、业务素质有所提高,会计职业道德教育初见成效,会计人员在职培训和继续教育取得了新成绩、新经验。三是经中国人民银行和民政部批准,正式成立了中国金融会计学会保险会计专业委员会,保险会计理论研究和学术研讨活动逐步在各级公司会计人员中普遍开展起来。

(中国人民保险公司财务会计部供稿)

张喜坤执笔)

## 民航部门 财务会计工作

### 一、1995年民航财务会计工作情况

#### (一)民用航空管理概况

民用航空是国民经济发展的基础性、先导性行业。民用航空的现行管理体制,实行政企分开,航空公司和机场分设,以航空运输企业为主体,空中交通管制、航空油料、航空器材供应等企业、事业为辅助的行业管理体制。民用航空运输企业的根本任务是:根据国家计划和市场需求,经营旅客、货物、邮件、行李的航空运输和工业航空、农业航空、石油航空、特种通用航空业务等,满足社会对航空运输和通用航空的需求,为企业和国家积累资金。民航机场(航空港)是航空运输生产和发展的先决条件,它为飞机的起降和旅客、货物、邮件、行李进出港提供地面服务,参与着航空运输的生产过程。

民航业管理的企业分为直属企业而非直属企业。民航直属企业的财务管理体制是:民航总局直属运输、工业、供销等企业按《中华人民共和国企业所得税暂行条例》,以33%税率缴纳所得税,同时国家为支持民航事业的发展,按

15%返还给民航总局,用于弥补企业亏损和归还贷款。由于民航体制改革尚未全部完成,国家税务管理机关同意民航直属的航空集团公司、工业、供销等企业就地缴纳所得税,其余直属企业均由民航总局集中缴纳。

在财务会计制度上,民航运输企业(包括航空公司、机场)执行财政部颁发的《运输企业财务制度》和《运输(民用航空)企业会计制度》;民航业管理的工业、供销、事业单位分别执行国家现行的相关财务、会计制度。

## (二)民用航空生产、财务概况

1. 航空运输持续、快速发展。1995年民航全行业共完成运输总周转量71.4亿吨/公里,旅客运输量5117万人次,货邮运输量101万吨,分别比1990年增长1.9倍、2.1倍和1.7倍,5年平均增长速度分别为23.4%、25.2%和22.2%,为同期国民经济增长速度的2倍、交通运输业增长速度的3倍、世界民航增长速度的4倍。我国民航运输总周转量在国际民航组织的位次已由1990年的第18位上升到第11位。1995年底民航共有航线797条,比1990年增加360条,通航世界33个国家53个城市。

2. 经济效益、社会效益显著。1995年,民航针对汇率并轨、航油涨价带来成本大幅度上升、企业利润滑坡、亏损企业增加的实际情况下,一方面及时调整工效挂钩的具体办法;加大利税权数、降低生产指标的权数;将原属于考核指标的总收入、业务总支出调整为计算效益指标的内容;将原来工效挂钩的生产、利税两项指标的范围,调整为利润、安全、生产、业务总收入、业务总支出5项复合效益指标,以此来促使用民航航空保安全、增效益目标的实现;另一方面把增收节支扭亏增盈作为1995年的主要工作。民航总局与直属的47个企、事业单位,签订了“增收节支,扭亏增盈”责任书。责任书签订后各企、事业单位层层分解、落实责任,做到千斤重担万人挑,人人身上有指标。经过上下共同努力,1995年的增收节支工作取得了较好的成绩。1995年,民航全行业主营业务收入为515.97亿元,比上年增长14.6%,主营业务成本为380.71

亿元,比上年增长13.23%,销售费用为34.95亿元,比上年增长8.21%,管理费用为20.79亿元,比上年增长11.21%,财务费用为64.93亿元,比上年增长17.63%,实现利润19.13亿元,比上年增长16.47%。1995年民航总局直属企业实现利润18.62亿元,与1990年相比按可比口径计算平均增长15%,5年共实现利润119亿元,向国家上交利税170亿元。通用航空作业19万小时,重点开展了飞播造林、航空护林、防治农业病虫害等项目,取得了较好的经济效益和社会效益。

## 3. 严肃财经纪律,开展财务检查。

整顿财经纪律是民用航空1995年的工作重点之一。1995年的检查整顿侧重于4个方面,即①加强财务收支管理,查处乱挤乱摊成本费用,严禁预算内收入转为预算外;②查处乱投资、乱拆借及兴办“三产”中的问题;③明确企、事业间的清算纪律,解决民航内部的“三角债”;④查堵国有资产流失。经过检查整顿,共查出挤占成本、扩大费用支出6.31亿元,截留收入1.4亿元,调整增加利润2.4亿元。

## (三)推进整章建制,努力提高财会人员素质

1995年,民用航空系统按照财政部颁布的《企业财务通则》、《运输企业财务制度》,并结合民用航空的行业特点,组织各运输企业编写了10余万字的《民航运输企业财务管理办法》。“办法”分为13章301条,对运输企业的融资方式和管理,飞机租赁的财务管理,汇兑损益和外汇风险、高价周转件的摊销,飞机发动机大修费用预提办法,各种递延资产的递延年限,对外投资的决策与管理,成本费用的预提范围,预算内收入的管理,财务报告的规范内容,财务指标评价体系 and 基础工作的要点等都做了比较详细的规范。

针对财务检查中发现的民航企、事业单位所办“三产”严重挤占预算内成本、费用的实际情况,民航总局制定下发了《关于民航第三产业财务管理办法》,规范了民航企、事业单位所办“三产”使用、借用预算内财产、资金的办法,明

确了“三产”利润的分配原则。

为了提高民航系统财会人员的素质,帮助企业财务部门领导转变观念、更新知识,民航总局举办了3期股份制业务高级研讨班和1期英语培训班,组织了10余次专项财会业务研讨和培训。提高了财会人员的业务水平,取得了好的效果。

(四)建立民航财务信息网络系统,进一步提高会计电算化水平

为了加快财务信息的传递,民航总局决定用3至4年的时间,进一步将民用航空的电算化水平,改造各企业现有的微机局域网,建立民航财务信息系统的广域网,网络连接到民航系统的航空公司、分公司、机场等企、事业单位,形成纵横交错的财务电算化网络。1995年已开始对网络进行设计,同时进行网络需求分析的研究工作。

## 二、民用航空财务会计工作的特点

### (一)利用租赁形式,发展民航事业

中国民用航空业为了满足国内外市场的需求,适应改革开放的形势,在八十年代初就尝试采用了融资租赁、经营租赁等多种形式来解决民航运输企业对飞机、发动机的需求。十几年来,共租赁飞机295架,其中,融资租赁225架,经营性租赁70架,利用外资额105亿美元。租赁会计在我国会计实务中还是比较新的工作,在新会计制度改革实施前后,民航总局会同财政部共同研究确定了航空公司飞机租赁的财务管理和会计核算制度,1995年,又协助、配合财政部进行我国《企业会计准则——租赁》的制订工作。

### (二)航空公司的收入管理及会计核算

航空公司是交通运输企业。航空公司承运旅客、货物、邮件、行李所取得的收入是航空公司的主要收入。由于航空公司的生产过程不同于一般工业企业,它的生产过程就是旅客和物的运输过程,就是人和物从甲地到乙地的转移,因此它的销售活动既在甲地也在乙地。由于航空公司的飞机要飞遍全国,乃至全世界,因此它

的销售活动也就会飞机飞到哪里,哪里就有飞机票、货运单的销售活动。这种点多、线长、面广的生产过程导致航空公司运输收入、财务管理、会计核算有以下特殊性:

1. 各航空公司作为销售代理人所销售的客票、货运单的收入,不能作为航空公司的运输收入,而只能做为等待承运航空公司进行结算的“暂收款”债务性会计科目进行财务管理和会计核算。

2. 由于航空公司销售的票款是债务性收入,因此营业税款的缴纳不能以航空公司销售款为基础,而必须以航空公司真正承运旅客和货物所取得的运输收入来缴纳。

3. 由于航空公司的代理销售业务遍及全国全世界,因此它的承运所得与代理销售之间的结算业务是多边的十分复杂的。

4. 由于航空公司承运的旅客和货物实际发售票证业务涉及若干个国家,因此必然涉及结算中外币的结算处理和复杂的汇兑损益业务。

这些业务特点形成民航企业运输收入管理和会计核算的复杂性。这些业务民航总局财务主管部门都制定了具有行业特点的规范性管理和会计核算制度。

### (三)征集民航基础设施建设基金和机场管理建设费

国家为了支持民用航空事业的发展,决定国内各航空公司以其国际运输收入的4%—6%,国内运输收入的10%征集民航基础设施建设基金,每位从航空港(机场)出港的旅客,目的地在境外的征集70元,目的地在境内的征收50元的机场管理建设费。这两项征收款均作为基金管理,在国家财政上列收列支,以用于民航基础设施、民航安全设施建设。民航总局在征得国家计委、财政部同意后对这“一金一费”的征集、管理、使用,在财务管理和会计核算上均做了明确规定。

### (四)制定对亏损微利机场的亏损补贴和贷款还本补贴的政策

根据国务院批准的民航体制改革方案,民

航机场属企业性质,是民用航空企业的一部分。由于机场的功能主要是为航空公司的飞机起降和旅客、货物、邮件、行李进出港提供地面服务,所以其收入的大小完全是来源于不同型号飞机的起降及其架次的多少,机型大,载客货多,起降次数多,机场的收入就多,效益就好,反之,收入就少,效益就差。同时,机场的效益体现在为机场所在地区的政治、经济、旅游、贸易发展等社会效益的贡献上。由于民航事业发展的不平衡,目前,地处国内沿海经济发达的地区,其机场大都盈利,地处内陆、三北、大西南的机场大都亏损、微利。就全国而言,80%机场是处于微利亏损状态,而机场的性质决定它做为民航运输企业的一部分既不能关闭,又难于似一般企业走向市场。因此其经营亏损和归还建设贷款本金,是需要由国家或民航总局予以补贴的。民航总局财务部门制定了对民航直属亏损微利机场的亏损补贴和还贷本金补贴政策。其资金来源主要是国家给予民用航空系统的所得税返还部分和民航总局对部分直属企业征收的调节费。

(中国民用航空总局财务司供稿

王德祥执笔)

## 广播电影电视部门 财务会计工作

广播电影电视部是国务院主管全国广播电视宣传和广播电影电视事业的职能部门,既是新闻宣传机关,又是全国广播电影电视事业的管理机关。到1995年底,有直属中央电视台、中央人民广播电台、中国国际广播电台、无线电台管理局、中国唱片总公司、北京电影制片厂等103个企事业单位,职工人数24836人,其中:财会人员784人。

1995年,广播电影电视部门的财务会计工作,为适应建立社会主义市场经济体制的要求,深化财务会计改革,积极筹措资金,贯彻适度从紧的财政政策,合理使用各项事业经费,使有限

的资金发挥了较大的社会效益和经济效益,基本保证了广播电影电视的业务宣传、科学研究、教学业务、事业发展和后勤服务的需要。

### 一、集中财力确保宣传任务的完成

1995年,广播影视企事业单位根据党和国家的政策规定,在保证完成宣传任务和事业计划的前提下,开拓思路,充分利用自身在人才、设备、信息、技术等方面得天独厚的优势,开展了“一业为主,多种经营,以主带副,以副养主”活动。通过开展多种经营活动,广播影视事业收入有了突飞猛进的增长,保证了宣传任务的完成,促进了广播影视事业的健康发展。1995年,广播影视事业单位实现的收入,90%以上用于事业发展。这笔资金在财会部门的精心组织和调配下,弥补了广播影视事业正常经费的不足,更新改造了一批陈旧设备,添置了一批先进的编、采、录、放设备和传输发射设备,提高了节目制作能力,改善了播出、传输手段,增加了对电视剧、广播剧和大型节目的投入。例如:中央电视台1995年从5个频道增加到7个频道,全年7个频道及北美东方卫视共播出节目37130小时,全台各类节目栏目达到248个,比1994年增加97个。特别是从1995年1月起,中央电视台第四套节目通过国际通讯卫星将我国的电视节目传送到全世界,并24小时全天播出,初步实现了中国电视面向全世界,覆盖全球的对外宣传计划。

1995年,广播电影电视部18户直属企业,通过深化改革,转换经营机制,加强企业内部管理,经营业绩和经济效益有所提高。全年营业收入达到4.28亿元,实现利润0.14亿元,资产总额为14.22亿元,负债总额为8.94亿元,所有者权益5.28亿元。特别是中央新闻纪录电影制片厂,努力适应市场经济体制的需要,发挥影视全拍优势,加大改革力度,扭转了连年亏损的局面,实现利润520万元,不仅弥补了以前年度亏损,而且还向国家缴纳所得税6万元。