

文章编号: 1005-0523(2002)03-0018-03

# 关于完善铁路运输收入的分配办法的探讨

李建良

(华东交通大学 经济管理学院, 江西 南昌 330013)

**摘要:** 运输收入的分配是铁路走向市场的过程中, 铁路企业所面临的一项难题. 其中涉及到建立直接从市场取得收入制度、收支两条线的改革等. 本文从目前的实际出发, 讨论了建立合理的收入分配制度的可能性和方法.

**关键词:** 运输收入; 分配; 清算; 管理

**中图分类号:** F512

**文献标识码:** A

运输收入是铁路运输企业产品价值的货币表现, 是铁路维持生产和发展所需资金的主要来源, 也是实现上缴国家财政任务和提高企业效益的主要保证. 运输收入的高低, 既是运输企业经济效益的最直接反映, 也是衡量运输工作质量的最主要标志. 对运输收入管理的好坏, 直接关系到企业核心竞争能力, 关系到铁路运输企业的经营成果. 因此, 采取一切有效的对策与措施, 加强运输收入分配与管理, 组织好运输生产, 确保运输收入在部、局之间, 局、分局之间合理地清算, 是当前我们所面临的一项亟待解决的课题.

## 1 对运输收入清算中主要问题的分析

### 1.1 目前铁路清算方法本身存在的主要问题

在铁路全面推行资产经营责任制中, 为确定铁路局的市场主体地位, 进一步引进市场机制, 制定科学的部、局之间的分配清算方法, 铁道部在 1999 年推出了“模拟区域运价, 管内现收清算, 直通作业清算, 服务相互补偿”的运输进款清算办法. 这一办法的实施, 消除了原来同一运价和不同成本的矛盾, 引进了市场机制逐步建立新型的内部分配机制, 逐步将铁路从持续经营亏损中解脱出来. 但新清算办法也并非是一个完美无缺的办法, 尚有一些

不足之处.

第一, 模拟区域运价定价系数确定方法欠科学. 任何产品的定价, 首要考虑的是产品的成本, 成本是产品定价的基础, 铁路企业在制定内部收入清算时, 必须严格按照收支配比的原则, 避免出现分配不公现象, 要客观公正的考虑各个清算指标与支出的相互对应. 各项支出都要得到合理的补偿. 新的清算办法是将直通运输的最终产品万吨(人)公里分解为发送、运行、中间技术作业、到达等几各作业环节. 发送局取得的运输收入, 要补偿每一个作业环节的费用, 要使每一个作业都有一个收支配比, 体现市场机制的作用. 而模拟区域运价的定价系数是管内加直通的综合单位成本测定的, 这样制定的各局模拟区域定价系数是管内加直通的综合单位成本测定的, 与标准成本为定价基础原则相脱离, 其收支无法匹配, 导致各路局间苦乐不均.

第二, 优质产品不能优价

各局向社会提供的优质产品并从社会取得的优质收入, 如果是管内运输, 通过管内现收清算归属各局. 但是, 如果是直通运输, 各局提供的优质产品就不能取得优价收入, 只能取得与普通运输产品一样的清算收入. 也许这样是为了简化清算, 只能将以往的优质产品均并列到普通产品中去清算. 新办法确定以后, 各局新创造的优质产品不能给与必

收稿日期: 2002-11-10

作者简介: 李建良(1971-), 男, 河南漯河人, 华东交通大学讲师.

要的清算补偿,必然会打击各局提供优质产品的积极性,使一些路局在经济上受到损失。

第三,新的清算办法不能对运价变动做出灵敏的反映

灵活运价机制的全面建立涉及诸多因素,虽然已具备了局部的运价浮动权,但它与审批手续的繁琐有关,也与清算办法取法一定的经济导向有关,如春运期间部分热线客车票价可以上浮,但一些局为什么不愿意上浮,尤其是直通客车,列车票价上浮后,上浮车票收入会全部上缴,路局见不到效益,相反票价涨了以后,客流受到影响,路局利益还会受损失。货运淡季时可以通过运价适当条件来吸引货源,但直通运价的下浮权发送局如何运用,特别是有些减少的运输进款在直通清算上作如何处理,尚需深入研究,使清算办法更为完善,更加科学。

## 2 完善运输收入管理的主要对策

自1999年起,铁路运输企业要全面实行资产经营责任制,在资产经营责任制下,运输收入管理也必须向着适应新形势的要求进行改革,那么,如何改革才能确定运输收入管理的重要地位?如何改革才能进一步完善建立市场约束机制,进一步完善运输收入的清算方法?等等,就成为在实行资产经营责任制下,运输收入管理工作必须解决的问题。

### 2.1 建立客货运直接从市场取得收入制度

现行的清算办法已经在这方面很靠近从市场上取得收入,但这种清算价格是我们通过一个系统方法来计算的,又不能不带有行政的,计划的,政府行为的影响。笔者认为,我们未来铁路改革的方向,一个方面是运价体制应该改革,另一个方面是铁路客货运直接从市场上取得收入,这两者是关联的。改革就是要使铁路企业能够像公路、民航、水运一样,从市场上取得收入,为什么这样做,笔者认为有以下三点理由:

1)我们现行的清算体制是我们的企业边界不大清楚。因为运输收入的清算是在一个体系下进行的,互相之间是关联的。清算系数一旦确定,它应该是独立运行的,不能人为地将系数定高或压低,是一种市场机制在起作用。也就是说使关联程度尽可能小的影响收入清算。而实际情况是,到了一定时期,只要加以调整,这种关联又会组合在一起,使收入界限不大清楚。说到底产权关系不清晰的一种延伸,而产权问题又涉及到所有权的其他问题。

2)是企业转换经营机制的一个重要环节。由于运输收入的清算存在相互关联性,那么这个关联点就成为经营机制的关节点,一个企业收入完成的不好,就有可能从这个关节点上做文章,而不能把企业的注意力完全引向市场,我们同时建立这样一种运输收入制度,使它能够清晰指导自己的收入是什么,同时逐步切断这种关联,这种靠提高清算来提高效益的依赖。

3)为建立现代企业制度创造条件。既然我们的企业边界不大清楚,机制转换的不太好,那么企业建立多元化投资主体问题就变得非常困难,不要说外国人不愿意投资中国铁路,就是中国人中国企业也不愿意投资中国铁路。因为如果投资到铁路以后,究竟收益是多少,投资者不知道,也没有办法知道。由于这些原因,我们的运输企业走向资本市场也不太可能。所以要进行这方面的改革,必须建立真正的从市场取得收入制度,笔者认为实行网运分离可以实现客货运直接从市场上取得收入。因为高速公路的飞速发展已经摸索出了一套行之有效的办法,铁道部可以在某局采取试点的方法,取得一定的经验后在全路铺开施行。当然要完善法人治理结构,防止国有资产流失。

### 2.2 进一步完善铁路运输收入的清算办法

近几年,铁路运输总支出的增长因素在全路具有一定的普遍性,也就是说,各局支出上升的水平基本是相当的,造成经营结果的差别的主要原因是各局清算收入的变化。在各局不同成本和全路同一运价的现状下,对运输收入进行分配是不可避免的,而收入分配办法的变化会给各局清算收入带来很大的影响。因此,进一步完善运输收入的清算办法,使运输收入完成的多少成为取得清算收入的决定因素,彻底改变只重运量,不重质量;只重数量,不重收入数;只重周转量,不重收入率的清算办法。新的运输进款清算办法比以往的清算办法有很大的进步,它不仅满足各局能够最大限度地接近直接从市场取得收入的要求,方法本身对鼓励各局增加现收有一定的促进作用,现将完善的意见建议进行论述。

#### 1)合理确定模拟区域运价定价系数

建立科学、合理的铁路内部分配方法,采取内部模拟区域运价是一个理想的举措,要把理想变为现实,必须把各局的价位定的切合实际,关键是如何确定定价系数。定价系数的确定,必须遵循以下原则:第一,产品的定价主要以价值为基础,运输成

本是运输价格的基础。第二,把铁路周以转量的运输产品,分解成不同的作业项目,以不同的作业项目为清算指标进行清算,可以更贴近各局的实际情况。

2)以标准成本为基础。考虑资产经营执行期间各局遇到的客观因素,调整确定各局的运输标准成本,以此测定模拟区域运价定价系数。各局间盈亏(不含工附业,多经)与营业收入比或营业支出比基本一致,在重新制定清算收入办法时,对前一轮由主管努力增加的收入,在第二轮的分配中本着调动积极性的要求,要给与保护,不要鞭打快牛。由客观因素增加的收入,应在第二轮的分配中适当调整。

3)增加直通优质优价车补偿清算。有关铁路局增开,铁道部投资的直通优质优价车上浮收入全部纳入运输进款收入上交,而开行优质优价车的费用由单当局承担,这显然不合理。为了调动各局开行优质优价车,增加全路运输进款收入,补偿担当局增加的费用支出,应按担当局开行优质优价车在局外实际生产的千辆公里乘单价给与合理补偿清算。

### 3 结束语

运输收入工作应该说是铁路运输企业从计划

经济体制下真正进入市场后面面临的一个非常现实而重要的问题,它关系到铁路企业的利益、生存和发展,因此在资产经营责任制下,收入管理工作改革的思路应该是有利于铁路运输企业的核心竞争能力,要敢于创新,要站在战略的高度认识,管理好运输收入工作,做好收入分配,增加收入管理的力度,特别要加强对收入清算办法的不断改进,要认真执行规章制度,使各项制度落实到实处,深入站段,堵漏增收,积极配合营销工作,拓宽增收渠道,实现增运增收,保证运输收入的完整,为铁路彻底走向市场的目标做出贡献。

### 参考文献:

- [1] 叶怀珍,赵海培,等.铁路旅客列车运输收入分配方法的研究[J].中国铁路,1999,4.
- [2] 刘仰中,乔新良.对模拟区域运行清算办法的探讨[J].铁道财会,1999,9.
- [3] 何秀琴.铁路运输收入会计实务[M].北京:中国铁道出版社,1998.
- [4] 吴建中.铁路运输企业市场化管理[M].北京:中国铁道出版社,1998.
- [5] 吴玉雄.入世对我国铁路运输业的影响与对策[J].华东交通大学学报,2002,3.

## Discussion on Improvement of Distribution Methods of Railway Transportation Income

LI Jian-liang

(School of Economics and Management, East China Jiaotong Uni., Nanchang 330013, China)

**Abstract:** The reformation of railway is facing a lot of problems, such as the separation between mainstay and auxiliary business, ect. One of them is about how to distribute the railway transportation income. To solve this problems, it is necessary to reform the income and the expenditure systems which are now being used in railway transportation and to set up the new income systems which should come from market directly. First, the paper analyzes the current situation of railway reformation, then discusses the possibility and methods about establishing reasonable income distribution system. At last, the paper tries to apply the income distribution methods in civil aviation and superhighway to the railway transportation income.

**Key words:** railway transportation income; distribution; liquidation; management