怎样在交通运输企业管理财务

因为专业、原创和权威，所以更好！

中华第一财税网(又名"智董网")，全球最大的中文财税（税务）网站

讲义提纲

第一讲　交通运输企业综合知识

第一节　交通运输行业综合知识

1-1-1　交通运输企业知识综述

1-1-2　公路运输

1-1-3　铁路运输

1-1-4　航空运输

1-1-5　水路运输

第二节　交通运输企业财务管理

第二讲　交通运输企业收益分配

第一节　交通运输企业收益分配概述

第二节　交通运输企业收入的管理

2-2-1　交通运输企业收入概述

2-2-2　交通运输企业提供劳务收入

2-2-3　交通运输企业销售商品收入

2-2-4　交通运输企业让渡资产使用权收入

2-2-5　政府补助

第三节　交通运输企业出售股权投资及其收益的管理

第四节　交通运输企业年度经营亏损的弥补

第五节　交通运输企业年度利润分配

第六节　交通运输企业职工要素分配的管理

第三讲　交通运输企业成本费用

第一节　交通运输企业成本费用综述

3-1-1　交通运输企业成本管理

3-1-1-1　交通运输企业成本管理概述

3-1-1-2　交通运输企业费用管理

3-1-1-3　交通运输企业薪酬福利

3-1-2　交通运输企业成本控制

第二节　交通运输企业成本费用分述

3-2-1　公路运输企业成本管理

3-2-2　铁路运输企业成本管理

3-2-3　航空运输企业成本管理

3-2-3-1　航空运输行业财会知识

3-2-3-2　民航企业成本控制

3-2-3-3　民用机场成本控制

3-2-4　水路运输企业成本管理

3-2-4-1　水路运输行业成本管理综述

3-2-4-2　内河运输成本的财会处理

3-2-4-3　航道管理公司目标成本管理

3-2-4-4　沿海运输成本的财会处理

3-2-4-5　远洋运输成本的财会处理

3-2-4-6　港口业务成本的财会处理

第四讲　交通运输企业资产营运

第一节　交通运输企业资产营运

4-1-1　交通运输企业资产营运概述

4-1-2　交通运输企业资产调度控制

4-1-3　交通运输企业资产营运其他事项

第二节　交通运输企业流动资产管理

4-2-1　交通运输企业现金管理

4-2-2　交通运输企业应收款项管理

第三节　交通运输企业固定资产管理

第四节　交通运输企业无形资产管理

第五节　交通运输企业投资管理

4-5-1　交通运输企业投资概述

4-5-2　交通运输企业对外投资、 对外担保

4-5-2-1　交通运输企业对外投资

4-5-2-2　交通运输企业对外担保

第五讲　交通运输企业筹资管理

第一节　交通运输企业筹资管理概述

第二节　交通运输企业权益资金筹集管理

5-2-1　交通运输企业权益筹资管理概述

5-2-2　交通运输企业吸收直接投资

5-2-3　交通运输企业留存收益筹资

第三节　交通运输企业债务资金筹集管理

5-3-1　交通运输企业债务筹资管理概述

5-3-2　交通运输企业短期负债筹资

5-3-3　交通运输企业长期负债筹资

5-3-3-1　交通运输企业长期负债筹资概述

5-3-3-2　交通运输企业长期借款筹资

5-3-3-3　交通运输企业债券筹资

5-3-3-4　交通运输企业融资租赁

第四节　交通运输企业混合筹资

第六讲　交通运输企业信息管理

第一节　交通运输企业财务信息管理概述

第二节　交通运输企业信息化财务管理

第三节　交通运输企业资源计划系统

第四节　交通运输企业财务预警机制

第五节　交通运输企业财务评价体系

第六节　交通运输企业财务会计报告的编制、管理

第七节　交通运输企业财务信息内部公开制度

第八节　交通运输企业财务信息使用制度

第七讲　交通运输企业财务分析

第一节　交通运输企业财务分析概述

第二节　交通运输企业财务指标分析

第三节　交通运输企业财务分析体系

第八讲　交通运输企业财务预算

第一节　交通运输企业财务预算综述

第二节　交通运输企业财务预算报表的编制

第三节　交通运输企业年度财务预算报表主表

第四节　交通运输企业年度财务预算报表附表

第五节　交通运输企业财务预算情况说明书内容提要

试读内容

第二节　交通运输企业财务管理

一、运输企业财务活动和财务关系

（一）运输企业财务活动

运输企业是指设立在中国境内、行政上具有独立的组织机构，经济上实行独立核算、自负盈亏，主要从事运送旅客和货物等经营活动的物质生产企业。包括从事远洋、沿海、内河、公路运输企业，海河港口、仓储企业，外轮代理，以及城市公共汽（电）车、出租汽车、轮渡、地铁等企业。运输企业是国民经济的基础产业之一，是第三产业的一个重要组成部分。

拥有一定数量的资金是企业进行生产经营活动的前提。企业为了进行生产，必须取得生产经营资金，用于购置生产资料和支付职工的劳动报酬，以及支付各种需要的货币周转资金。企业通过组织生产，以营收形式收回资金，再购置必要的材料物资投入再生产，同时向国家上交税金。这样周而复始地循环，构成了企业的资金运动。

运输企业的生产过程分为供应和运输两个过程，没有产品销售过程，其生产过程与销售过程是同时产生与消失的，它们统一在运输过程中完成。由于运输生产过程不创造出新的具有实物形态的物质产品，运输生产的成果是使旅客和货物发生空间位置的转移，因而运输企业没有产成品，也没有销售过程，在资金周转过程中，也就没有成品资金形态。运输企业的运输收入一般是采用先售票（客票和货票）后载运的办法，营收进款的绝大部分在运输生产过程开始前已经取得，也就是收入在前、消耗在后，这一部分资金由储备资金和货币资金形态在尚未转化为生产资金形态时就直接恢复为货币资金形态，这一部分资金常被占用在各营业站点向企业解缴营业收入这个环节上，形成了一个特殊的资金占用形态--在途资金；其次还有一些递延性的消耗物资，如运输企业营运车辆的车装轮胎，属于车辆的组成部分，但由于轮胎的使用寿命短，在车辆全部使用期间内，需要多次更换和翻新，在轮胎翻新和修补时，要用周转轮胎替换，其周转轮胎的价值损耗又类似固定资产。这些就是运输企业资金运动。

运输企业的资金运动如图 1--1 所示。

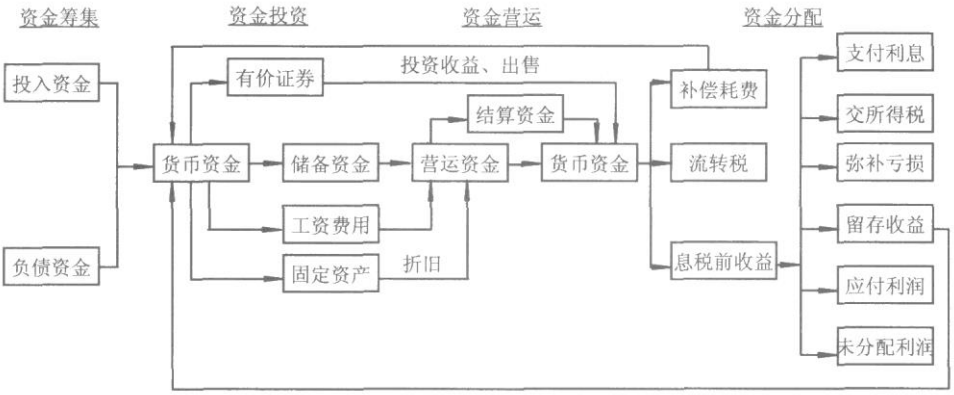

图 1--1　运输企业资金运动过程

运输企业财务活动是企业资金运动的总称，或者说，运输企业的资金运动是通过财务活动来实现的。运输企业的财务活动包括资金的筹集、投资、营运和分配等方面。

1.筹资活动

运输企业组织营运生产，必须以占有或能够支配一定数额的资金为前提。也就是说，企业从各种渠道以各种形式筹集资金，是资金运动的起点。所谓筹资是指企业为了满足投资和用资的需要，筹措和集中所需资金的过程。

企业通过筹资可以形成两种不同性质的资金来源：一是企业自有资金，企业可以通过向投资者吸收直接投资、发行股票、企业内部留存收益等方式取得，其投资者包括国家、法人、外商、个人等；二是企业债务资金，企业可以通过从银行贷款、发行债券、利用商业信用在结算中形成等方式取得。企业筹集资金，表现为企业资金的流入。企业偿还借款、支付利息、股利以及付出各种筹资费用等，则表现为企业资金的流出。这种因为资金筹集而产生的资金收支，便是由企业筹资而引起的财务活动，是企业财务管理的主要内容之一。

2.投资活动

运输企业取得资金后，必须将资金投入使用，以谋求最大的经济效益，否则，筹资就失去了目的和效用。企业投资可以分为广义的投资和狭义的投资两种。广义的投资是指企业将筹集的资金投入使用的过程，包括企业内部使用资金的过程（如购置流动资产、固定资产、无形资产等）和对外投放资金的过程（如投资购买其他企业的股票、债券或与其他企业联营等）。狭义的投资仅指对外投资。无论企业购买内部所需资产，还是购买各种证券，都需要支付资金。而当企业变卖其对内投资形成的各种资产或收回其对外投资时，则会形成资金的收入。这种因企业投资而发生的资金的收付，便是由投资而引起的财务活动。

3.资金营运活动

运输企业在日常生产经营过程中，会发生一系列的资金收付。首先，企业要采购物资，以便从事生产和销售活动，同时，还要支付工资和其他营运费用；其次，当企业把旅客和货物送到目的地后，便可取得收入，收回资金；第三，如果企业现有资金不能满足企业经营的需要，还要采取短期借款方式来筹集所需资金。上述各方面都会产生企业资金的收付。这就是因企业经营而引起的财务活动，也称为资金营运活动。

企业的营运资金，主要是为满足企业日常营运活动的需要而垫支的资金，营运资金的周转与生产经营周期具有一致性。在一定时期内，资金周转越快，资金

的利用效率就越高，就可能取得更多的收入，获得更多的报酬。

4.分配活动

运输企业通过投资（或资金营运活动）应当取得收入，并相应实现资金的增值。企业必须对取得的各种收入依据现行法规及规章作出分配，以全面实现财务目标。所以，广义地说，分配是指对企业各种收入进行分割和分派的过程；而狭义的分配仅指对利润尤其是净利润的分配。

运输企业通过投资取得的营运收入，首先要用以弥补营运生产耗费，缴纳流转税，其余部分成为企业的营运利润；而营运利润和投资净收益、营业外收支净额等构成企业的利润总额。利润总额首先要按国家规定缴纳所得税，净利润要提取公积金和公益金，分别用于扩大积累、弥补亏损和改善职工集体福利设施，其余利润作为投资者的收益分配给投资者或暂时留存企业或作为投资者的追加投资。值得说明的是：企业筹集的资金归结为所有者权益和负债两个方面，在对这两种资金分配报酬时，前者是通过利润分配的形式进行的，属于税后分配；后者是通过将利息等计入成本费用的形式进行分配的，属于税前分配。另外，随着分配过程的进行，资金或者退出或者留存企业，它必然会影响企业的资金运动，这不仅表现在资金运动的规模上，而且表现在资金运动的结构上，如筹资结构。

上述财务活动的四个方面，不是相互割裂、互不相关的，而是相互联系、相互依存的。资金筹集是企业资金运动的起点和条件；资金的投资是资金筹集的目的和运用；而资金的营运表明资金运用的日常控制，资金的分配则反映了企业资金运动状况及其最终成果。正是上述互相联系又有一定区别的四个方面，构成了完整的企业财务活动，这四个方面也就是企业财务管理的基本内容。

小资料

交通运输企业财务活动

1.概念

交通运输企业财务活动，简言之，就是以现金收支为主的交通运输企业收支活动。

在市场经济条件下，交通运输企业以本求利，将本负亏，拥有一定量的资本是交通运输企业经营的起点。交通运输企业开展经营活动，一方面表现为资产的不断购进和售出，另一方面表现为资金的投入与收回。交通运输企业经营活动不断循环往复地进行，也就不断地产生以现金为主的收支活动。

2.分类

它构成了交通运输企业的一项独立的、重要的经济活动，又可以分为以下四个基本方面，并且相互联系、相互依存，又相互区别（见表 1-8 所示）。

表 1-8

财务活动的	**投资活动**	投资是指交通运输企业根据项目资金需要投出资金的行为。 交通运输企业投资可分为广义的投资和狭义的投资两种。广义的投资包括对外投资（如投资购买其他企业股票、债券，或与其他企业联营，或投资于外部项目）和内部使用资金（如购置固定资产、无形资产、流动资产等）。狭义的投资仅指对外投资。

分类		交通运输企业在投资过程中，必须考虑投资规模(即为确保获取最佳投资效益，交通运输企业应投入的资金数额)；同时还必须通过投资方向和投资方式的选择，来确定合适的投资结构，提高投资效益、降低投资风险。
	资金营运活动	交通运输企业在日常经营活动中，会发生一系列的资金收付行为。 为满足交通运输企业日常营业活动的需要而垫支的资金，称为营运资金。因交通运输企业日常经营而引起的财务活动，也称为资金营运活动。 在一定时期内，营运资金周转速度越快，资金的利用效率就越高，交通运输企业就可能营运出更多的产品，取得更多的收入，获取更多的利润。 交通运输企业需要确定营运资金的持有政策、合理的营运资金融资政策以及合理的营运资金管理策略，包括：现金和交易性金融资产持有计划的确定；应收账款的信用标准、信用条件和收账政策的确定；短期借款计划、商业信用筹资计划的确定等等。
	筹资活动	筹资是指交通运输企业为了满足投资和资金营运的需要，筹集所需资金的行为。 在筹资过程中，一方面，交通运输企业需要根据战略发展的需要和投资计划来确定各个时期企业总体的筹资规模，以保证投资所需的资金，另一方面，要通过筹资渠道、筹资方式或工具的选择，合理确定筹资结构，降低筹资成本和风险，提高企业价值。 交通运输企业通过筹资通常可以形成两种不同性质的资金来源：一是交通运输企业权益资金；二是交通运输企业债务资金。
	分配活动	交通运输企业通过投资和资金的营运活动可以取得相应的收入，并实现资金的增值。交通运输企业取得的各种收入补偿成本、缴纳税金后，还应依据有关法律对剩余收益进行分配。 广义地说，分配是指对企业各种收入进行分割和分派的行为；而狭义的分配仅指对企业净利润的分配。 交通运输企业实现的净利润可作为投资者的收益，分配给投资者或暂时留存交通运输企业（作为投资者的追加投资）。交通运输企业需要依据法律的有关规定，合理确定分配规模和分配模式，确保交通运输企业取得最大的长期利益。

（二）运输企业的财务关系

运输企业在资金的筹集、投资、营运和分配过程中，会与企业内外相关各方面之间发生关系。运输企业的财务关系是指企业在组织财务活动过程中与有关各方面发生的经济利益关系。

1. 企业与投资者、被投资人之间的财务关系

企业与投资者之间的财务关系主要是指企业的投资者向企业投入资金，企业向其投资者支付投资报酬所形成的经济关系。运输企业的所有者主要包括国家、法人和个人。企业的所有者要按照投资合同、协议、章程的约定履行出资义务，以便及时形成企业的资本。企业利用资本进行营运，实现利润后，应该按照出资比例或合同、章程的规定，向其所有者支付报酬。一般而言，所有者的出资不同，他们各自对企业承担的责任也不同，相应对企业享有的权利和利益也不相同。而企业与被投资者之间的财务关系则是指在资金条件允许的情况下，企业也可以将部分资金以购买股票或直接投资的形式向其他企业投资，被投资者按规定向投资者分配报酬所形成的经济关系。随着市场经济的不断深入发展，企业经营规模和经营范围的不断扩大，这种关系将会越来越广泛。企业与投资者、被投资者之间

的关系，是投资和分享投资收益的关系，在性质上属于所有权关系。处理这种财务关系，必须明确划分产权关系，维护投资者的合法权益，明确各自的权利、义务。

2.企业与债权人、债务人之间的财务关系

企业与债权人之间的财务关系是指企业向债权人借入资金，并按借款合同的规定按时支付本息，以及在购买活动中由于延期付款等而与其他单位发生商业信用形成的经济利益关系。企业除利用资本进行经营活动外，为降低企业资金成本，扩大经营规模，还要借入一定数量的资金。企业的债权人主要有债券持有人、贷款机构、商业信用提供者、其他出借资金给企业的单位和个人。企业利用债权人的资金，要按约定的利息率，及时向债权人支付利息，债务到期时，要合理调度资金，按时向债权人归还本金。而企业与债务人之间的财务关系主要是指运输企业将其资金以购买债券、提供融资或商业信用等形式出借给其他单位所形成的经济关系。企业将资金借出后，也同样有权要求其债务人按约定的条件支付利息和归还本金。企业与债权人、债务人之间的财务关系在性质上属于债权债务关系。处理这种财务关系，必须明确各方权利、义务，有效保障各方的权益。

3.企业与国家之间的财务关系

企业与国家之间的财务关系主要是指企业按照税法规定向国家财政缴纳营业税、所得税等税金的关系。依法经营、照章纳税，是每个企业的义务。国家作为社会管理组织者，要行使它的行政权：一方面要保护企业的合法权益，一方面有权向企业征税。因此，企业与国家之间的财务关系，是国家对企业行驶行政权力在经济上的具体表现，也是国家参与企业的一种强制和无偿的分配关系。企业及时足额地缴纳税款，是生产经营者对国家应尽的义务，必须认真履行此项义务。

4.企业内部各单位之间的财务关系

企业内部各单位之间的财务关系主要是指运输企业内部各单位之间在营运生产各环节中相互提供产品或劳务等所形成的经济关系。企业内部各职能部门和营运单位既分工又合作，共同形成一个企业系统。在企业实行内部经济核算和经营责任制的条件下，企业各职能部门以及各个营运单位之间，相互提供劳务和产品也要计价结算，也会发生资金结算关系。这种在企业内部形成的资金结算关系，体现了企业内部各单位之间的利益关系。处理这种财务关系，要严格分清有关方面的经济责任，以便有效地发挥激励机制和约束机制的作用。

5.企业与职工之间的财务关系

企业与职工之间的财务关系是指运输企业向职工支付劳动报酬过程中所形成的经济关系。职工以自身提供的劳动作为参加企业分配的依据。企业根据劳动者的劳动数量和劳动质量，向职工支付工资、津贴和奖金，并按规定提取应付福利费、公益金等，体现着职工个人和集体在劳动成果上的分配关系。企业与职工的分配关系还将直接影响企业利润，并由此而影响所有者权益，因此职工分配最终会导致所有者权益的变动。

由上述可看出，运输企业的资金运动，从表面上看是钱与物、钱与钱的增减变动。其实，钱与物、钱与钱的增减变动只是资金运动的表象，而它所体现的人与人之间的关系，才是资金运动的本质。运输企业要财务管理工作，必须根据运输企业资金运动的规律，正确处理企业与各方面的财务关系。

小资料

交通运输企业财务关系

1.概念

交通运输企业的财务活动具有社会性，体现着各种经济利益关系，即财务关系。

2.分类

交通运输企业财务关系，我们用表 1-9 来概括:

表 1-9

企业财务关系的分类	交通运输企业与投资者之间的财务关系	即投资者向交通运输企业注入资本，交通运输企业向投资者分配利润所形成的经济关系，体现着资本收益分配关系。
	交通运输企业与债权人之间的财务关系	即交通运输企业向债权人借入资金，并按借款合同的规定按时支付利息和归还本金所形成的经济关系，体现着债权、债务关系。
	交通运输企业与受资者之间的财务关系	主要是指交通运输企业以购买股票或直接投资的形式向其他企业投资所形成的经济关系。
	交通运输企业与债务人之间的财务关系	主要是指交通运输企业将其资金以购买债券、提供借款或商业信用等形式出借给其他单位所形成的经济关系。
	交通运输企业与政府之间的财务关系	即政府作为社会管理者，强制和无偿参与交通运输企业分配，同时对企业承担社会道义、实施各项财政经济政策所形成的经济关系,体现着国民收入分配与再分配所形成的特定分配关系。《企业财务通则》第七条规定:“各级人民政府及其部门、机构出资的企业，其财务关系隶属同级财政机关。”
	交通运输企业与供货商、交通运输企业与客户之间的财务关系	主要是指交通运输企业购买供货商的商品或接受其服务，以及交通运输企业向客户提供服务或销售商品过程中形成的经济关系。
	企业内部各单位之间的财务关系	即企业内部各单位之间在经营各环节中相互提供劳务或产品所形成的经济关系，体现着在交通运输企业总部统一管理下的分工协作关系。
	交通运输企业与职工之间的财务关系	即交通运输企业接受职工的劳动，并向职工支付劳动报酬过程中所形成的经济关系，体现着职工和企业之间在劳动成果上的分配关系。

综上所述，交通运输企业财务是交通运输企业财务活动和交通运输企业财务关系的统一，前者表明了交通运输企业财务的内容和形式特征，后者揭示了交通运输企业财务的实质。交通运输企业财务并非简单的资金收付活动，其实质是交通运输企业财务关系的体现。

二、运输企业财务管理的概念

运输企业财务管理是运用货币表现的价值形式，根据企业资金运动的规律，正确组织企业财务活动，处理企业同各方面财务关系，对运输生产经营活动进行综合性的管理和监督的一项经济管理活动。搞好运输企业财务管理对于改善企业经营管理、提高企业经济效益具有独特的作用。

三、交通运输企业财务管理的对象

交通运输企业财务管理主要是资金管理，其对象是交通运输企业资金及其流转。资金流转的起点和终点是现金，其他资产都是现金在流转中的转化形式，因此，财务管理的对象也可说是现金及其流转。财务管理也会涉及成本、收入和利润问题。从财务的观点来看，成本和费用是现金的耗费，收入和利润是现金的来源。财务管理主要在这种意义上研究成本和收入，而不同于一般意义上的成本管理和营销管理，也不同于计量收入、成本和利润的会计工作。

（一）现金流转的概念

在建立一个新企业时，必须先要解决两个问题：一是制订规划，明确经营的项目和规模；二是筹集必需的现金，作为最初的资本。没有现金，交通运输企业的规模无法实施，不能开始运营。交通运输企业建立后，现金变为经营用的各种资产，在运营中又陆续变为现金。

在经营中，现金变为非现金资产，非现金资产又变为现金，这种流转过程称为现金流转。这种流转无始无终，不断循环，称为现金循环或资金循环。

现金循环有多种途径。各种流转途径完成一次循环即从现金开始又回到现金所需的时间不同。购买商品的现金可能几天就可流回，购买机器的现金可能要许多年才能全部返回现金状态。

现金转变为非现金资产，然后又回复到现金，所需时间不超过一年的流转，称为现金的短期循环。短期循环中的资产是短期资产，包括现金本身和交通运输企业正常经营周期内可以完全转变为现金的存货、应收账款、交易性金融资产等。

现金转变为非现金资产，然后又回复到现金，所需时间在一年以上的流转，称为现金的长期循环。长期循环中的非现金资产是长期资产，包括固定资产、长期投资、无形资产、长期待摊费用等。

（二）交通运输企业现金流转不平衡

如果交通运输企业的现金流出量与流入量相等，财务管理工作将大大简化。实际上这种情况极少出现，不是收大于支，就是支大于收，交通运输企业在一年中会多次遇到现金流出与现金流入不平衡的情况。

现金流转不平衡既有企业内部的原因，如盈利、亏损或扩充等；也有企业外部的原因，如市场变化、经济兴衰、企业间竞争等。

1. 影响交通运输企业现金流转的内部原因

我们用表 **1–10** 来概述影响交通运输企业现金流转的内部原因：

表 **1–10**

影响企	**盈利交通运输企业的**	盈利交通运输企业，如不打算扩充规模，其现金流转一般比较顺畅。它的短期循环中的现金收支大体平衡，税后净利使交通运输企业现金多余出来，长期循环中的折旧、摊销等也会积存现金。

<table>
<tr><td rowspan="3">业现金流转的内部原因</td><td>现金流转</td><td>盈利交通运输企业也可能由于抽出过多现金而发生临时流转困难。例如，付出股利、偿还借款、更新设备等。此外，财产失窃、坏账损失、出售固定资产损失等，会使交通运输企业失去现金，并引起流转的不平衡。</td></tr>
<tr><td>亏损交通运输企业的现金流转</td><td>从长期的观点看，亏损交通运输企业的现金流转是不可能维持的。从短期来看，又分为两类：一类是亏损额小于折旧额的交通运输企业，在固定资产重置以前可以维持下去；另一类是亏损额大于折旧额的交通运输企业，不从外部补充现金将很快破产。
亏损额小于折旧额的交通运输企业，虽然收入小于全部成本费用，但大于付现的成本费用，因为折旧和摊销费用不需要支付现金。因此，它们支付日常的开支通常并不困难，甚至还可能把部分补偿折旧费用的现金抽出来移作他用。然而，当计提折旧的固定资产需要重置的时候；灾难就来临了。积蓄起来的现金，不足以重置固定资产，因为亏损时交通运输企业的收入是不能足额补偿全部资产价值的。
此时，财务主管的唯一出路是设法筹款，以购买设备使营运继续下去。这种办法只能解决一时的问题，它增加了以后年度的现金支出，会进一步增加交通运输企业的亏损。除非交通运输企业扭亏为盈，否则就会变为“亏损额大于折旧额”的交通运输企业，并很快破产。这类交通运输企业如不能在短期内扭亏为盈，还有一条出路，就是找一家对减低税负有兴趣的盈利交通运输企业，被其兼并，因为合并一个账面有亏损的交通运输企业，可以减少盈利交通运输企业的税负。
亏损额大于折旧额的交通运输企业，是濒临破产的交通运输企业。这类交通运输企业谈不上补偿非现金费用。这类交通运输企业的财务主管，必须不断向短期周转中补充现金，其数额等于现金亏空数。如果要重置固定资产，所需现金只能从外部筹措。一般说来，他们从外部寻找资金来源是很困难的。贷款人看不到偿还贷款的保障，是不会提供贷款的；所有者也不愿冒险投入更多的资金。因此，这类交通运输企业如不能在短期内扭亏为盈，不如尽早宣告倒闭。这类交通运输企业往往连被其他公司兼并，以减低兼并企业税负的价值也没有。兼并企业的目的是节税，以减少现金流出，如果被兼并的交通运输企业每年都需要注入现金，则有悖于兼并企业的初衷。</td></tr>
<tr><td>扩充交通运输企业的现金流转</td><td>任何要迅速扩大经营规模的交通运输企业，都会遇到相当严重的现金短缺情况。固定资产扩充、存货增加、应收账款增加、营业费用增加等，都会使现金流出扩大。
财务主管的任务不仅是维持当前经营的现金收支平衡，而且要设法满足交通运输企业扩大的现金需要，并且力求使交通运输企业扩充的现金需求不超过扩充后新的现金流入。
首先，应从企业内部寻找扩充项目所需现金，如出售短期证券、减少股利分配、加速收回应收账款等。其次，内部筹集的现金不能满足扩充需要时，可以从外部筹集。从外部筹集的现金，要承担资本成本，将来要还本付息、支付股利等，引起未来的现金流出。交通运输企业在借款时就要注意到，将来的还本付息的现金流出不要超过将来的现金流入。如果不是这样，就要借新债还旧债，利息负担会耗费掉扩建形成的现金流入，使项目在经济上失败。
除了交通运输企业本身盈亏和扩充等，外部环境的变化也会影响交通</td></tr>
</table>

		运输企业的现金流转。

2.影响交通运输企业现金流转的外部原因

我们用表 **1–11** 来概述影响交通运输企业现金流转的外部原因：

表 **1–11**

影响企业现金流转的外部原因	市场的季节性变化	交通运输企业人工等费用的开支也会有季节性变化。有的交通运输企业集中在年终发放奖金，要用大量现金；有的交通运输企业利用节假日加班加点，要加倍付薪；有的交通运输企业使用季节性临时工，在此期间人工费大增。财务主管要对这些变化事先有所准备，并留有适当余地。
	经济的波动	任何国家的经济发展都会有波动，时快时慢。在经济收缩时，业务量下降，进而营运和采购减少，整个短期循环中的现金流出减少了，交通运输企业有了过剩的现金。如果预知不景气的时间很长，推迟固定资产的重置，折旧积累的现金也会增加。这种财务状况给人以假象。随着营业额的进一步减少，大量的经营亏损很快会接踵而来，现金将被逐步销蚀掉。 当经济“热”起来时，现金需求迅速扩大，积存的过剩现金很快被用尽，不仅扩充存货需要大量投入现金，而且受繁荣时期乐观情绪的鼓舞，交通运输企业会对固定资产进行扩充性投资，并且往往要超过提取的折旧。此时，银行和其他贷款人大多也很乐观，愿意为盈利交通运输企业提供贷款，筹资不会太困难。但是，经济过热必然造成利率上升，过度扩充的交通运输企业背负巨大的利息负担，会首先受到经济收缩的打击。
	通货膨胀	通货膨胀会使交通运输企业遭遇现金短缺的困难。人工和其他费用的现金支付增加；售价提高使应收账款占用的现金也增加。交通运输企业唯一的希望是利润也会增加，否则，现金会越来越紧张。 提高利润，不外乎是增收节支。增加收入，受到市场竞争的限制。交通运输企业若不降低成本，就难以应对通货膨胀造成的财务困难。通货膨胀造成的现金流转不平衡，不能靠短期借款解决，因其不是季节性临时现金短缺，而是现金购买力被永久地“蚕食”了。
	竞争	竞争会对企业的现金流转产生不利影响。但是，竞争往往是被迫的，交通运输企业经营者不得不采取他们本来不想采取的方针。 价格竞争会使交通运输企业立即减少现金流入。在竞争中获胜的一方实际是靠牺牲别的交通运输企业的利益加快自己的现金流转。失败的一方，不但蒙受价格下降的损失，还受到销量（业务量）减少的打击，现金流转可能严重失衡。 广告竞争会立即增加交通运输企业的现金流出。最好的结果是通过广告促进营销，加速现金流回。但若竞争对手也作推销努力，交通运输

		企业广告也只能制止其营业额的下降。有时广告并不能完全阻止营业额下降，只是下降得少一些。 增加售后服务项目，用软办法竞争，也会使交通运输企业的现金流出增加。

四、运输企业财务管理的特点

运输企业生产经营方面的特点，决定了企业财务管理上的特点，归纳起来，主要有以下几个方面。

（一）点多、面广、流动、分散的运输生产过程，使企业财务管理难度增大。

运输企业为了更好地占有市场，通常要将所属生产单位设置在客、货源相对较集中的地方。在经济、贸易、金融等全球化的今天，交通的全球化不但首当其冲，而且还将是一切全球化的载体或根据。在这种情况下，就要求我们的运输网不仅在国内要成为一个统一的大系统，同时还要求它能与国际同质的运输网“接轨”统一运作。在今日世界上的各种各样的大系统中，还尚无一种系统能像交通系统这样涉及地域之大、国家人口之多、须臾不可缺、内部环节之多等，而可与之比拟的。点增加，面扩展，流动性、分散性更明显。这样，企业的财务管理也随之面临许多特殊的问题。

（1）为适应点多的特点，财务管理人员队伍随之扩大，分布区域广，管理系统运作的灵活性、时效性往往难以保证，特别是资金调拨与解缴、信息传递与过程控制。对此在财务管理上必须采取专门的措施来处理，如要考虑资金在途占用时间，制订物资储备、供应计划时，必须考虑多点多面的分布等。

（2）车辆在运输生产过程中流动、分散，营运收入的管理、营运消耗的管理和特殊支出的控制都有相当的难度。特别是如何解决营运收入流失、虚报消耗、特殊支出失控等问题的难度更大。尽管在单车承包、运次承包方面取得了较好的效果，但同时又诱发了其他一些问题。

（3）由于运输服务对象众多，货运主要采用先运后收的结算方法，营业收入的组织难度较大，坏账损失比例较高，应收账款所占的比重一般都比较大。

（二）由于运输消耗主要是营运车辆的消耗，成本水平受客观因素的影响较大，造成成本管理存在以下特殊性：

1.营运车辆消耗水平受所运输的货物、车辆行驶的路线、气候等客观因素的影响，成本管理较复杂，成本下降未必真正地节约了消耗，反之亦然。

2.成本核算的对象是运输完成的客、货位移数量，而车辆空驶与重驶的消耗水平相差并不大，空驶消耗要计入重驶完成的位移量中，运输组织水平及运输效率对运输成本的影响很大。

3.运输过程中一些特殊支出难以确切地控制，如过路过桥费、事故损失费、安全措施投入费等。特别是安全措施投入费，为确保运输安全，应有足够的投入来消除一切隐患。

4.行车费用通常按车别进行归集，形成客车费用和货车费用，而成本核算则按运别进行，核算出客运成本和货运成本。在实际营运业务中，客车运货和货车运客的情况时有发生，存在着车别费用向运别成本转换的特殊业务。

（三）运输生产受运送对象的时空分布限制，且运输对象的时空分布普遍不均衡，生产的均衡性较差。

均衡生产和经营是企业充分发挥资金效率，提高经济效益的重要条件。然而，运输产品既不能储存，更不能调拨，在运输对象时空分布不均衡的情况下，运输

企业均衡生产是很难实现的。这要求企业在资金供应方面要更灵活，最常规的手段是引入短期负债来解决生产旺季资金不足的矛盾。许多运输企业通过扩展经营范围来解决运输生产客观上不均衡的问题，即在运输淡季，将部分多余的资金转移到其他产业上，待到运输旺季再将资金抽回用于运输生产，这在总体上调节了经营的均衡性，但也产生了其他一些问题，如企业内不同产业经营的不均衡性。

（四）运输企业是具有较高风险的行业，按照市场经济的规则，应有较高的投资报酬率。

运输企业的风险主要来自两个方面：其一是不确定因素太多，受客观条件的制约较强，企业计划执行的可靠性不高；其二是行车安全方面，尽管企业有足够的投入，也很难完全避免行车安全事故，而一旦发生事故，企业遭受的损失无法预计。由于职业的风险，驾驶员及随车人员的劳动报酬应明显高于一般的产业工人，这是财务管理必须考虑的因素。在市场经济条件下，投资报酬率与投资风险是成正比的。高风险企业的投资，必然要求高的报酬率。这在财务分析与决策时应引起重视。

（五）资产管理的特点：

运输企业的劳动资料主要是营运车辆，它在固定资产的构成中占很大的比例。由于运输生产流动、分散、单车作业，而且企业的全部营运车辆和其他固定资产分布在远离企业本部的各个车队、场、站。一般的工业企业都有固定的车间、厂房等作业场所，所有的固定资产都集中在厂区内，可以集中统一管理。但由于运输生产流动分散，这就决定了运输企业固定资金的管理不同于一般的工业企业。固定资金管理的重点是营运车辆和装卸机械，管理的方法应实行归口分级管理，明确各级管理的权限和责任，这是固定资产管理方面的特点。由于运输生产不创造脱离生产过程而独立存在的物质产品，所以，运输企业流动资金组成内容也不同于一般的工业企业。运输企业流动资金中，没有在产品和半成品资金，也没有产成品资金，但包括有在途现金和待结算运费占用的资金。由于运输生产的特点，决定了运输企业的流动资金组成内容和管理的重点不同。一般工业企业流动资金管理的重点是储备资金、生产资金和成品资金，而运输企业流动资金管理的重点除储备资金外则是结算资金中的在途现金和待结算运费，这是流动资产管理方面的特点。

（六）收入管理的特点

运输生产过程的特殊性，决定了企业资金运动有不同于工业企业的特点，形成了一个特殊的资金占用形态即在途资金等。一般工业企业生产的产品要通过销售才能取得营业收入。运输企业的营运业务收入是由分布在企业营运区域范围内的各个营业站点如客运站、货运站、售票处通过发售客票和向货主结算运费而取得营运收入。各个营业站点收取的客、货运输收入，要通过当地银行向企业汇解。所以，各个营业站点已收的客、货运输收入并不等于企业已经收到营运业务收入。另外，运输企业不同于一般工业企业的还有票据的印制、领、发、使用和缴销的管理，这就决定了运输企业营运收入管理的重点在各个基层营业站点。特别要注意堵塞营收漏洞，加速营收解缴，保证营业收入。这是一个直接关系企业经济效益的重大问题。

（七）生产环节之间的适当比例关系，是机械化高效率生产的客观要求，是使生产连续进行的保证。

运输生产是以汽车、轮船等为主要生产工具的多环节、多工种的联合作业，内部生产结构有科学的比例关系。如运力与劳动力的比例；运力与维修能力的比

例；运力与站房、仓库建设的比例；运力的增加与后勤保障工作等之间的比例等等。其中任何一个比例的失调，都要影响生产，甚至使生产停顿，并影响企业的经济效果。因此，经常注意各环节之间的比例关系，解决好内部生产结构上的不平衡，注意资金的合理使用，乃是企业财务管理中的一个重要问题。

（八）资本密集性与沉没成本存在。

运输企业所需投资额度极大，其中特别又以固定设施的投资额最大，可见这种行业具有资本密集的特点。一旦投资，其设施就很难转移作他用，可以说其残值极低。因此，运输企业的设施在投资后，一定要按原设想之用途使用下去。若作他用，则无法收回投资。这就是大部分运输投资都具有沉没成本的原因。

小资料

交通运输企业的财务核算特点

从财务核算方法来看，公路运输、水路运输、铁路运输以及航空运输等各行业都各具特点，彼此之间很难像一般的工商业会计一样予以统一，尤其是铁路运输和航空运输。当然，与一般工商业相比，这些交通运输企业在财务核算上也可以归纳出几个共同的特点，主要表现在以下几个方面:

（一）资产和负债要素的财务核算

由于运输服务的完成需要依赖于运输工具，而运输工具在交通运输企业是作为固定资产核算的，因此，在交通运输企业固定资产中，运输工具的比重比一般行业大得多，金额也大得多。另外，由于运营中需要大量的油料、燃料、备品备件、维修设备等，因此，在交通运输企业流动资产中，燃料、轮胎、备品备件、维修设备、低值易耗品的比重也比一般行业大得多，金额也大得多。总之，汽车、轮船、火车、飞机等交通工具属于交通运输企业特有的固定资产，也是交通运输企业固定资产核算的主要对象；而燃料、轮胎、备品备件、维修设备等是交通运输企业存货的主要存在形式，也是交通运输企业流动资产核算的主要对象。

从负债方面看，由于交通运输企业在运输工具方面投资的可能性比较大，并且贷款购置运输工具的情况较多，因此，有时会产生金额较大的负债，这些负债可能是从金融机构取得的贷款，也可能是因融资租赁形成的负债。比如，航空运输企业一般都会因为融资租赁飞机而产生金额巨大的长期应付款。

（二）营运成本及费用的财务核算

从基本框架上看，交通运输企业营运成本及营运费用的财务核算原则与一般工商企业的营业成本及费用的财务核算原则是一样的。但由于公路运输、水路运输、铁路运输以及航空运输等交通运输企业的业务特点与一般工商业并不一致，因此，交通运输企业成本费用的财务核算方法也不可能与一般工商业的成本费用核算方法完全一致。事实上，由于业务特点有所差异，这几类交通运输企业彼此之间成本费用的构成和核算方法也并不完全一致，主要表现在营运成本和营运费用的归集和分配上。

（三）营运收入的财务核算

相对而言，各个交通运输企业在营运收入核算方面的特点是最突出的。以铁路为例，其交通运输企业的生产需要由运输部门以及运输沿线各单位、各部门、各工种的工作人员的密切配合和分工协作来完成，因此，其运输收入就必须在承担运营任务的各个环节之间分配。再以航空运输企业为例，一次航空运输需要有售票网点、承运运输企业、机场、空中服务等多家运输企业和部门共同配合才能完成，因此，机票收入也需要在各个环节、各个部门之间分摊和分配。总之，交通运输企业尤其是铁路交通运输企业和航空交通运输企业营运收入的财务核算是其财务核算的焦点问题。

……（试读结束啦。欢迎购买！“投资到大脑的钱可以给您今后带来更多的钱，早投资早获益，机遇只钟情于有准备的头脑”。）