

美國公路運輸業會計

· 沙 燕 昌 ·

(對臺灣省公路局主計處貼賬檢查人員訓練班演講講詞) 四十三年十月十二日

本人奉派於四十二年十二月赴
羊考察美國有關鐵路，公路、郵政

、電訊、航空、水運、等交通事業
會計，於四十三年六月回國，茲就
參觀所得有關公路運輸會計者，扼
要向諸位報導。

一、一般交通事業會計制

度和管理

①美國一切交通事業會計制度
是由政府根據法律頒佈統一制度施
行，此項制度，規定極為詳盡，發
給各公民營業機構遵照執行，(美
國交通事業除郵政外概為民營)，
交通事業發生的每一筆賬目，都要
遵照聯邦政府規定制度詳細記載，
如發現一筆賬不遵照辦理，就可罰
科美金一千元以下之罰金，其餘如
記載不實或損毀賬據重者甚至監禁
，這可見他們對制度的重視和執法

的嚴格，各州法規雖有不同，但決
無違背中央立法原則的。

②美國公用交通事業財務會計
政府管理的目的和特點

(一)使票價平衡，(二)
避免民營公司彼此惡性競爭，(三)
保障人民投資，預防倒閉，(四)
使服務永久而可靠，(五)合作
運輸，公路和鐵路不准搶生意，但
應密切辦理聯運，使人民拿出少數
的錢，能得到很多的便利。

③賬目登記，會計報表的編製
和數字的供給，全部採用機器，其
效果

(一)節省人工及工資，(二)
美國普通一個人工月需四百五美元
)，(二)縮短算賬時間，加快速
度，隨時供給報表，(三)機器計
算數字準確，幾無錯誤發生，他們
恐怕發生錯誤，並設有錯誤準備金

，但一年之中，很少有超出一千元
的錯誤，租用會計機器，祇有租金
支出無須提折舊。

④會計報表分對外對內兩種，
對外的是法定報表，十分準確，數
字與賬冊所載相符，對內報表為供
主管決定政策參考用，可用「角分
不計」，或「千元以下不計」，或
估計、統計、等方法編造，且有一
定估計的科學方法，對內報表慢則
一、二天完成，快則數十分鐘完成，
對外報表最多二十五天可完成，據
某一航空公司的主管人員告訴我，
他們賺錢，完全靠一張對內報表，
這張報表是他們的業務秘密，對外
是很守秘密的。

⑤賬務管理一律照各該交通事
業統一會計法規辦理，對政府或課
稅機關，可能供給各種不同報表，
其內容以適合各種用途為主，但不

能變更賬簿，賬簿上一定是遵照交通會計法規登記的。

二、公路交通及統一公路

客運會計制度

①美國公路運輸特點：美國公路運輸主要的業務現為貨運 (Trucking) 與公共汽車 (Bus Line) 業，貨運卡車每車配兩個司機睡在車上，日夜輪班開車趕程，貨物可送到貨主所指定的地點，每車載重量亦日趨加增，每車裝貨二十噸很普通，正如一節火車車廂，所以火車貨運生意，被公路搶到很多，客運方面，公共汽車坐位舒適，票價較火車為廉，又可直入市內，故近年來短程火車旅客亦為公共汽車業所吸收不少，此外美國公路運輸方面的特點，值得一提的，就是有一種抽通行稅的公路 (Toll Road) 或橋渡，或盤旋路 (Turn-Pike)，這些工程原是借錢造的，誰有車經過，繳一點通行稅，以便歸還借款，美國各州自一九一九年開始抽汽油稅，每加侖一分錢，其後疊有

增加，此稅並非完全為改善或增築公路之用，至中央政府所收每加侖二分錢汽油稅，則更非公路用途。

②美國公路客運業統一會計制度，尚係州際商務委員會 I. C. C. 一九三七年所公布，稱一級汽車承運人統一會計制度 (Uniform System of Accounts for Class I Common And Contract Motor Carrier of Passenger)，就事業全年營業收入額分為三級，一級年收二〇〇・〇〇〇元以上，二級年收五〇・〇〇〇元至二〇〇・〇〇〇元，三級年收五〇・〇〇〇元以下，一九五〇年度美國有一級公共汽車公司一七二家，其中 Greyhound Bus Line System 一家之全年收入即佔 55%，所以以下我所購到的美國公路會計，即以此家公司之會計實務為藍本，此家公司為十幾家分公司所組成，車輛行駛全國，我特到他們 Pennsylvania 分公司參觀其會計處一星期，地點在 Ohio 州之 Cleveland。

③此統一制度就各項名詞之定

義，及各賬戶如何應用，皆有詳細說明，公共汽車業皆以本業日趨進步，原統一制度頒布過久，尚係第二次世界大戰以前所頒訂，現在情形變更，似應修訂，如資本支出與費用支出之分野，凡五十元以上之支出，而可用一年以上者，屬於資本支出，數額太低等等，但公路運輸界並未熱烈推動改良。

④此制度會計科目規定到「項」為止，目以下由各公司自行規定，比較有伸縮性，制度內會計科目的變更，修改，祇要得到州際商務委員會各位委員一致通過，即可修訂，此項統一制度，採用活頁式裝訂，如有修訂祇須將修訂制度的通函 (Circulating Letter) 隨時插入即可，委員會答復各公司詢問，統一解釋法令，亦用此方式發出通函。

三、營業收入會計：在檢

查方面，營業收入的稽核，與我國鐵路局所設的檢查課工作大致相同，其不同點有

①車上賣票及製「行車收入報告」都是由司機一人擔任。

②行車一次，司機即應將收入票款，票根，連同所填行車報告，送會計處，會計處根據此表所載行程路線，行車哩數、人數、及人哩數、票價等、設卡以機器打孔，作為原始憑證，編製營業收入報告書。

③聯運車票，類似支票，每行一段，即撕付一段，承運各站，事後憑此算賬。

④車上補票，採用撕剪款數票方法，（例如甲站到乙站票價為一元五角，那就撕給印好的款數票一元和五角的一張，餘類推，票上左邊印元數，右邊印角分，中間打一條空條）。

⑤每人公里成本——冬天為〇·二一五元，夏天降為〇·〇一九元，原因是暑假期中乘客激增，而且行程平均哩數長，行程愈長，成本愈低，故六、九月為旺季，每人公里成本減3%、5%，每月25日先行估計，月終核算校正之，各

公司每週計算每一元收入合為多少人公里數。

四、材料會計：材料方面

①用料計價用先進先出法，採用實際成本制。

②申請購料，領料，均有詳細規定，並有手冊印發。

③物價平穩，不須考慮變動計值方法。

④機構內部各部份彼此間撥用材料不計利益。

⑤如發生料值差額損失，即記在維持費內。

⑥採用永續盤存制，於每年九月底執行盤存點查一次。

⑦廢料及損料由各用料部門嚴加管理。

五、成本計算

①維持費用成本數字由車廠廠長負責供給。

②營運車及停用車其維持費用大致相同，因維持人工均相同，通常一人維持一輛半車。

③直接成本應用的一種書表為「行車維持成本計算書」，內容記載車輛種類屬何分支機構，行車哩數，直接材料，直接人工，及每車哩成本若干，又用油若干，每加侖油可行多少哩，每跨特重油行車若干哩。

④間接成本亦按月按車照分支機構編一種書表為「間接費用計算表」，內容記載間接費用，其他應分攤費用，已指明分攤費用，用以與上年度相比較，而作成本計算的準則。

六、預算控制：

美國公路客運業公司無此設施，他們祇每一個月就行車哩數作一次業務預測，每月估計一次現金收入多少，支出若干，假如實際收支與預計數發生差額，就隨時找出所差原因。

七、財產會計

①汽車每車規定壽年九年，用遞減百分率法計算折舊，前四年所

提折舊較高，後五年所提折舊較低，每車設一卡片登記，車輛修理，訂有標準修理成本數。

②設備購入，每件設一卡片彙總記賬，折舊僅記全年總數，第一年買入時按半年算，最後一年亦按半年算，以求每月折舊額，

③房屋不設卡片，整個登在一本賬上。

④租賃財產如契約上未列須付折舊損失費者，應不計折舊費用。

⑤物品價值在五十元以上，而能用一年以上者，均為財產。

⑥已列費用支出之保存品不登記。

⑦損壞賠償無意者免賠，有意

八、稽核制度

①各公司財務方面之組織——其最高負責人為財務協理，以下分會計，財務，總稽核，三部門，總稽核具有獨立工作精神，須由職位最高者充任。

②總稽核的職權範圍除查核各

公司的賬目外，並要看各公司對會計制度是否切實執行，有無錯誤發生。

③稽核的區分——分內外兩種，「內部稽核」完全是對內的，內部稽核人員是本公司職員，拿本公司薪水，「外部稽核」則屬於會計師之類外界人員。

④所謂「內部稽核」是對主管人員，在保護與建設性基礎上，對專業業務方面加以查核、評議之，一種獨立活動，牠是一種管理方法，其作用在衡量估計其他管理方法有效程度，即看制度執行的有效與否。

⑤「內部稽核」的目的

(一)協助主管人員經營事業，達到有效管理，保護事業利益，指出缺點及予以糾正，分析會計統計資料的運用是否正確，固定資產保護情況是否良好，及現行政策及計劃已否依照實行。

(二)改進專業，檢討或評議有關政策資料，建議改良內部紀錄，手續，監督政策實施。

⑥「內部稽核」權責行使的範圍——內部稽核人員相等於參謀顧問，而非警察，他們前者的工作是供獻計劃，後者的任務則著重檢討與評議，假如查到違法情事，隨即通知上級機關處理，而不直接運用權限，出來干涉，或令違法的人停止工作，至內部稽核執行其本身工作，有權自由檢討評議，不受其他影響和牽制，又所有內部稽核手續，不含於會計制度內，其檢討與評議，並不能解除原指定給專業內各人之工作之責任。

九、美國公路與鐵路費率的比較

①費率——須視競爭情形而定，並無一定之計算公式，依照投資於固定資產價值應得合理報酬以核定收入，再訂票價，鐵路公路均相同。

②公路客運每人哩比火車低〇〇〇五元，為一貫政策，以與鐵路競爭，一般公路客運公司均要求按營業比率計算調整費率，因公路周

定資產之投資較鐵路爲小，現尙未得社會一般人之注意，及政府之採納。

③公路與鐵路固定資產投資與營業收入比較，一九五〇年——一般公路公司共投資固定資產四億，全年營業收入二十三億，一九五〇年

——火車共投資固定資產13.5億全年營業收入5億。

④公路如照支出佔收入比率計算調整運價，則較有利，火車支出佔收入比率約爲10%—18%，而公路則佔收入33%。

漫談游泳

(三) 衛國垣

初學者既能手足並用而仰游，于是自己練習幾次以後，即可開始學習俯泳，即所謂蛙式游泳。此種游泳，應以手足動作穩緩而均勻，配以合適規律之呼吸，方可持久而不致費力。故稱爲各種游泳中之基本游泳，一如吾人在地上之步行。

惟在水中，人身胸部面積以不如背部之闊大，因此不若仰游時之容易漂浮。故本人認爲欲學游泳者，似應先習仰游，使初學者在水中，開始即能取得自信力（即不怕水），然後繼續學習蛙式游之基本游泳，

較爲事半功倍也。茲將此蛙式之游泳法，分爲簡明兩課如後：

第五課 俯游用手練習法

教者與習者相對立在水深至胸部處，二人距離約一二公尺，練習開始時，習者先以兩手伸直並擺，然後輕向教者方面撲去，使兩手與頭部完全浸入水中，全身須成一直字形，浮于水面之下（記牢兩腳暫可不動，但須伸直並擺）。當頭部于入水之前，務須先用嘴盡量吸氣，頭部一入水後，應即閉住呼吸。

幾秒鐘後，即可將氣用鼻呼出，並須記住俯漂于水面下，與仰游原則相同，決不會下沉。惟以面部在水面之下，故只能呼氣而不能吸氣，于是在用鼻呼氣時，即在水面下將兩手臂側轉，使與兩手背相對，然後慢慢分開作划動式，（一如划船之双槳）。在兩手划動分開時，頭之面部即可乘機透出水面，使口鼻露于水面之上，應立即用嘴盡量吸氣，愈快愈好。其時兩手臂之划動式已經向外分開，將與臂平，立即將兩手作圓形輕輕向裏迴轉，貼向胸前並擺，（以兩母指相並爲度）。其時氣已用嘴吸足，于是將雙手照前樣向前平直擲出，使身體在水面下仍成一直字形，（因爲兩腳仍舊並擺挺直）。其時頭在兩手中間，勢不能舉起。學者不必害怕，任其沒在水面之下，仍用鼻在水中呼氣。稍等片刻（約一二秒鐘），再將兩手臂如前作划動式慢慢分開，于是面部即自然透出，立即再用嘴吸氣。等到兩手並擺，貼靠胸部處時，再如前將兩手一併擲出。于是