

và lấy ý kiến của Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Ủy ban Thanh tra Nhà nước, Ban Thi đua Trung ương, các Ban của Đảng, các đoàn thể và các ngành có liên quan khác ở Trung ương trong việc đánh giá thành tích các ngành và địa phương đề trình Ban Bí thư Trung ương và Thường vụ Hội đồng Bộ trưởng xét và quyết định.

K. T. Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng
Phó chủ tịch
TỔ HỮU

CÁC BỘ

LIÊN BỘ

TÀI CHÍNH — GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ liên bộ Tài chính — Giao thông vận tải số 4-TT/LB ngày 28-2-1985 hướng dẫn và quy định chế độ hạch toán kinh tế đối với các xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ.

Căn cứ vào nghị định số 10-HĐBT ngày 20-1-1982 của Hội đồng Bộ trưởng quy định việc phân loại đầu tư vốn và phân cấp quản lý các hệ thống đường bộ, ngày 7-11-1983 liên bộ Giao thông vận tải — Tài chính đã ban hành thông tư số 236-TT/LB hướng dẫn và quy định chế độ quản lý cấp phát vốn, quản lý và sửa chữa cầu đường bộ. Nay liên bộ hướng dẫn và quy định tiếp chế độ hạch toán kinh tế đối với các đơn vị quản lý và sửa chữa cầu đường bộ như sau:

I. NGUYÊN TẮC CHUNG

1. Về phân cấp tổ chức quản lý:

a) Đối với các xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ ở các tỉnh, thành phố thì cấp trên trực tiếp là Sở Giao thông vận tải. Việc thành lập và cấp vốn (vốn cố định, vốn lưu động) cho các xí nghiệp do Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành phố quyết định.

b) Đối với các xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường do Trung ương trực tiếp quản lý thì cấp trên trực tiếp là Liên hiệp các xí nghiệp xây dựng giao thông khu vực thuộc Bộ Giao thông vận tải. Tất cả các loại vốn (vốn cố định, vốn lưu động) và các loại vốn khác do Ngân sách Trung ương đầu tư và cấp phát.

c) Nguồn vốn đề chi cho công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ căn cứ vào chế độ phân cấp ngân sách hiện hành. Cụ thể là đường quốc lộ do Ngân sách Trung ương đài thọ, đường tỉnh lộ do Ngân sách địa phương đài thọ.

2. Các xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ thực hiện chế độ hạch toán kinh tế được thống nhất áp dụng phương thức hạch toán theo loại hình xí nghiệp xây lắp bao thầu. Các xí nghiệp này ký kết hợp đồng với chủ đầu tư và giao dịch thanh toán thống nhất qua Ngân hàng đầu tư và xây dựng, không phân biệt nguồn vốn Trung ương hay địa phương đài thọ.

3. Do đặc điểm về nguồn vốn cấp phát cho công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ có những đặc thù riêng biệt nên không tính khấu hao tài sản cố định bản thân cầu và đường.

Những xí nghiệp, cơ quan quản lý bến phà, cầu phao thì chỉ tính chi phí sửa chữa thường xuyên các thiết bị và phương tiện vượt sông mà không tính khấu hao cơ bản và khấu hao sửa chữa lớn.

4. Những xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ có bến phà, cầu phao

là những đơn vị hạch toán kinh tế nội bộ trực thuộc xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ đó. Thu chi của các bến phà, cầu phao này là một bộ phận của kế hoạch tài chính của xí nghiệp. Nội dung thu chi của bến phà, cầu phao theo hướng dẫn của thông tư liên bộ Tài chính— Giao thông vận tải số 2699-TTLB ngày 3-10-1982.

II. ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHẾ ĐỘ HẠCH TOÁN KINH TẾ

Đối với các đoạn, phân khu quản lý và sửa chữa cầu đường bộ :

1. Phải xác định rõ ràng và ổn định nhiệm vụ chính trị được giao, quản lý, sửa chữa vừa và sửa chữa lớn những tuyến đường, lý trình, cầu phà nhằm mục tiêu bảo đảm giữ loại đường theo quy định và giao thông luôn thông suốt, an toàn trong mọi tình huống.

2. Phải xây dựng được các định mức kinh tế — kỹ thuật cho công tác quản lý và sửa chữa vừa và sửa chữa lớn cầu đường bộ. Định mức kinh tế kỹ thuật chuẩn 1 kilômét đường, 1 mét dài cầu các loại, 1 ca phà (chuyến phà) qua sông tùy theo loại bến, định mức tiêu hao vật tư sử dụng xe máy và các định mức khác. v.v...

3. Phải xác định và xây dựng được giá thành sản phẩm của công tác quản lý và sửa chữa vừa và sửa chữa lớn cầu đường bộ. Sản phẩm cuối cùng của công tác quản lý và sửa chữa vừa và sửa chữa lớn cầu đường bộ là tuyến đường hoặc lý trình, trong phạm vi được giao quản lý luôn bảo đảm giữ loại theo quy định chiếc cầu, bến phà, cầu phao qua sông (tùy theo loại cầu bến). Vì vậy giá thành của công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ là giá thành từng tuyến đường hoặc lý trình từng chiếc cầu, bến phà, cầu phao qua sông (tùy theo loại cầu bến).

4. Phải lập và được duyệt kế hoạch sản xuất kỹ thuật tài chính hàng năm.

5. Tổ chức sắp xếp lại bộ máy quản lý của xí nghiệp cho phù hợp theo cơ chế hoạt động của một xí nghiệp xây lắp bao thầu và đặc thù của công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ.

III. LẬP KẾ HOẠCH — NGHIỆM THU — THANH TOÁN

1. Chỉ tiêu pháp lệnh của xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ :

a) Giá trị khối lượng hoàn thành bàn giao (không tính giá trị thu cước qua phà, cầu phao nếu có) chỉ tiêu này là giá trị khối lượng công trình sửa chữa cầu đường bộ hoàn thành được bàn giao cho ban quản lý công trình.

b) Số tuyến đường, lý trình được giữ loại, số bến phà, cầu phao qua sông (tùy theo loại cầu bến) luôn bảo đảm giao thông thông suốt và an toàn.

c) Tỷ lệ phần trăm, hạ giá thành.

d) Lợi nhuận và các khoản nộp ngân sách.

đ) Vật tư chủ yếu được cung cấp.

Những xí nghiệp có quản lý bến phà, cầu phao thì thêm chỉ tiêu doanh thu của các bến phà, cầu phao.

2. Kế hoạch sản xuất — kỹ thuật — tài chính bao gồm :

a) Kế hoạch sản lượng.

b) Kế hoạch khối lượng chủ yếu,

c) Kế hoạch thiết bị vật tư,

d) Kế hoạch tiền lương,

đ) Kế hoạch giá thành,

e) Kế hoạch thu chi tài chính.

— Kế hoạch thu chi tài chính của xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường

bộ bao gồm đầu tư xây dựng cơ bản; khấu hao tài sản cố định; lợi nhuận; trích lập và sử dụng các quỹ; quan hệ ngân sách.

Các kế hoạch này được xây dựng tương tự như đối với các xí nghiệp sản xuất kinh doanh khác. Riêng về kế hoạch thu chi liên bộ hướng dẫn chi tiết như sau:

Phần thu bao gồm:

— Thu theo đơn giá dự toán được duyệt của từng tuyến đường, lý trình sửa chữa vừa và sửa chữa lớn các bến phà, cầu phao trên cơ sở của hợp đồng kinh tế đã ký kết với chủ đầu tư.

— Thu về công tác xây dựng cơ bản hoặc thu khác (nếu có) theo chế độ quy định hiện hành.

— Thu về cước qua phà, cầu phao đối với các xí nghiệp có quản lý bến phà, cầu phao. Khoản thu này được xem như một khoản ngân sách cấp phát mà ban quản lý đã tạm ứng cho xí nghiệp, xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ được sử dụng để chi cho các hoạt động của bến phà, cầu phao như thông tư liên Bộ Tài chính — Giao thông vận tải số 2699-TT/LB ngày 3-11-1982 đã hướng dẫn và quy định.

Phần thu lớn hơn chi của các bến phà, cầu phao được xác định như là một khoản cấp phát của Ngân sách Nhà nước dùng để sửa chữa cầu đường bộ được cấp có thẩm quyền duyệt trong kế hoạch tài chính của xí nghiệp.

Phần chi bao gồm:

— Chi theo dự toán được duyệt của từng tuyến đường lý trình, bến phà, cầu phao.

— Chi về xây dựng cơ bản (nếu có) theo chế độ hiện hành.

— Chi khác được duyệt (nếu có).

Tổng hợp cân đối thu chi (trừ khoản thu cước qua phà, cầu phao) để xác định kết quả sản xuất kinh doanh trong năm

kế hoạch của xí nghiệp đối với công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ, công tác xây dựng cơ bản hoặc công tác khác (nếu có).

3. Ký kết hợp đồng — kiểm tra — nghiệm thu — thanh toán.

a) Ký kết hợp đồng. Hàng năm căn cứ vào kế hoạch và dự toán được cấp có thẩm quyền duyệt, ban quản lý công trình tiến hành ký kết hợp đồng kinh tế với xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ cho từng tuyến đường, lý trình, bến phà, cầu phao.

b) Tiêu chuẩn nghiệm thu. Tiêu chuẩn nghiệm thu công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ theo đúng chế độ quản lý sửa chữa đường ô-tô (bao gồm công trình đường, cầu vượt sông) theo quyết định số 1077-QĐ ngày 15-9-1983 của Bộ Giao thông vận tải về những quy định hiện hành về chất lượng kỹ thuật các công trình giao thông của Bộ Giao thông vận tải.

c) Tờ chức nghiệm thu. Căn cứ vào hợp đồng kinh tế đã ký kết và tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định cho công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ, ban quản lý công trình tiến hành nghiệm thu hàng quý một lần. Nếu công trình hay hạng mục công trình mà thời gian thi công ngắn (dưới một quý) khi hoàn thành thì tiến hành nghiệm thu ngay.

Về nghiệm thu do một hội đồng đảm nhận. Thành phần gồm trưởng ban quản lý công trình làm chủ tịch, giám đốc xí nghiệp quản lý và sửa chữa lớn cầu đường bộ làm phó chủ tịch.

Cả hai bên sẽ cử những cán bộ liên quan đến việc xác nhận chất lượng công tác đã hoàn thành cần tờ chức nghiệm thu nhưng phải gọn nhẹ và đơn giản.

Trong mỗi lần nghiệm thu công trình hoàn thành bàn giao, hội đồng nghiệm thu cần mời đại diện cơ quan tài chính, ngân hàng địa phương cùng tham gia.

Kết quả nghiệm thu cần lập thành biên bản. Trong đó nêu rõ quyết định mức thanh toán và tiếp tục bàn giao lại cho xí nghiệp nhận quản lý và sửa chữa theo kế hoạch được giao của cấp trên.

Đề làm cơ sở nghiệm thu cần có những tài liệu văn bản sau đây đã được cấp có thẩm quyền duyệt cho các tuyến đường, lý trình bến phà, cầu phao mà xí nghiệp được giao quản lý:

— Kế hoạch năm được duyệt (có chia theo quý).

— Chỉ tiêu kinh tế — kỹ thuật chuẩn cho 1 kilômét đường, 1 mét dài cầu, 1 ca phà (chuyến phà) qua sông tùy theo loại cầu bến.

— Dự toán từng tuyến đường, lý trình, bến phà, cầu phao (chia theo quý).

— Bản tiêu chuẩn phân chia đường theo giá cước vận tải và quyết định phân loại do Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành phố ban hành.

Các tiêu chuẩn nghiệm thu từng công trình ghi trong hợp đồng A — B đã ký kết:

— Chỉ tiêu thu cước qua phà, cầu phao,
— Sơ đồ duỗi thẳng có ghi loại đường,
— Các báo cáo thống kê thực hiện kế hoạch,

— Các văn bản về thể chế quản lý, khai thác có liên quan trực tiếp đến công việc sẽ nghiệm thu.

d) Thẻ thức thanh toán. Căn cứ vào biên bản nghiệm thu của hội đồng nghiệm thu quyết định việc thanh toán cho xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ.

Hoàn thành đầy đủ theo quy định được thanh toán 100%.

Hạng mục nào không bảo đảm chất lượng thì không được thanh toán và sẽ được xem xét đề thanh toán vào kỳ nghiệm thu tiếp theo, sau khi đã sửa chữa bảo đảm chất lượng.

IV. XÁC ĐỊNH VÀ CHUYỂN GIAO VỐN ĐỐI VỚI CÁC ĐƠN VỊ SỬA CHỮA CẦU ĐƯỜNG BỘ KHI CHUYỂN SANG HẠCH TOÁN KINH TẾ

Những đơn vị (đoạn, phân khu) khi được chuyển sang thực hiện chế độ hạch toán kinh tế phải kiểm kê xác định giá trị tài sản cố định, giá trị tài sản lưu động theo quy định giá cả hiện hành. Cần phân biệt nguồn vốn hình thành các loại tài sản này vào thời điểm chuyển sang thực hiện chế độ hạch toán kinh tế do ngân sách Trung ương hay ngân sách địa phương đầu tư.

— Về tài sản cố định. Xác định nguyên giá về giá trị còn lại theo giá cả quy định hiện hành của Nhà nước (cần lưu ý không đặt vấn đề đánh giá lại tài sản cố định) mà chỉ căn cứ vào sổ sách kế toán đang theo dõi.

— Về tài sản lưu động. Phải xác định số kết dư vốn quản lý và sửa chữa cầu đường bộ ở thời điểm chuyển sang hạch toán kinh tế. Số vốn kết dư này được coi là một khoản đã nhận tạm ứng của ban quản lý công trình và hạch toán theo thông tư số 237-TV ngày 21-1-1984 của Bộ Giao thông vận tải đã hướng dẫn và được tiến hành xử lý như sau:

Đối với xí nghiệp trực thuộc các Sở Giao thông vận tải như nói ở điểm 1, phần I nêu trên, sau khi đã xác định được giá trị tài sản cố định và tài sản lưu động ở thời điểm chuyển sang thực hiện chế độ hạch toán kinh tế và phân chia phần trước đây do nguồn Ngân sách Trung ương đầu tư thì các Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải. Xin tăng giảm vốn giữa Ngân sách Trung ương và Ngân sách địa phương sau khi có sự thỏa thuận và thống nhất của Bộ Tài chính.

Đối với xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ thuộc liên hiệp các xí nghiệp

xây dựng giao thông khu vực sau khi xác định được giá trị tài sản cố định và tài sản lưu động ở thời điểm chuyển sang thực hiện chế độ hạch toán kinh tế thì mở sổ sách mới theo dõi và hạch toán theo chế độ hạch toán kinh tế, đồng thời báo cáo Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính biết để làm thủ tục tăng giảm vốn giữa khu vực sản xuất kinh doanh và khu vực sự nghiệp.

V. CHẾ ĐỘ KHEN THƯỞNG

Những xí nghiệp quản lý và sửa chữa cầu đường bộ thực hiện chế độ hạch toán kinh tế hàng năm, nếu hoàn thành kế hoạch theo các chỉ tiêu pháp lệnh nêu trên và được cấp có thẩm quyền xét duyệt công nhận thì được hưởng chế độ khen thưởng như đối với xí nghiệp xây lắp bao thầu theo chế độ quy định hiện hành của Nhà nước.

Trường hợp xí nghiệp không hoàn thành kế hoạch hoặc vi phạm chế độ quản lý kinh tế tùy theo mức độ vi phạm mà giảm trừ mức trích của mỗi quỹ khen thưởng và phúc lợi theo chế độ hiện hành.

Do đặc thù của công tác quản lý và sửa chữa cầu đường bộ và đề động viên cán bộ, công nhân viên khu vực bến phà, cầu phao số tiền thu cước qua phà vượt chỉ tiêu kế hoạch sẽ được trích một phần để bổ sung vào quỹ tiền thưởng, cứ vượt 10% doanh thu, quỹ lương được tính theo tỷ lệ 1,3%, phần còn lại phải nộp vào ngân sách Nhà nước hoặc bổ sung vào vốn cấp phát của ngân sách năm sau.

VI. ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 1 tháng 1 năm 1985. Trong quá trình thực hiện các ngành, cơ quan, xí

NGHIỆP nếu thấy điểm nào chưa rõ hoặc không hợp lý đề nghị phản ánh kịp thời về liên bộ để nghiên cứu bổ sung hay sửa đổi cho phù hợp.

K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông
vận tải
Thủ trưởng
LÊ KHẢ

K. T. Bộ trưởng Bộ Tài chính
Thủ trưởng
HỒ TẾ

BỘ TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ của Bộ Tài chính số 12-TC/ĐTXD ngày 10-3-1985 hướng dẫn việc trích lập, quản lý và sử dụng vốn tự có về đầu tư xây dựng cơ bản của các tổ chức sản xuất, kinh doanh thuộc thành phần kinh tế quốc doanh.

Thực hiện điều 36, chương 5 của Điều lệ quản lý xây dựng cơ bản ban hành kèm theo nghị định số 232-CP ngày 6-6-1981 của Hội đồng Chính phủ (đã được cụ thể hóa bằng thông tư liên bộ Tài chính - Ngân hàng số 6-TT/LB ngày 14-7-1983); các nghị quyết số 156-HĐBT ngày 30-11-1984, số 166-HĐBT ngày 15-12-1984 của Hội đồng Bộ trưởng về một số vấn đề cải tiến quản lý công nghiệp quốc doanh và quản lý xây dựng cơ bản. Bộ Tài chính hướng dẫn việc trích lập, quản lý và sử dụng vốn tự có về đầu tư xây dựng cơ bản của các tổ chức sản xuất, kinh doanh thuộc thành phần kinh tế quốc doanh như sau: