

图书基本信息

书名：<<铁路全生命周期造价计算与控制原理>>

13位ISBN编号：9787113100926

10位ISBN编号：7113100929

出版时间：2009-8

出版时间：中国铁道出版社

作者：段晓晨，雷书华 等编著

页数：382

字数：620000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## 前言

为从根本上解决铁路供需矛盾，国家制定了铁路中长期规划以及“十一五”铁路建设发展规划。规划以“新建线路”、“客运分离”、“线路改造”为主体思想，提出将铁路营运里程从2005年的7万km提高到2010年的9万km，在2010年达到10万km；将全国铁路网的复线率和电气化率在2010年提高至45%，2020年提高至50%；2010年前新建7 000 km客运专线，2020年前建成12 000 km客运专线，实现主干线的客货分离。

国家计划于2006~2010年间投入1.25万亿元进行铁路基本建设，这个数字是之前5年实际投资额的4倍。当前，为应对国际金融危机，国家提出了4万亿投资拉动内需的应急措施，其中国务院批复的铁路投资额已经达到2万亿元，在建项目的投资规模超过了1.2万亿。

面对如此巨大的铁路工程投资，其投资决策、管理、建设、运营维护的重要意义可想而知。

因此，如何提高铁路工程投资估算、造价计算的准确性和投资控制的效率以及投资的经济效益和社会效益，让公众放心，让人民满意，是摆在铁路工程投资决策和管理部门、设计单位、建设单位和运营维护单位面前一个亟待解决的首要问题。

本书是作者结合多年国内外科研、教学研究成果和概预算投标报价编制实践经验，以及新的《铁路基本建设工程设计概（预）算编制办法》，在《工程造价计算原理》和国家自然科学基金研究成果《政府投资项目全面投资控制理论和方法研究》两本专著基础上编写而成的。

本书试图从铁路工程投资决策管理部门（业主）和设计建设单位（承包商）两个角度，阐释铁路工程全生命周期造价计算与控制科学原理和方法，为读者科学决策、科学控制解疑释惑，提供帮助。铁路工程投资决策管理部门（业主）的投资管理控制核心是优化控制，降低铁路全生命工程造价，选取最优铁路工程投资设计方案，提高铁路工程建设效率和运营的经济效益及社会效益。

为达到这个目的，本书从三个方面提供了科学的决策依据和支持：科学准确的数据挖掘、定额和标准是投资科学计算及控制的基础，已完工程投资数据挖掘信息库、工程造价指数、投资估算及概预算指标、概预算定额的建立、制定和完善，是造价计算和控制是否成功的灵魂和关键所在。

科学的预测方法是造价计算和控制是否成功的保障。

本书对投资估算、设计概算、标底的编制计算原理和方法从现实和前沿理论发展方面进行了详尽阐述和案例解释，力图使读者在充分把握现实计算方法的基础上，对理论的前沿发展有所认识和前瞻。

有效的控制方法是提高铁路工程投资经济社会效益的法宝。

本书从铁路工程全生命周期的各个阶段为读者提供了全生命周期造价（WLC）、物流集成化（ILS）、已获价值理论（EVM）。

## 内容概要

《铁路全生命周期造价计算与控制原理》共分五篇二十三章。

第一篇工程造价计算基本原理共三章，主要介绍国内和国际工程造价计算惯例，国内外工程造价的基本构成和基本计算原理。

第二篇铁路工程全过程造价计算依据共六章，主要介绍铁路工程施工定额，预算定额，概算定额与概算指标，估算指标、造价指数和企业定额的区别、联系、制定及使用方法，以及铁路工程量计量规则

。第三篇铁路工程造价计算原理共八章，主要介绍全过程造价内容，定额单价法、投资（预）估算、设计概（预）算、工程量清单报价计算原理，施工预算、竣工决算及后评价编制原理，以及全过程造价电算化原理、铁路运输成本组成及计算原理，并结合大量案例加以阐明。

第四篇铁路工程全生命周期造价控制原理共四章，主要介绍了工程建设前期、工程交易期、工程实施期、工程运营期成本控制原理。

第五篇铁路全生命周期造价理论发展共二章，主要介绍国内外铁路全生命周期造价计算与控制理论发展。

《铁路全生命周期造价计算与控制原理》为普通高等教育“十一五”国家级规划教材，是高等院校工程管理、工程造价、投资经济、土木工程、建筑工程、企业管理、交通工程、道路、桥梁、经济、管理等专业本科、研究生教材，也可供相关技术人员参考。

书籍目录

第一篇 工程造价计算基本原理 第一章 概述 第二章 工程造价基本构成 第三章 工程造价基本计算原理  
第二篇 铁路工程全过程造价计算依据 第四章 定额概论 第五章 施工定额 第六章 预算定额 第七章 概算定额与概算指标 第八章 估算指标、造价指数和企业定额 第九章 铁路工程量计量规则  
第三篇 铁路工程造价计算原理 第十章 全过程造价构成内容 第十一章 定额单价法计算原理 第十二章 投资(预)估算计算原理 第十三章 设计概(预)算计算原理 第十四章 工程量清单报价计算原理 第十五章 施工预算、竣工决算及后评价编制原理 第十六章 铁路全过程造价电算化原理 第十七章 铁路运输成本组成及计算原理  
第四篇 铁路工程全生命周期造价控制原理 第十八章 工程建设前期造价控制原理 第十九章 工程交易期造价控制原理 第二十章 工程实施期造价控制原理 第二十一章 工程运营期成本控制原理  
第五篇 铁路全生命周期造价理论发展 第二十二章 全生命周期造价计算理论发展 第二十三章 全生命周期造价控制理论发展  
附录参考文献

## 章节摘录

确定一个物品是否是固定资产，要看它是否在生产过程中长期发挥作用，是否保持原来的实物形态。

如工厂生产的待售机床或机械，它还不是固定资产，因为它还没有被销售到生产企业中去，并作为劳动资料在生产过程中发挥作用。

只有它被销售到生产企业中去并作为劳动资料再生产过程中发挥作用时，它才算固定资产。

同时财政部现行规定，一般情况下：使用年限在一年及以上，单位价值在2000元（铁路工程规定）及以上，同时具备这两条限量的物品才算固定资产；否则列为低值易耗品。

固定资产的形成过程，是在许多物质生产部门共同参与下完成的。

例如构成铁路资产的物质要素（如机车、设备、建筑材料等），必须经过购置并把它从生产地点运到施工地点；必须经过建设者们把原材料加工并建造出桥梁、隧道、房屋及站场设备；必须把机器设备进行安装，通过这一系列的劳动才能形成生产能力，把它们变为固定资产。

通常所说的投资建设就是这种购置、建造过程。

所形成的固定资产，就是投资建设的成果。

固定资产在长期的生产过程中是不断变动的。

一方面要不断购置、建造新的固定资产，另一方面有一些固定资产因磨损陈旧而报废。

固定资产的这种连续不断的“新陈代谢”过程，就是固定资产的再生产过程。

固定资产的再生产分为简单再生产和扩大再生产，以新的固定资产替换旧的报废的固定资产，如替换后的规模依然维持原来状况不变的，称为固定资产的简单再生产，它是对已报废的固定资产的实物补偿，以维持原来的生产能力。

如和过去相比新建和购置了更多的固定资产，因而扩大了固定资产的规模，形成新增生产能力时，则称为固定资产的扩大再生产。

通常所说的投资建设，就是指固定资产的扩大再生产。

但是在特殊情况下，由于自然灾害、战争等原因使原有固定资产全部或部分损毁，以后又按原来的规模重新恢复起来的建设项目，虽属固定资产的简单再生产，但是其资金来源于国民收入积累基金时，因而这种恢复项目也属投资建设。

非生产领域的固定资产的简单再生产，其资金来源于国民收入积累基金时，也属于投资建设范畴内。

生产性固定资产的简单再生产，其资金来源于固定资产基本折旧基金。

虽然利用折旧基金也能在一定程度上新添一些固定资产，实现扩大再生产，但其资金来源性质不属于国民收入积累基金，所以它不算投资建设范畴。

二、投资建设项目组成 投资建设项目由单项工程、单位工程、分部工程、分项工程（工序）和子目组成。

所谓建设项目，是指在一个总体设计或初步设计范围内，由一个或若干个单项工程所组成，经济上实行统一核算，行政上实行统一管理的投资建设单位。

一般以一个企业、事业单位或者以一个独立工程作为建设项目。

例如：一个工厂、一所学校、一条新线、独立大桥、独立枢纽的建设等。

凡是不属于一个总体设计，经济上分别核算，工艺流程没有直接关联的几个独立工程，应分别列几个建设项目，不能合并在一起作为一个建设项目。

.....

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>