

文章编号:1006-2106(2013)11-0112-05

铁路建设甲方供应物资价差调整问题及对策^{*}

董巧婷^{1**} 韩同银² 王 岩¹

(1. 石家庄铁道大学, 石家庄 050043; 2. 廊坊师范学院, 廊坊 065000)

摘要:研究目的:本文通过对甲方供应物资价差调整缺乏行之有效的依据、材料单价范围不明确、材料单价不一致、最终结算量不明确等问题进行分析,解决了目前铁路建设甲方供应物资价差调整存在的主要问题。

研究结论:(1) 甲供物资预算价格,应将编制期单价和运杂费等进行综合分析后确定;(2) 承包双方在招标和项目实施前,应分别对概算材料价格和甲方供应材料表中价格进行核实;(3) 甲供物资的风险和责任界定为指定交货地点;对于价差调整中的数量问题,应按照施工图投资检算量最终确定;(4) 对于价差调整涉及的供应超量或不足量的问题,超量扣减价采用供应价,供应不足量扣减价采用概算价;(5) 本文的研究内容,可以给铁路行业规范建设项目甲方供应物资管理、制定有关政策提供参考。

关键词:甲方供应物资;材料价差调整;降造;施工图投资检算

中图分类号:F251.1 文献标识码:A

Analysis and Solutions of Price Difference Adjustment of Client – supplied Goods and Materials in Railway Construction Projects

DONG Qiao – ting, HAN Tong – yin, WANG Yan

(1. Shijiazhuang Teidao University, Shijiazhuang, Hebei 050043, China; 2. Langfang Normal College, Langfang, Hebei 065000, China)

Abstract: Research purposes: The essay presents some questions including price difference adjustment of client – supplied goods and materials, not obvious of the scale of material price, inconsistent of the material prices, not clear of the final settlement. For all the above questions, this essay has a detailed analysis and discussion, and promotes some corresponding countermeasures to client – supplied goods and materials management in railway construction projects.

Research conclusions: (1) Budget prices for client – supplied goods and materials should be determined by a comprehensive analysis of compiled unit price and transportation charges. (2) Contracting parties should respectively estimate materials' prices and client – supplied goods and materials' prices before bidding and projects implementation. (3) Risk and responsibility for client – supplied goods and materials should be classified as designated place of delivery. For number problems in price difference adjustment, you should finally confirm to construction drawings checking of investment amount. (4) Price difference adjustment involves the supply of excess or insufficient amount. Deducted price of excessive amount should use supply price, Deducted price of insufficient amount should use budget price. (5) The results will provide references for management and policy – making of client – supplied goods and materials in railway

^{*} 收稿日期:2013-04-15

基金项目:河北省软科学项目“建筑业基于多项目绩效的资源配置研究”(12457203D-37)

^{**} 作者简介:董巧婷,1973年出生,女,副教授。

construction projects.

Key words: client – supplied goods and materials; price difference adjustment; reduce the cost; construction drawings investment check calculation

自 2006 年以来,为规范铁路建设物资设备管理,保证建设工程质量、降低成本,铁道部正式发文实施甲方供应物资(以下简称甲供物资)管理模式。甲供物资管理模式,在铁路项目建设中,尤其是铁路项目大规模兴建期,起到了重要的作用,但同时也存在着一些问题,其中最为突出和严重的,是甲供物资价差调整(以下简称调差)问题。本文就目前甲供物资调差存在的问题进行分析并提出相应对策,以期对完善铁路建设项目甲供物资管理起到一定推进作用。

1 甲供物资调差核心问题:缺乏调差的规范依据

甲供物资调差,目前主要依据是《关于铁路建设项目实施阶段材料差价调整的指导意见》(铁建设[2009]46号),该文主要适用于“由施工企业采购的材料”,对甲供物资调差的规定只有“建设单位招标采购材料价格超过概算价的,按规定程序报批,材料价差按最终实际采购费用进行结算,并相应调整合同额与验工计价。”,该规定忽视了调差过程中最重要的两个核心因素:一是调差的单价范围;二是调差的数量范围。正是由于铁路建设项目甲供物资调差缺乏行之有效的依据,使得目前甲供物资调差工作存在相当的缺陷,是目前甲供物资调差存在的最严重和突出的问题。在调差单价和数量取定上操作方式很多,调差方法千奇百怪,影响了项目的顺利实施。

甲供物资调差是一项严谨、严肃的工作,为避免出现材料调差上的相关问题,最好有铁路行业统一的甲供物资调差依据文件出台,或者在招标文件中明确甲供物资的调整依据,因为铁路甲供物资量大、种类多,工程内容复杂且工作量巨大,项目实施过程中依据的图纸与招标图纸之间出入较大,计划物资量与实际物资量之间会有相当的差距,而且铁路物资预算价格区别于其它行业,相对而言比较复杂,不仅涉及材料原价,还涉及运杂费等问题,如果调价规则不明确,势必会影响项目的实施。本文的研究成果,可以为完善铁路建设甲供物资调差依据提供较好的参考。

2 甲供物资单价问题分析及其对策

2.1 单价范围问题分析及对策

PMBOK 的九大知识体系构成,首当其冲的就是范围管理,价格范围问题,也是目前甲供物资管理存在的一个比较突出的问题。目前的铁路建设甲供物资调差,主要方式有:“计算费用差”方式(甲供物资价差 = 建设单位实际采购甲供物资价差 - 初步设计批复的甲供物资价差 - I 类变更甲供物资总额 - 新增工程甲供物资总额)^[1]、实购总价减概算总价、实购总价减预算总价、实购数量乘以单价差、概算数量乘以单价差^[2]。无论采取哪种方式,都忽略了一个非常重要的问题:甲供物资的单价范围。

概预算编制办法是行业报价共同的平台,属于基础游戏规则范畴,投标报价每一部分费用的范围必须与编制办法保持完全一致,各投标报价之间相互才有可比性。按照铁建设[2006]113号文的规定,材料预算价格由材料原价、运杂费、采购及保管费组成,由于铁路建设项目运距特殊,绝大部分材料采取编制期价格 + 运杂费的方式,将运杂费单列,运杂费本身构成材料预算价格的一部分。“……土工材料、钢轨、道岔、轨枕、钢梁、钢管拱……的基期价格采用现行的《铁路工程建设材料基期价格》,编制期价格根据设计单位实地调查分析采用,以上价格均不包含来源地至工地的运杂费,来源地至工地的运杂费应单独计列”,根据铁道部颁布的历次甲供物资目录,甲供物资大多属于该类物资范围,说明包含在投标报价中的不只有甲供物资概算单价,而且还包含来源地至工地的运杂费。按常规,招标文件中“表 4-2 甲方供应材料数量及价格表”中材料单价,应该是纳入运杂费之后的价格,现实中,一般情况下的甲方供应材料数量及价格表中材料单价都是不含运杂费的价格(是编制期价格),因此材料调差过程中,将两个范围不一致的价格进行比较,计算调差无疑是错误的。几个价格之间的具体关系如图 1 所示。

价格范围问题的对策,是招标人在提供招标文件

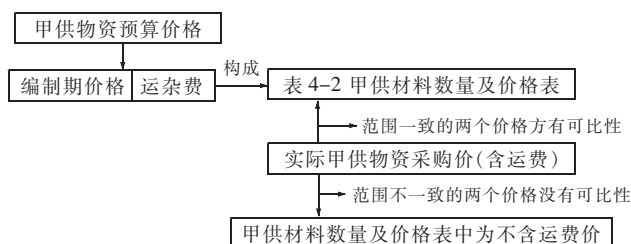


图1 单价范围图

时,将“表4-2 甲方供应材料数量及价格表”中直接提供材料编制期(不含运杂费)价格的情形,改进成真正的材料预算价格(含运杂费)情形;或者是在甲供物资采购过程中将采购价分劈成出厂价和运杂费两部分,然后分别对比计算。但后一种方式完全没有必要,因为无论甲供物资出厂价发生变化、抑或是运距发生变化,都是甲方应该承担的风险,且将两者分开计算也不好实现。

2.2 单价一致性问题分析及其对策

按照惯例,甲供物资调差,是按照数量乘价差的原则进行,其中的价差,是按照招标文件中“表4-2 甲方供应材料数量及价格表”中单价,与实际采购价之差计算。根据上文分析,该表中材料价格应该是包含运杂费在内的材料预算价格。

甲供物资采购工作虽然不由施工方完成,但按照《中华人民共和国营业税暂行条例实施细则》(中华人民共和国财政部、国家税务总局令[2008]第52号)规定,纳税人提供建筑业劳务(不含装饰劳务)的,其营业额应当包括工程所用原材料、设备及其他物资和动力价款在内,但不包括建设方提供的设备的价款。理论上投标人根据招标文件中甲方供应材料数量及价格表中的单价编制投标报价,甲供物资的价格包含在其投标报价当中。但在铁路工程投标惯例中,由于投标过程的某些特殊原因,投标人往往都是在招标概算基础上结合降造系数进行简单降造和一般价格调整之后形成自己的投标报价,造成投标时甲供物资单价与甲供物资招标概算单价一致的事实。理论上,甲方供应材料和数量表中的甲供物资单价应该与项目个别概算中甲方供应材料单价一致,但实际上受很多特殊因素影响,有相当数量的项目存在这两个价格不一致的事实,且项目实施过程中,承发包双方将更多的关注力放在甲方供应材料数量及价格表中,而忽视这种不一致,其潜在的结果,势必会损害合同一方的利益。

对以上分析结果,列举算例如下:假设某种材料为甲方供应料,概算中该材料单价(默认所有单价均含运费)为4 000元/t,甲方供应材料数量及价格表中列出的

其单价为5 000元/t,该材料实际采购价为6 000元/t,使用数量为1 000 t。理论上该材料调差量 $=1\,000 \times (6\,000 - 4\,000) = 200$ 万元;但是一般情况下,调差用的都是甲方供应材料数量及价格表中的单价,导致实际上该材料调差量 $=1\,000 \times (6\,000 - 5\,000) = 100$ 万元,调差差值为100万元。

单价一致性问题的对策,是承发包双方在招标和项目实施前,详细审查两个价格的一致性,如果招标人发现不一致,及时修订后招标即可;如果承包人发现不一致,则应通过甲方,履行正常的协商、确认程序。

3 甲供物资的风险界限对单价的影响分析

甲供物资,按照《铁路建设项目甲供物资设备采购供应暂行办法》(铁建设[2006]217号)文的界定,“是指铁道部规定由铁道部组织建设单位或建设单位直接招标采购供应的物资”,且“施工承包和施工总承包的工作内容将不再包含甲供物资设备的采购内容”。依据以上规定,可以得出铁路甲供物资的两个特点:一是又业主(建设单位)招标和采购;二是施工合同工作内容不包含甲供物资采购的内容。同时,《铁路建设项目总价承包标准施工招标文件补充文本》(铁建设[2012]220号)第一卷第五章规定,“2.7 本项目实行总价承包……(3)甲方供应材料设备按实际采购价调整……”;《铁路建设项目物资设备管理办法》(铁建设[2006]83号)第十三条规定,“甲供物资设备经验收合格后由工程承包单位保管,保管费用纳入概算……”;《铁路建设项目铁道部管理的物资采购供应实施细则》(铁建设[2007]219号)第七条、第八条分别规定:“……指定交货地点的卸车费以及以后费用纳入工程报价……”,“对于确需建立仓储基地……从材料原产地至仓储基地的采购、运输、保管费等费用,由建设单位负责,从仓储基地到工地的运杂费、损耗及工地保管费等所有费用,纳入工程报价”,可以得出甲供物资的另外两个特点:一是对于甲供物资指定交货地点(厂发或直发)之前的所有风险,包括价格风险在内,全部由甲方负责;二是招标文件中指定地点后的有关费用,由工程承包方负责,承包方并不是对甲供物资不承担任何风险和责任的,只是风险和责任较小而已。具体双方责任界定如图2所示。

风险分析的结论:指定交货地点前风险和责任归发包人,因此合同内相关费用也归发包人支配;指定交货地点之后的风险和责任归承包人,承包人应在报价

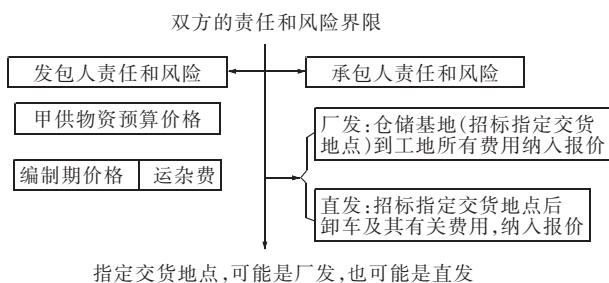


图2 甲供物资承包双方风险分担图

时予以考虑。如果指定交货地点发生变化的,直接对比运距的增加或减少,相应增加或扣减有关费后的单价,才能作为调差的单价依据。

4 最终调差(结算)量的问题及对策

现阶段的铁路建设项目甲供物资价差结算,最终结算量大多会按照概算数量和实际供应数量之差进行^[2-3],这种方式对于施工图招标,且项目设计图在施工过程中变化不大的项目而言是可行的。但是,铁路建设项目自2010年开始,才明确提出施工图招标的要求,而且很多项目实施过程中施工图变化较大,因此,对于绝大多数铁路建设项目而言,项目实际完成工程量需要的甲供物资消耗,与招标阶段概(预)算计算计划甲供物资消耗之间不是直接相等或接近的^[4],按照最终供应量进行甲供物资结算,存在的最主要问题,是甲供物资的大量浪费,甚至可能会出现承包方倒卖甲供物资的行为,造成建设资金的直接流失。

对于铁路建设项目甲供物资结算量的问题,由于一般情况下铁路建设项目施工蓝图基本稳定后,需要编制施工图投资检算,稳定后的施工蓝图与竣工图之间往往差距很小或基本没有差距,因此,根据施工图投资检算确定的甲供物资量,是施工现场最真实的甲供物资消耗量,如果检算量与供货量一致,基本说明不存在量差问题;如果实际供货量大于检算量,应该由施工方承担责任;如果供货量小于检算量,一,存在负量差,需要扣回;二要查明原因,根据是承包方提高效率还是偷工减料导致,区别处理。

5 其它相关问题

5.1 一类变更和新增工程调差问题

一类变更和新增工程,按照铁路行业规定,都属于合同外工程,承发包双方补充协议后,也作为正式合同内容的一部分,因此理论上与原合同内甲供物资地位等同,也应该纳入调差范围。但实际上,有的项目一类变更和新增工程,概算编制时不是按照原投标概算材

料价编制,而是直接按照采购价编制,则不存在调差的问题;反之,如果项目一类变更和新增工程补签合同同时,概算编制是按照原合同概算材料单价编制,则应该纳入调差范围,否则违反合同公平原则。同时,根据铁道部文件规定,铁路建设项目招标时,降造前必须扣除甲供物资、安全生产费、总包风险费等不降造费用。按照合同公平的原则,在项目实施过程中,如果发生一类变更和新增工程,双方签订补充协议之前,也需要对按照规定程序确定的变更概算进行降造,对于这一点,目前并无争议。但是,对于降造基数,目前的铁路建设管理实践存在着两种不同的做法:一是降造前先扣除甲供物资有关费用,还有一种就是降造含甲供物资费用。显然后一种做法是违反合同法公平原则的,需要进行规范。

5.2 调差中的单价取定问题

调差中的单价如何取定,也一直的铁路建设项目甲供物资管理实践中存在的一个问题,导致该问题的主要原因,在于对甲供物资单价范围的不明确。在甲供物资单价范围和结算量明确、没有争议的条件下,调差中的单价取定问题就很好解决:如果实际供货量超过施工图投资检算确定的量,多供货的部分按供货价扣回;如果实际供货量少于施工图投资检算确定的量,除查明原因外,因为没有供货,所以按照概算价格(含运费)扣回,因为概算材料价格已经包含在投资检算总额当中^[5]。

6 结论

为规范铁路建设项目甲供物资调差,调差依据必须清晰和充分,铁路行业出台政策(或招标人在招标文件中明确)规范调差行为,必须明确下列事项:

(1)甲供物资预算价格,包括在合同内的、由工程发包方负责和承担风险的不仅仅是编制期单价,同时包含指定交货地点之前的运杂费和相关费用,应该将编制期单价和运杂费等进行综合分析,进入表4-2甲方供应材料数量及价格表作为甲供物资调差的原始价格依据;

(2)承发包双方在招标和项目实施前,应分别对概算材料价格和甲方供应材料表中价格进行核实,避免出现误差;

(3)甲供物资的风险和责任界定为指定交货地点。指定交货地点前风险和责任归发包人,因此合同内相关费用也归发包人支配;指定交货地点之后的风险和责任的归承包人,承包人应在报价时予以考虑。如

果指定交货地点发生变化的,直接对比运距的增加或减少,相应增加或扣减有关费用即可;

(4)通过上述三个步骤,能够很好地解决甲供物资调差中的价差问题。对于调差中的数量问题,按照施工图投资检算量最终确定调差量是科学、合理且可行的;

(5)调差时是否考虑一类变更和新增工程甲供物资量,视补充合同签订时,概算编制依据的价格最终确定;

(6)对于调差涉及的供应超量或不足量的问题,超量扣减价采用供应价;供应不足量扣减价采用概算价。

参考文献:

- [1] 刘海萍,孙小丽. 铁路建设项目实施阶段甲供物资调差要点[J]. 铁路工程造价管理,2011(6):49-51.
Liu Haiping, Sun Xiaoli. Jia Supplied Goods Price Difference Adjust Points in Railway Construction Projects Implementation Stage [J]. Railway Engineering Cost Management,2011(6):49-51.
- [2] 黄丁根. 铁路建设项目甲供物资价差计算方法优选[J]. 铁路工程造价管理,2011(2):7-8.

Huang Dinggen. Optimization of Methods for Calculating Price Difference of Owner Supply Materials in Railway Construction Projects [J]. Railway Engineering Cost Management,2011(2):7-8.

- [3] 邓建华. 工程建设实施阶段材料调差计算方法探讨[J]. 铁路工程造价管理,2012(6):7-9.
Deng Jianhua. Discussion of Engineering Construction Implementation Stage Material Price Adjustment Calculation Method [J]. Railway Engineering Cost Management, 2012(6):7-9.
- [4] 刘振. 铁路工程材料价差系数时间序列模型研究[J]. 铁道工程学报,2013(6):109-113.
Liu Zhen. Research on Time Series Model for Price Margin Coefficient of Railway Engineering Material[J]. Journal of Railway Engineering Society, 2013(6):109-113.
- [5] 王永胜. 铁路建设项目甲供材料费用管理分析与建议[J]. 铁道工程学报,2011(9):113-117.
Wang Yongsheng. Analysis and Suggesting upon Management of Cost of Materials Supplied by Party A for Railway Project [J]. Journal of Railway Engineering Society,2011(9):113-117.

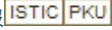
(上接第 111 页)

- Wang Miao. Research on the BT Mode for Project Financing for Urban Mass Transit [J]. Journal of Railway Engineering Society, 2009(9):98-102.**
- [5] 吴青. BT 投融资建设中有关法律问题的分析[J]. 铁道工程学报,2011(5):110-114.
Wu Qing. Analysis of Legal Problems in Investing and Financing for BT Project [J]. Journal of Railway Engineering Society, 2011(5):110-114.
- [6] 杜亚灵,尹贻林. 城市轨道交通 BT 项目投资控制系统研究[J]. 建筑经济,2010(7):90-94.
Du Yaling, Yin Yilin. Research on Investment Control System of Urban Mass Transit Construction under BT

Mode [J]. Construction Economy, 2010(7):90-94.

- [7] 张立茂,吴贤国,等. BT 项目全面风险管理体系研究[J]. 建筑经济,2011(5):68-71.
Zhang Limao, Wu Xianguo, etc. Study of BT Project Risk Management [J]. Construction Economy, 2011(5):68-71.
- [8] 陈湘生,容建华,等. BT 模式在深圳地铁 5 号线工程中的应用与创新[J]. 铁道建筑,2012(3):135-138.
Chen Xiangsheng, Rong Jianhua, etc. Application and Innovation of BT Mode in Shenzhen Metro Line Five Construction[J]. Railway Engineering, 2012(3):135-138.

铁路建设甲方供应物资价差调整问题及对策

作者: [董巧婷](#), [韩同银](#), [王岩](#), [DONG Qiao-ting](#), [HAN Tong-yin](#), [WANG Yan](#)
作者单位: [董巧婷, 王岩, DONG Qiao-ting, WANG Yan \(石家庄铁道大学, 石家庄, 050043\)](#), [韩同银, HAN Tong-yin \(廊坊师范学院, 廊坊, 065000\)](#)
刊名: [铁道工程学报](#) 
英文刊名: [Journal of Railway Engineering Society](#)
年, 卷(期): 2013(11)

参考文献(5条)

1. [刘海萍; 孙小丽](#) 铁路建设项目实施阶段甲供物资调差要点[期刊论文]-[铁路工程造价管理](#) 2011(06)
2. [黄丁根](#) 铁路建设项目甲供物资价差计算方法优选[期刊论文]-[铁路工程造价管理](#) 2011(02)
3. [邓建华](#) 工程建设实施阶段材料调差计算方法探讨[期刊论文]-[铁路工程造价管理](#) 2012(06)
4. [刘振](#) 铁路工程材料价差系数时间序列模型研究 2013(06)
5. [王永胜](#) 铁路建设项目甲供材料费用管理分析与建议[期刊论文]-[铁道工程学报](#) 2011(09)

引用本文格式: [董巧婷](#). [韩同银](#). [王岩](#). [DONG Qiao-ting](#). [HAN Tong-yin](#). [WANG Yan](#) 铁路建设甲方供应物资价差调整问题及对策[期刊论文]-[铁道工程学报](#) 2013(11)