

## 铁路工程清理概算及变更思路

### 一、清理概算的要点分析

(一) 目的和作用：针对铁路建设特点为规范和加强铁路工程项目概算管理，真实地反映铁路概算变化情况，依法合规确定项目总概算，并非是追加投资。

(二) 主要内容：依据合同、协议，对变更设计、征地拆迁、第十一章费用等直接与工程有关的项目费用清理。

#### (三) 主要原因（复杂性）

1. 建设周期长：一般项目的建设工期多在3年及以上，因此要区别不同影响因素在不同时间点对工程造价的影响。

2. 涉及面广：包括国家、政府部门、行业政策，地方规划与诉求，相关单位的要求，企业和百姓利益的方面。

3. 投资规模大：一般项目的投资均有几十亿、上百亿甚至上千亿，个别项目超过2千个亿。

4. 工程线型分布：项目的平均宽度仅几十米，但线路长度较长，大多在几百公里、上千公里。

#### (四) 基本要求

1. 严肃性：涉及投资人、建设管理、施工企业等受工程影响参建各方的切身利益，只有根据合同约定、依法合规、有理有据、落实责任，才能得到主管部门的批复。并经得住审计的检验、历史的考验。

2. 可靠性：应充分与建设单位进行沟通，才能在上报时

不漏项、审查时不被剔除、批复后能计价。为此只有做到事实清楚、实事求是、准确计算、说明清晰、主次分明，获得审查人员的认可，才能通过审查。

3.必要性：部分项目建设资金难以保证工程进度，需要大量挤占企业自有资金，不仅损害了施工企业的切身利益而且与国家对建设项目的基本要求不相符，对项目最终投资规模进行清理是必要的。

#### （五）铁总工作安排

铁总一般在每年的3月初召开清理概算工作安排会，对当年需要清理概算的项目进行统一安排与部署，未列入的项目还可向铁总主管部门提出申请，得到认可后，组织有资质的设计单位或施工图设计单位编制清理概算文件，经建设单位初审后上报主管部门审查批准或核备。

#### （六）主要原则

严格按原铁道部《关于依法依规做好建设项目清概工作的通知》（鉴综电（2009）401号）执行。

1.投资检算编制原则。施工图设计必须严格执行初设批复意见。未经批准，任何单位不能擅自改变建设规模、主要技术标准、重大技术方案和重大工程措施，不能超过初设批复规模组织建设。当以上四方面不同于初设批复意见时，应按规定编制变更设计文件上报批复，另外还有设计范围、设计方案及建设工期等方面的变化也应按照上述原则办理，不应

直接纳入施工图投资检算。

2. 变更设计编制原则。变更设计(主要是 I 类和 II A 类)原则上要求先批准后执行。因此清理概算时,变更设计应该全部完成,个别没有完成的,必须在清理文件汇总前完成。所有变更设计应该分类汇总,并注明批复文号、时间,必要时注明投资来源。

3. 征地、拆迁费用的清理原则。征地拆迁费用涉及众多百姓的切身利益,同时也涉及部分企业、事业单位的集体利益,影响拆迁价格的因素十分复杂,因此费用确定的难度也非常大。征地、拆迁经梳理按以下几种实施情况分别说明:

①地方负责。建设单位应严格按照国家的有关规定及省与铁总纪要的精神,对所发生的工程量及费用委托有资质的单位进行评估确认,对增加原因进行详细说明并分类上报。

②建设单位负责。应依据设计数量按建设单位签订的相关合同或协议清理,并委托有资质单位进行评估确认,对工程量及费用增减变化原因进行分析说明。

③委托施工企业代办。比照建设单位负责办理,但必须以建设单位的名义签订协议。

④施工企业承包。主要是三电及管线路迁改,严格按照合同约定办理。

4. 政策性费用的清理原则。政策性费用调整的计算基础资料是施工图投资检算和 I 类、II A 类变更设计的批复。包

括物质设备差价、火车运价差、第十一章其他费用（如铁建设（2010）151号文“..地质灾害危险性评估费等十二项费用”、财政部财建{2016}504号文“建设项目管理费”）等，逐条按合同、协议、付款凭证及相关规定清理计算，重点是对建设单位掌握使用的其他费用，按照实事求是的原则进行清理。

### （七）费用变化的影响因素

基于铁路工程在建设项目的建设特点，在初设批复之后到项目竣工决算前，施工图较初设批复意见会发生一定的改变，实际施工条件较施工合同条件会发生一定的变化，因此通用合同条款就约定了允许对合同总额进行调整。一般包括：

（1）国家政策性因素引起的费用变化；（2）物价浮动因素引起的费用变化；（3）不可抗力等自然灾害引起的费用变化；（4）变更设计所引起的费用变化；（5）新增工程、提前工期增加的实物工程量、验收增加工程、铁路局及地方诉求等引起的费用变化。

### （八）费用调整的主要依据

参照有关项目情况，铁总基本认可的费用调整化依据有：

（1）执行国家强制性规范，环水保、消防、防灾减灾等；（2）国家和地方征地、拆迁补偿政策；（3）物价上涨超过正常幅度；（4）银行利息变化引起引起财务费用调整；（5）建设规模、主要技术标准调整：包括建设标准的提高、新规范的执

行、路网规划的调整、装备水平的变化等方面；（6）工程实施中重大技术方案和重大工程措施调整。

#### （九）超过投资限额如何处理

根据发改投资〔2009〕1550号文规定：国家发改委可研批复投资总额×100%为投资限额（最大允许值），超过投资限额时，需上报发改委申请调整概算。施工过程中，经过投资梳理发现超过投资限额时，则应编制投资梳理文件，上报主管部门核实后，再上报国家发改委申请调整概算。关于调整概算的申请，原则上由国家发改委先商请审计机关进行审计，待审计结束后，再视具体情况，或直接核定，或组织专家评审后核定批准。对于因过失造成超批复投资的，根据违约责任要扣减一定的费用，对于项目管理问题造成超批复投资的，将给予通报批评。

#### （十）清理概算时的注意事项

1.基础资料：工程定额消耗量中材料规格与实际施工使用不符时，只能根据定额消耗量中材料规格进行调整，因为定额与实际工程情况不同，如果是新技术、新工艺、新设备、新材料、新标准所引起的，可以申请调整相应费用，有关工程定额的问题详见“定额模型解析与应用”。

对于费用标准，编制办法有明确规定的，通常按规定执行；无明确规定的可以参照地方或其它行业的规定执行；若仍无可参照的规定时，则可进行现场测定分析，具体详见“工

程造价确定与调整”和“4.1.5已批复过的实例”。

2. 迁改：包括各类管、线、路工程：管路包括谁、气、油等，重大工点和重大迁改方案变化的，可以按照工点申报调整：线路包括电力、通信、电视、广播等线路，一般对于军缆、超高压线路，迁改方案变化的，可以按工点申报调整：路包括人行通道、水流通道等，分主体工程、用地界内附属工程、用地界外附属工程。主体工程和用地界内附属工程方案变化大的可以申报调整：用地界外附属工程，当有地方要求意见时，可以按照非包干的新增工程办理

3. 路基工程：取弃土场位置的变化，只有在环水保、工期等方面变化的情况下，对重点土石方工程可申报IIA类变更设计。基底处理、一般地质条件变化，很难调整费用、在工期调整的情况下，可按改变处理方案的IIA类变更设计申报。岩溶处理，一般按包干合同（建议采用单价包干合同）处理，合同未包干时，可按深灌结合、旁站监理的要求，完善相应的基础资料申报变更设计。

4. 桥涵工程：影响桥涵工程的因素比较多。如主体工程，原则上按照地方同意的初设批复意见进行施工图设计，但孔跨和孔径，地方同意的意见有时也会发生变化，因此产生的变更设计是比较多的。附属工程，包括堤岸加固、顺沟、顺路、改沟、改路、通航设施等工程，有地方要求变更原设计方案的，可以申报IIA类变更设计。

可能调整的有：规范、规定的变化，如桥面防水，桥面系标准变化，声测管数量变化等；地方要求的孔径、孔跨、用地界外附属工程的重大变化和新增工程。调整困难的有：基础施工方案变化、模板摊销等。

5. 隧道工程：由于隧道工程处于地下，在实施之前完全了解地质条件存在困难，因此在实施阶段应加强地质预报，对特长和高风险隧道建议争取动态设计。对“33 定额”明示的“定额未考虑的影响（因素）或工法”，虽然有关单位做了大量的测定课题研究，但在执行“113 号文”时区别对待，仅部分成果和部分在建项目允许应用。洞外的仰坡、路堑、弃渣场处理等附属工程，变更设计和费用调整需要有充分的理由。

可能调整的有：地表塌陷、涌水抽排、突泥突水等地质灾害，围岩类别连续变化等符合变更设计条件的。

不能调整的有：隧道塌方。

6. 房屋：通常情况下，站房指标在 5000 ~ 20000 元/m<sup>2</sup>之间，其余房屋指标一般在 2000 元/m<sup>2</sup>左右，但在实际施工过程中还是超出概算许多？这里面最主要的原因是建设过程中的装修标准过高、赶工、干扰等因素引起的。特别是站房，在前段时期往往非常滞后：还有一个原因是有关部门没有严格执行批复意见，随意调整建筑面积、结构和功能。

确实由于方案不稳、钻探滞后、深度不到、定额不全等

原因，造成投资变化幅度很大时，可申请调整相关费用。

“新造价标准”明确站房工程可采用地方办法编制。

7. 大临及过渡:大临工程费属于包干性质，一般在按照合同约定处理，很难调整。

“113 号文”将临时租地费包括在内，但此项费用差异较大，需要密切关注，特别是建设单位支持。

“新造价标准”将大临站场的租地费用移入第一章用地费项下。

变化较大的过渡工程，可由有资质单位设计实施性施工过渡方案，经运营部门审批后，申报相关过渡费用。

## 二、定额模型解析与应用

《铁路工程预算定额》自“1633 定额”之后，“95 定额”（93～96 年间），市场经济模式，取消了以量补价：

第一次“05 定额”（04～06 年间），市场经济模式，取消了以量补价，少量在建项目执行；

第二次“223 定额”（2010 年），2011 年 1 月 1 日起执行，绝大部分在建项目执行；

第三次是国家铁路局铁科法〔2017〕33 号文（简称“33 定额”），主要对“233 定额”和《高速路补充定额》进行了合并、补充、完善和修订，自 2017 年 7 月 1 日起执行，同时应按《关于执行新颁铁路工程造价标准的指导意见》（铁总〔2017〕171 号，简称“171 号文”）执行。



## （一）定额消耗量分析

随着铁路项目在建设过程中的机械化、工厂化、专业化、信息化不断提高，铁路工程定额中的人工消耗量极大的减少。

使用“223 定额”对专业性强（如轨道工程）、工点分散（如红外线域温检测 16 m<sup>2</sup>房屋）、施工干扰严重的工程（如临近既有线施工），完全按测定的理论消耗量分析是不全面的。如改建或增建第二线项目，既有线每天的封锁作业时间一般为 2 小时左右，可用的往往不足 1 小时，而在这一天里基本只能做这一件事，另外还需要考虑施工队伍（人材机、设备等）的往返调遣及等待时间，应为封锁线路的时间还存在许多不确定性。

使用“33 定额”的项目，通过行车干扰、营业线封锁（天窗）施工增加费和营业线施工配合费的调整，能解决一些费用不足的问题。

## （二）施工用周转性材料的摊销

### （1）施工用钢模板的摊销次数

名称	95（05）定额		223 定额		33 定额	
	现浇	预制	现浇	预制	现浇	预制
组合钢模板（通用工程）	50	100	50	100	50	100
（>3km 隧道/预制圆管）	75/	/150	75/	/150	75/	/100
定额钢模板（桥墩/梁板）	50/100	/120	40/60	/80	30/20	/75

基)	80		80		60	
----	----	--	----	--	----	--

定额中的刚模板是根据摊销次数折算成摊销量进行处理的，正常情况下问题不大，但是要达到定额要求的摊销次数，往往需要在多个建设项目上调遣，对于调遣过程中发生的费用，定额并未全部考虑，因为定额仅对被摊销的模板用量计算了调遣费用。

虽然桥梁用定型钢模板的摊销次数（现浇桥墩 80 → 40 → 30 次，现浇箱梁 100 → 60 → 20 次）在逐步下调，但也难以达到定额规定的摊销次数，一是由于工期往往过紧，能调往其他项目使用的极少；二是有些设计单位，将同一座桥的桥墩设计多种坡比，也造成了模板的浪费。

2) 施工用金属构件等是按按拆一次损耗率及年使用率计列的，因此也存在与钢模板类似的问题。

名称	按拆一次损耗率 (%)	年使用率 (%)	
		05 定额	33 定额
军用梁、钢拱架/万能杆件		10	16
钢板桩/导梁及连接杆件		10	16
钢轨/道岔		5	10
钢管/铸铁管、油浸电杆	--		16
钢筋混凝土电杆/木质构件	--		

注：223 定额 (=05 定额) 中钢板桩分“打入覆盖层襟边以上”两种情况，其按拆一次

7%、5%。

### 233 定额”应遵循的通则

1. 优先采用机械施工。如：清淤、回填、挖沟、基础开挖等原则上不再采用人力施工。

2. 路基支挡结构、CFG 桩、桥涵等工程可采用混凝土集中拌合站拌制，混凝土运输、泵送定额，其余工程（路基附属、一般房屋、站场等）应采用分散拌制，且不另计混凝土运输费用。

3. 预应力锚索钻孔土石分类：泥质岩类、煤系地层、凝灰岩、云母片岩、千枚岩等成岩作用差的岩石，以及岩体极易破碎、节理很发育或强风化岩石按钻土计算。

4. 小型构件（桥梁滤板、防护栅栏、电缆槽盖板）应优先按集中预制考虑。

①有可用的制（存）架场时，应充分利用已有架场场地及设施不增加大临费用，计列小型构件运输费。

②桥隧集中地段，无可用的制（存）架场时，可设置小型构件预制厂，计列大临和小型构件运输费。

③上述条件均不满足的其余地段，小型构件按工厂化管理，计列小型构件运输费。

#### （四）新颁“33 定额”的主要特点

##### 1. 专业定额共性规定

（1）预应力钢筋（钢丝、钢绞线）工程数量：与“233 定

不同的是，“33 定额”中已计入 4% 的损耗率（不含工作长度），若设计数量未含工作长度，则损耗率可改为 9%。

2) 工地小搬运范围:按工厂化施工编制的定额子目为临时场站内除另有说明者外，其余定额子目为 50m 以内。工地小搬运以外的运输费，一是按价外运杂费计列;二是采用场外运输定额计列。

(3) 增加工厂化生产和场外运输子目:“233 定额”仅预制梁、轨道板、双块式轨枕按工厂化生产考虑，“33 定额”中增加了现浇混凝土、小型混凝土构件预制、现浇结构用成型钢筋（钢筋笼）、集中制备的填料等按工厂化生产。当采用工厂化生产时，自大临场站至各工点的运输一般均套用相关场外运输定额另计。单独设置的钢筋加工场虽不属大临，但成型钢筋的运输可根据钢筋加工场的分布情况确定平均运距，套用场外运输定额另计。

(4) 商品混凝土:当根据规定采用商品混凝土时，混凝土按当地含运输费用的市场价格计算。不再计算混凝土拌制与运输的费用。

## 2. 专业定额个性规定

(1) 路基工程:控制爆破定额适用于既有线施工需控制爆破的石方工程。若爆破点周围 200m 以内有房屋等建筑物时，可用 C 类控制爆破子目。“233 定额”仅适用于既有电气化铁路。

2) 桥梁工程：增加冲击钻钻孔子目。

### (3) 隧道工程

①有 3 个主要方面的变化：一是调整了正洞断面划分挡距；二是取消了“233 定额”中部分子目与全隧长关联的概念，调整为按独立施工工区模式编制各项与隧道长度相关子目；三是调整了模筑混凝土工程量计算规则，定额中不再包含设计允许超挖、预留变形量回填因素，改为由设计者按规定计入工程数量。

②临时支护中的钢结构摊销，与喷射混凝土组合时按一次摊销，独立使用时按二次摊销，并均扣除 20% 的残值。

③开了 3 个大口：明确按合理工期均衡组织施工编制，并未考虑高压富水、岩溶、高地温、高地应力（岩爆、软岩大变形）、瓦斯等特殊地质条件的影响因素；亦未考虑全断面预注浆、帷幕注浆、涌水抽排、多层支护等相关措施方法对后续工序产生的影响；钻爆施工开挖工法：II、III 级围岩按全断面法，IV、V 级围岩按两台阶法考虑。

当实际施工时遇到上述未考虑的影响（因素）或断面过大（如车站隧道）开挖工法不一致时允许调整。

### 4) 轨道工程

①钢轨铺设子目仅适用于 20% 以下坡度地段和 1km 以下隧道内。若用于 20% 以上的坡度地段，定额人工和机械消耗量乘以 1.5 的系数；若用于 1km 以上隧道内，定额人

1.25的系数,两者同时存在时乘以1.75的系数。

②轨料运输子目仅适用于坡度 $\leq 12\%$ 地段(单机牵引)。根据施工组织设计确定的铺轨方向,至该区段终点范围内,自出现坡度 $>12\%$ 的区间起(后方站,下同),按双机牵引考虑;自出现坡度 $>20\%$ 后的区间起,按三机牵引考虑。但应考虑出力系数《轨道定额 P13 表1》。

《铁路基本建设工程设计概算编制办法》自铁建管【1998】115号文(与“95定额”配套,计划经济模式)之后。

铁建【2003】42号文,主要调整的费用标准有:现场管理费、企业管理费、计划利润、财务费用、综合业务提成分别按“115号文”的90%、50%、70%、0%、50%计算;汽车运价改为市场调查价,运杂费不再作为计算基数。

第一次铁建设【2006】113号文,与“05定额”配套,市场经济模式,主要针对计算程序、计算基数、费用标准进行了全面修订,少量在建项目执行。

第二次铁建【2010】196号文“调整概算综合工费”,与“233定额”配套,绝大部分在建项目执行。

第三次是国铁科法【2017】30-33号文《关于发布铁路工程造价标准》(应配套使用,统称“新造价标准”),主要是

113 号文”的进一步完善、修改和补充。也是撤销铁道部、成立国家铁路局以来，首次颁布的铁路工程造价标准，自 2017 年 7 月 1 日起执行，同时应按“171 号文”执行。

“113 号文、196 号文、新造价标准”有关修订内容及对工程造价的影响分别进行说明如下：

(人工单价)

“115 号文”划分为三区、四区、四点五区、唔去、六区、七区、八区共七个工费区：

“113 号文”修改为不分地区的四个工程类别划分，随后铁建设【2008】26 号文（简称“26 号文”）又将四个工程类别划分调整为七个：

“196 号文”“新造价标准”提高了工费标准，并调整了部分工程类别划分等。

省市区	青新藏	甘宁粤琼	陕内蒙	其他省		
115 号文	30.05	28.48	27.70	25.94		
工程类别	计算机设备	四电设备	箱梁轨道	隧道、四电建筑、其余设备	桥梁、机辆、建筑	其余建筑
113 号文 (26 号文)	43.08	30.95	29.13	25.82	24.00	
工程类别	计算机设备	轨道、四电设备	箱梁、钢梁、站房	隧道、其余设备	桥梁、四电、机辆	其余建筑

					建筑	
196 号文	67	50	47	46	45	
工程类别	隧道	轨道、四 电、计算 机设备	箱梁、钢 梁、站房	其余设备	桥梁、四 电、机辆 建筑	其余建筑
新造价标准	82	77	73	71	70	

“新造价标准”对综合工费标准增加了两种特殊情况下的处理方案。

(1)海拔 3000 米及以上高原地区的工程可计列高原地区工资补贴（增加幅度 28%-66% ，依据劳社部函【2001】168 号），但不再计列该地区生活费补贴和艰苦边远地区津贴。

(2)掘进机、盾构机施工的隧道综合工费应结合相应定额及工程实际情况另行分析确定。

(二) 材料费：材料费的定义明确为施工过程中耗费的构成工程实体的原材料、辅助材料、构配件、零件、半成品、成品的费用，以及不构成工程实体的一次性材料消耗费用和周转材料摊销费用等。

“新造价标准”将基期价格从 2005 年度调整到 2014 年度水平，材料项目由原来的 14019 项精简至 8965 项。

1.材料分类:将材料划分为 A、B、C 三类，除下列称为“主要材料”外，其余均称为“辅助材料”，且划分为 C 类。



A 类材料（原直发料）：钢轨、道岔、轨枕、钢梁、钢管拱、斜拉索、钢筋混凝土梁、铁路桥梁支座、接触网支柱及当地料（砂、石、石灰、黏土、砖、瓦、花草苗木）。

“新造价标准”增加风沙路基防护用稻草（芦苇）。

B 类材料（原厂发料）：水泥、木材、钢材、钢筋混凝土管、铸铁管、塑料管、土工材料、钢筋混凝土预制桩、电杆、铁塔、机柱、接触网及电力线材、光电缆线。

“新造价标准”增加粉煤灰、矿粉、钢制防护栅栏网片、钢轨扣件、桥梁防水卷材、桥梁防水涂料、桥梁高强螺栓。

C 类材料：油燃料（汽油、柴油、原特殊材料）。

“新造价标准”增加隧道防水板、火工品。

## 2. 材料预算价格的确定

“115 号文”的材料预算价格由综合出厂价加综合业务提成组成，“113 号文”修订为材料原价、（价内）运杂费、采购及保管费，预算价格计算公式如下：

（1）A 类材料：由材料原价、采购及保管费组成，预算价格=材料原价×（1+采购及保管费率）；

（2）B 类材料：由综合出厂价、采购及保管费组成，预算价格=综合出厂价×（1+采购及保管费率）；

（3）C 类材料：由材料原价、价内运杂费、采购及保管费组成，基期价格=（材料原价+价内运杂费）×（1+采购及保管费率）。预算价格根据基期价格采用相关部门颁发的价

差系数进行调整。

价内运杂费是指材料自来源地（生产厂或指定交货地点）运至工地所发生的计入材料费的有关费用，全部 C 类材料（包括列入主要材料的油燃料、隧道防水板、火工品）按价内运杂费处理，不再计列价外运杂费。

“新造价标准”取消了再用轨料价格计算规定，可按 A 类材料预算价格规定执行。

### 3. 主要材料价差的计算

根据原铁道部《关于建立铁路工程建设主要材料价格信息发布机制的通知》（铁建设【2006】131号）和“关于发布铁路工程建设主要材料价格信息发布机制实施细则的通知”（经规定额【2006】166号）的规定，主要材料每季度发布一次信息价，原则上以省、自治区、直辖市（统一简称为“升级”）为发布地域单元，当地料不发布价格信息，其价格信息可参考地方造价信息并经实地调查后分析确定。

由铁路工程定额所发布的材料信息价格，是设计、审查单位的参考，当设计单位的调查分析价与信息价差异超过 5% 时，要分析原因，与定额所进行核实，并予以说明。

对部分主要材料，铁总进行了甲供，而甲供材料目录也随着材料市场价格的波动进行了多次调整，由于甲供物资设备目录的版本文件很多，具体以中标的甲供材料目录为准。

主要材料中可以调整材料价差的控制数量，以施工图投

资检算和 I 类及 II A 类变更设计中的数量之和进行计算，其主要材料价差的计算原则如下：

### (1) 甲供材料价差

甲供材料价差按实际采购价计算，施工企业不存在价格风险，但存在数量风险，当采购数量 $\leq$ 控制数量时，按采购数量计算，当采购数量 $>$ 控制数量时，按控制数量计算。

### (2) 自购材料价差

首先依据原铁道部□铁路建设工程验工计价办法□(铁建设(2006)211号)计算分章节、分季度完成的投资比例，乘以控制数量后计算各章节、各季度、各类材料数量；

然后根据“关于发布铁路建设项目实施阶段材料价差调整的指导意见”(铁建设(2009)46号)的规定，按铁总(原铁道部)经规院发布的《铁路工程建设主要材料价格信息》当期信息价与编制期概算价之差计算价差。

概算中材料变化幅度在 $\pm 5\%$ (有风险费)或 $\pm 3\%$ (无风险费)以内时由施工企业承担，超出部分纳入概算由建设单位承担。但因关注下列情况；

□C类火工品(炸药、雷管、导火索)，到工地价格一般均高于公布的信息价。原因是火工品隶属公安部门管理，其供应价格并非简单地由原价、价内运杂费、采购及保管费组成，且需要每天往返取送，加大了运输和管理费用。

□C类油燃料(汽油、柴油)，“115号文”属特殊材料，

按部颁材料价差系数时所公布的六大区的汽油柴油价格进行调差：“113 号文”按信息价调差，不能计算价外运杂费，可能存在价内运杂费不足的问题。

□其他 C 类材料也可能存在价内运杂费不足的问题，主要是位于新疆、西藏、青海，甘肃(兰州以西)、内蒙(西部)简称“西部边远地区”)范围内的在建工程。

④B 类材料可以计算价外运杂费(见 3.5 节)，“综合出厂价”可简单理解为“片区价”，而公布的信息价一般为“省级“政府所在地的价格，其起算点“指定交货地点“在执行过程中除特别说明者(如水泥，青海省的信息价明确为西宁附近)外，按“省级”、地区级、县级政府所在地为“指定交货地点”的情况都出现过，导致可能少列“综合出厂价”与“指定交货地点”之间的价外运杂费。

2012 年三季度以前，仅新疆、西藏的 B 类材料可以按 A 类材料处理。其后才扩展到整个“西部边远地区”。

⑤B 类水泥，公布的信息价有高限和低限，一般按“中间价”调差。部分“西部边远地区“范围内的在建工程，其价差按实际到工地的价格编制期到工地的价格计算，即部分工程的水泥可按实际采购价调差。

⑥B 类钢结构(仅包括站房和无站台柱雨棚的钢结构)，当为外购半成品(或委外加)时，可按半成品价格调差，但必须出具全部钢结构的采购发票。对于其他工程钢结构，原则

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/528064036117006122>