

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

LÝ THỊ THANH PHƯƠNG

**HOÀN THIỆN KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ
TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC
VIETRANSTIMEX**

Chuyên ngành: KẾ TOÁN

Mã số: 60.34.30

LUẬN VĂN THẠC SĨ QUẢN TRỊ KINH DOANH

Người hướng dẫn khoa học: TS. TRẦN ĐÌNH KHÔI NGUYỄN

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi.

Các số liệu, kết quả nêu trong luận văn là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả

Lý Thị Thanh Phương

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1 - CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG CÁC DOANH NGHIỆP KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC	4
1.1. ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC	4
1.1.1. Định nghĩa, vai trò	4
1.1.2. Đặc điểm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức	6
1.1.3. Các hình thức vận tải	8
1.2. KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG DOANH NGHIỆP KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC	10
1.2.1. Khái quát chung về kế toán quản trị chi phí	10
1.2.2. Đặc điểm chi phí trong ngành kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức	11
1.2.2.1. Phân loại chi phí	12
1.2.2.2. Tổ chức thu thập và nhận diện chi phí	14
1.2.2.3. Phương pháp tập hợp và xác định chi phí	14
1.2.3. Nội dung kế toán quản trị chi phí trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức	16
1.2.3.1. Lập dự toán chi phí sản xuất kinh doanh	16
1.2.3.2. Tính giá thành hoạt động vận tải	18
1.2.3.3. Kiểm soát chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải	22
1.2.3.4. Phân tích thông tin chi phí để ra quyết định	26
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	29

Chương 2 - THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX **30**

2.1. ĐẶC ĐIỂM TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX **30**

2.1.1. Khái quát về Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex **30**

2.1.1.1. Quá trình hình thành và phát triển **30**

2.1.1.2. Định hướng phát triển của Công ty trong thời gian tới **32**

2.1.2. Đặc điểm tổ chức bộ máy quản lý **33**

2.1.3. Đặc điểm tổ chức bộ máy kế toán phục vụ kế toán quản trị chi phí

38

2.2. THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX **42**

2.2.1. Phân loại chi phí sản xuất kinh doanh **42**

2.2.2. Công tác lập kế hoạch và dự toán chi phí sản xuất kinh doanh **44**

2.2.2.1. Lập kế hoạch sản lượng, doanh thu **44**

2.2.2.2. Lập dự toán chi phí hoạt động **45**

2.2.3. Công tác tính giá thành sản phẩm hoạt động vận tải tại Công ty **46**

2.2.3.1. Đối tượng tập hợp chi phí và tính giá thành **46**

2.2.3.2. Tập hợp chi phí và tính giá thành **47**

2.2.4. Công tác kiểm soát chi phí **58**

2.3. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

61

2.3.1. Ưu điểm **62**

2.3.2. Các mặt hạn chế và nguyên nhân **62**

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	66
Chương 3 - PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX	67
3.1. SỰ CẦN THIẾT PHẢI HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG VIETRANSTIMEX	67
3.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX	69
3.2.1. Tổ chức và xây dựng mô hình bộ máy KTQT	69
3.2.2. Hoàn thiện thu thập thông tin liên quan đến chi phí phục vụ cho mục đích quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải	73
3.2.2.1. Thiết lập lại hệ thống chứng từ ban đầu	73
3.2.2.2. Hoàn thiện thu thập và phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí	75
3.2.3. Hoàn thiện hệ thống kiểm soát chi phí	78
3.2.4. Hoàn thiện hệ thống tài khoản chi phí chi tiết	81
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	85
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	88
QUYẾT ĐỊNH GIAO ĐỀ TÀI LUẬN VĂN (bản sao)	
PHỤ LỤC	

DANH MỤC KÝ HIỆU VÀ CHỮ VIẾT TẮT

DN	: Doanh nghiệp
KTQT	: Kế toán quản trị
KTTC	: Kế toán tài chính
NVLTT	: Nguyên vật liệu trực tiếp
NCTT	: Nhân công trực tiếp
TSCĐ	: Tài sản cố định
SXKD	: Sản xuất kinh doanh
SXC	: Sản xuất chung
VTĐPT	: Vận tải đa phương thức

DANH MỤC CÁC BẢNG

Số hiệu bảng	Tên bảng	Trang
2.1	Kế hoạch sản lượng năm 2011	45
2.2	Giá thành tổng thể vận tải 2009-2011	51
3.1	Bảng phân loại chi phí theo cách ứng xử	77
3.2	Báo cáo chi phí năm 2011	79
3.3	Báo cáo chi phí của các đơn vị phụ thuộc năm 2011	80
3.4	Báo cáo chi phí của Công ty Vận tải Đa Phương thức 1 năm 2011	80
3.5	Danh sách các sản phẩm dịch vụ	82
3.6	Danh sách các trung tâm trách nhiệm chi phí	83
3.7	Hệ thống tài khoản kết hợp kế toán tài chính và kế toán quản trị áp dụng tại Công ty VTĐPT	83

DANH MỤC CÁC HÌNH

Số hiệu hình	Tên hình	Trang
2.1	Sơ đồ tổ chức Công ty Vận tải Đa Phương thức theo mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con	37
2.2	Sơ đồ tổ chức bộ máy kế toán	39
2.3	Quy trình kế toán chi phí nguyên vật liệu trực tiếp	53
2.4	Quy trình kế toán chi phí nhân công trực tiếp	55
2.5	Quy trình kế toán chi phí sản xuất chung	57
3.1	Sơ đồ tổ chức bộ máy KTQT kết hợp	71

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO) đã đem lại cho các doanh nghiệp Việt Nam nhiều cơ hội và thách thức và Công ty dịch vụ Vận tải Đa phương thức Vietranstimex cũng không ngoại lệ. Vietranstimex là một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thương mại dịch vụ vận tải. Hiện nay Việt Nam có nhiều nhà đầu tư thành lập doanh nghiệp thương mại dịch vụ có cùng chức năng kinh doanh như đơn vị, chẳng hạn: Công ty Cổ Phần Vận Tải Đa Phương Thức TaSa Duyên Hải, Công ty Cổ phần Vận tải và thương mại Vitranimex, Công Ty TNHH Vận Tải Đa Phương thức Thi Phát... Những doanh nghiệp này có ưu thế là những doanh nghiệp ra đời sau, đúc kết nhiều kinh nghiệm kinh doanh, đặc biệt là kinh nghiệm điều hành và quản lý, sử dụng thiết bị mới, công nghệ tiên tiến... đã và đang trở thành thách thức lớn của Công ty hiện tại và trong tương lai. Lĩnh vực kinh doanh dịch vụ vận tải bị ảnh hưởng nghiêm trọng, thị phần bị chia sẻ nhiều trong khi đó giá nguyên nhiên vật liệu trên thị trường không ổn định, luôn biến động tăng làm tăng chi phí sản xuất làm cho lợi nhuận giảm.

Để tồn tại và phát triển trong nền kinh tế thị trường, cạnh tranh trong lĩnh vực dịch vụ vận tải thì hiện nay việc cung cấp các thông tin cho các nhà quản trị của Công ty chủ yếu dựa vào thông tin của bộ phận KTTC, nên các quyết định đưa ra thường không chính xác, không đảm bảo về chất lượng gây khó khăn cho nhà quản trị lựa chọn quyết định. Vì vậy KTQT sẽ là công cụ quản lý khoa học và có hiệu quả nhằm kịp thời cung cấp thông tin cần thiết, hữu hiệu giúp các nhà quản trị của Công ty kiểm tra các hoạt động kinh doanh, thực hiện mục tiêu đề ra một cách chắc chắn, hiệu quả cũng như đưa ra các quyết định đúng đắn, kịp thời để tận dụng cơ hội, hạn chế các rủi ro,

hướng tới tồn tại và phát triển.

Tuy nhiên hiện tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex chưa có KTQT thực sự đầy đủ mà chủ yếu dừng lại ở việc lập các kế hoạch. Công việc của KTQT chi phí được thực hiện đan xen giữa nhiều bộ phận mà chưa có bộ phận chuyên trách, chưa khai thác hết ứng dụng của KTQT đối với Công ty.

Hiện nay chưa có đề tài nghiên cứu vận dụng kế toán quản trị trong lĩnh vực dịch vụ vận tải đa phương thức, giúp cho các nhà quản trị có thể điều hành quản lý hiệu quả hoạt động SXKD của đơn vị. Trước các yêu cầu khá cần thiết này nên tác giả chọn đề tài ***"Hoàn thiện kế toán quản trị chi phí tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex"*** làm luận văn tốt nghiệp của mình.

2. Mục đích nghiên cứu

- Về lý luận: Đề tài góp phần làm rõ những vấn đề thuộc về lý luận của kế toán quản trị chi phí loại hình kinh doanh dịch vụ.

- Về thực tiễn: Nghiên cứu thực tiễn công tác kế toán quản trị chi phí dịch vụ vận tải xếp dỡ tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex. Từ đó, đưa ra giải pháp hoàn thiện công tác kế toán quản trị chi phí dịch vụ vận tải xếp dỡ tại đơn vị.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu của luận văn là những vấn đề liên quan đến quản trị chi phí, từ đó đưa ra phương hướng hoàn thiện công tác kế toán quản trị chi phí tại Công ty Vận tải Đa phương thức.

- Phạm vi nghiên cứu của luận văn là hoạt động kinh doanh vận tải, bốc xếp tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.

4. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp cơ bản chủ yếu vận dụng để nghiên cứu dựa trên cơ sở hệ thống hóa lý thuyết về kế toán quản trị chi phí trong điều kiện ở Việt nam. Ngoài ra luận văn còn sử dụng các phương pháp phân tích tổng hợp, phương pháp mô tả, so sánh, chi tiết trong quá trình nghiên cứu lý luận, khảo sát thực tế tổ chức kế toán quản trị tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex nhằm mục đích phục vụ công tác nghiên cứu đạt kết quả tốt.

5. Những đóng góp của luận văn

- Hệ thống hoá và phân tích những vấn đề lý luận cơ bản về lý thuyết KTQT chi phí đối với đơn vị vận tải, trung tâm trách nhiệm, đánh giá trách nhiệm của trung tâm chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức.

- Phản ánh thực trạng KTQT chi phí, kiểm toán chi phí tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.

- Đề xuất những giải pháp có cơ sở lý luận và thực tiễn nhằm hoàn thiện KTQT chi phí tại Công ty.

6. Cấu trúc của luận văn

Ngoài phần mở đầu và kết luận, nội dung chính của luận văn được kết cấu thành ba chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận chung về kế toán quản trị chi phí trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

Chương 2: Thực trạng công tác kế toán quản trị tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện công tác kế toán quản trị chi phí tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Chương 1
CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ
TRONG CÁC DOANH NGHIỆP KINH DOANH DỊCH VỤ
VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1.1. ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1.1.1. Định nghĩa, vai trò

a. Định nghĩa

Trong công cuộc phát triển vận tải chuyên chở hàng hóa trong nước và giao lưu quốc tế, người ta ngày càng nâng cao, hoàn thiện các phương thức vận tải riêng lẻ, vận tải đường biển, đường bộ, đường sắt, vận tải đường hàng không (một số nơi còn vận tải đường ống). Đó là những phương thức vận tải đơn lẻ, vận tải đơn phương thức (Unimodal transport). Nhưng hoàn cảnh thực tế đòi hỏi phải liên kết những phương thức đó lại với nhau để thu được hiệu quả lớn hơn, lợi nhuận cao hơn. Đó là phương thức vận tải đa phương thức (Multimodal Transport).

Nghị định 125/2003/NĐ-CP, ngày 29 tháng 10 năm 2003 đưa ra một số định nghĩa về vận tải đa phương thức như sau: "Vận tải đa phương thức quốc tế" (sau đây gọi tắt là vận tải đa phương thức) là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa ở một nước đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác". Đây là định nghĩa tham chiếu Công ước Quốc tế về vận tải đa phương thức và ý kiến của các doanh nghiệp tại Việt Nam. Cũng như phù hợp với tinh thần của Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức sau này, mà Việt Nam đã tham gia từ tháng 11/2005.

Điều đây có nghĩa là, gắn liền với thuật ngữ vận tải đa phương thức là dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế. Tuy nhiên, để phù hợp với tình hình phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức nội địa và đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP của Chính phủ ngày 29/10/2009 ra đời và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 12 năm 2009 đã bãi bỏ Nghị định số 125/2003/NĐ-CP ngày 29 tháng 10 năm 2003 của Chính phủ về vận tải đa phương thức quốc tế. Các tổ chức đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức còn thời hạn theo Nghị định số 125/2003/NĐ-CP phải làm thủ tục xin cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức sau khi hết hạn hiệu lực của Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức.

Căn cứ điều 2, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP của Chính phủ, thuật ngữ vận tải đa phương thức được hiểu như sau: “Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức”. Vận tải đa phương thức gồm: vận tải đa phương thức quốc tế và vận tải đa phương thức nội địa.

- Vận tải đa phương thức quốc tế là vận tải đa phương thức từ nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hoá ở Việt Nam đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác và ngược lại.

- Vận tải đa phương thức nội địa là vận tải đa phương thức được thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam. Người kinh doanh vận tải đa phương thức là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

Như vậy, theo Nghị định 87/2009/NĐ-CP được ban hành, khái niệm vận tải đa phương thức đã thay đổi. Cụ thể: Nghị định 87/2009/NĐ-CP chia vận tải đa phương thức thành hai loại hình vận tải, gồm vận tải đa phương thức quốc tế và vận tải đa phương thức nội địa. Vì vậy, trong Nghị định này

có thêm định nghĩa về vận tải đa phương thức nội địa. Với tiêu chí phân biệt với vận tải đa phương thức quốc tế ở đặc điểm được thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

b. Vai trò

Vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt, sản phẩm vận tải là quá trình di chuyển hàng hóa, hành khách từ nơi này sang nơi khác. Hoạt động vận tải không làm tăng thêm khối lượng sản phẩm xã hội mà chỉ làm tăng thêm giá trị của sản phẩm xã hội, tạo điều kiện thực hiện giá trị và giá trị sử dụng của sản phẩm đó. Nền kinh tế của đất nước ta đang phát triển mạnh, đời sống của nhân dân ta đang đi lên làm cho nhu cầu sử dụng dịch vụ vận tải ngày một lớn. Để đáp ứng được nhu cầu xã hội đó, ngành vận tải của nước ta ngày càng phát triển, ngày càng lớn mạnh, đóng một vai trò quan trọng trong công cuộc “Công nghiệp hóa- Hiện đại hóa” đất nước.

* Đối với lĩnh vực sản xuất:

- Với vận chuyển đa phương thức, việc vận chuyển nguyên nhiên vật liệu và thành phẩm được thực hiện với khối lượng lớn vì thế giá thành rẻ nhưng hiệu quả.

- Vận tải tạo nên quy mô và chủng loại sản phẩm sản xuất của các vùng.

- Vận tải giúp tạo nên chất lượng và giá trị của hàng hoá.

* Trong lĩnh vực phục vụ đời sống sinh hoạt của con người

- Vận tải phục vụ nhu cầu đi lại của con người. Giúp con người giải quyết các vấn đề nhanh hơn, dễ hơn, năng suất lao động cao hơn, hiệu quả học tập và làm việc cao hơn.

- Thực hiện môi giao lưu kinh tế - xã hội - văn hoá giữa các vùng.

- Tăng cường sức mạnh quốc phòng.

1.1.2. Đặc điểm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức có những đặc điểm giống

nhu kinh doanh dịch vụ vận tải nói chung, gồm:

- Quá trình sản xuất vận tải xảy ra hiện tượng quá trình diễn ra đồng thời với quá trình tiêu thụ sản xuất vận tải.

- Việc khai thác vận chuyển phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng, giao thông, địa hình, khí hậu... do đó chi phí vận tải cũng mang tính đặc thù và sự tham gia của các yếu tố chi phí vào quá trình thực hiện dịch vụ vận tải cũng khác với các ngành sản xuất khác.

- Khi quá trình sản xuất vận tải kết thúc thì đối tượng lao động (đối tượng vận chuyển) là hàng hoá và hành khách không có sự thay đổi nào về hình thái vật chất, tính chất cơ, lý, hoá... mà chỉ có sự thay đổi vị trí không gian.

- Hoạt động vận tải được quản lý theo nhiều khâu khác nhau giao dịch, hợp đồng vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách, thanh toán các hợp đồng, lập kế hoạch điều vận và kiểm tra tình hình thực hiện kế hoạch vận chuyển.

- Kế hoạch vận tải cần cụ thể hóa cho từng ngày, từng tuần hay định kỳ vì lái xe và phương tiện làm việc chủ yếu ở bên ngoài doanh nghiệp, do đó quá trình quản lý phải rất cụ thể, xây dựng được chi phí phải rất chi tiết, vận dụng chế độ khoán hợp lý.

- Phương tiện vận tải là tài sản cố định chủ yếu và quan trọng không thể thiếu được trong quá trình thực hiện dịch vụ vận tải. Các phương tiện này bao gồm nhiều loại có tính năng, tác dụng, hiệu suất và mức tiêu hao nhiên liệu, năng lượng khác nhau. Điều này có ảnh hưởng lớn đến chi phí và doanh thu dịch vụ vận tải.

- Quá trình sản xuất vận tải cũng là sự kết hợp 3 yếu tố: tư liệu lao động, đối tượng lao động và sức lao động. Trong doanh nghiệp vận tải thì đối tượng lao động là hàng hóa hay hành khách vận chuyển không bị thay đổi về

tính chất lý, hóa, sinh học sau khi vận chuyển vì vậy nó không cấu thành dịch vụ vận tải.

- Trong thành phần của tư liệu sản xuất được sử dụng để thực hiện quá trình sản xuất vận tải không có yếu tố nguyên vật liệu chính, vì thế cơ cấu giá thành sản phẩm vận tải không có khoản mục chi phí nguyên vật liệu chính, thay vào đó là chi phí nhiên liệu, chi phí phương tiện chiếm phần đa số.

- Sản phẩm của ngành vận tải phải xét đến hai yếu tố: Khối lượng vận chuyển và khoảng cách vận chuyển, sản phẩm của ngành vận tải được đo bằng T.Km (trong vận chuyển hàng hoá) và KH.Km (trong vận chuyển hành khách). Sản phẩm vận tải không có hình thái vật chất cụ thể, ở dạng vô hình, không nhìn thấy được. Vì vậy để đo lường và đánh giá chất lượng sản phẩm vận tải người ta dùng hệ thống các chỉ tiêu riêng.

- Vì là sản phẩm vô hình nên có không dự trữ được, không có sản phẩm dở dang, không có thành phần. Để thoả mãn nhu cầu của xã hội thì ngành vận tải phải dự trữ năng lực vận chuyển việc dự trữ này thể hiện qua dự trữ về phương tiện đảm bảo kỹ thuật, đội ngũ lao động đủ sức khoẻ và năng lực và trình độ phục vụ nhu cầu của xã hội.

Tuy nhiên, vận tải đa phương thức còn có những đặc điểm riêng là vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau, chủ yếu là vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng, nguyên khối hoặc khối lượng lớn trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức và người kinh doanh vận tải đa phương thức (gọi tắt là MTO) phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong một quá trình vận chuyển từ khi nhận hàng để chuyên chở cho tới khi giao xong hàng cho người nhận kể cả việc chậm giao hàng ở nơi đến.

1.1.3. Các hình thức vận tải

Ở Việt nam hiện nay đang sử dụng các hình thức vận tải đa phương thức sau:

a. Mô hình vận tải đường biển – đường hàng không (Sea-Air)

Mô hình này là sự kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải biển và sự ưu việt về tốc độ của vận tải hàng không, áp dụng trong việc chuyên chở những hàng hoá có giá trị cao như đồ điện, điện tử và những hàng hoá có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi, giày dép. Hàng hoá sau khi được vận chuyển bằng đường biển tới cảng chuyển tải để chuyên tới người nhận ở sâu trong đất liền một cách nhanh chóng nếu vận chuyển bằng phương tiện vận tải khác thì sẽ không đảm bảo được tính thời vụ hoặc làm giảm giá trị của hàng hoá, do đó vận tải hàng không là thích hợp nhất.

b. Mô hình vận tải ô tô - vận tải hàng không (Road - Air)

Mô hình này sử dụng để phối hợp cả ưu thế của vận tải ô tô và vận tải hàng không. Người ta sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng hàng không hoặc từ các cảng hàng không chỉ đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác. Hoạt động của vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải theo cách thức này có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom, tập trung hàng về đầu mối là sân bay phục vụ cho các tuyến bay đường dài xuyên qua Thái Bình Dương, Đại Tây Dương hoặc liên lục địa như từ Châu Âu sang Châu Mỹ...

c. Mô hình vận tải đường sắt - vận tải ô tô (Rail - Road)

Đây là sự kết hợp giữa tính an toàn và tốc độ của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô đang được sử dụng nhiều ở châu Mỹ và Châu Âu. Theo phương pháp này người ta đóng gói hàng trong các trailer được kéo đến nhà ga bằng các xe kéo gọi là tractor. Tại ga các trailer được kéo lên các toa xe và chở đến ga đến. Khi đến đích người ta lại sử dụng các tractor để kéo các trailer xuống và chở đến các địa điểm để giao cho người nhận.

d. Mô hình vận tải đường sắt-đường bộ-vận tải nội thủy - vận tải đường biển (Rail-Road-Inland waterway-Sea)

Đây là mô hình vận tải phổ biến nhất để chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu. Hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt, đường bộ hoặc đường nội thủy đến cảng biển của nước xuất khẩu sau đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu rồi từ đó vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng đường bộ, đường sắt hoặc vận tải nội thủy. Mô hình này thích hợp với các loại hàng hoá chở bằng container trên các tuyến vận chuyển mà không yêu cầu gấp rút về thời gian vận chuyển.

e. Mô hình cầu lục địa (Land Bridge)

Theo mô hình này, hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển vượt qua các đại dương đến các cảng ở một lục địa nào đó cần phải chuyển qua chặng đường trên đất liền để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác. Trong cách tổ chức vận tải này, chặng vận tải trên đất liền được ví như chiếc cầu nối liền hai vùng biển hay hai đại dương.

1.2. KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG DOANH NGHIỆP KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1.2.1. Khái quát chung về kế toán quản trị chi phí

Kế toán quản trị là bộ phận của kế toán, cung cấp thông tin cho những nhà quản lý doanh nghiệp thông qua các báo cáo kế toán nội bộ với mục đích giúp các nhà quản trị ra các quyết định điều hành sản xuất kinh doanh kịp thời và hợp lý các vấn đề về quản trị DN. Thông tin KTQT cung cấp sẽ là cơ sở cho việc kiểm tra, phân tích đánh giá các hoạt động và lập kế hoạch kinh doanh của các nhà quản trị.

Khái niệm về KTQT được Hiệp hội kế toán Mỹ định nghĩa: "Là quá trình định dạng, đo lường, tổng hợp, phân tích, lập báo biểu, giải trình và thông đạt các số liệu tài chính và phi tài chính cho ban quản trị để lập kế

hoạch, theo dõi việc thực hiện kế hoạch trong phạm vi nội bộ một doanh nghiệp, đảm bảo việc sử dụng có hiệu quả các tài sản và quản lý chặt chẽ các tài sản này" [7,tr.17]

Theo định nghĩa trong Luật kế toán Việt Nam "KTQT là việc thu thập, xử lý, phân tích và cung cấp thông tin kinh tế, tài chính theo yêu cầu quản trị và quyết định kinh tế tài chính trong nội bộ đơn vị kế toán" [10, tr.9].

Như vậy, KTQT là một bộ phận rất quan trọng của hệ thống thông tin quản lý doanh nghiệp và có quan hệ chặt chẽ với KTTC. KTQT được hình thành và thích ứng với yêu cầu của nền kinh tế thị trường, có nhiệm vụ cung cấp thông tin kế toán cho các nhà quản trị DN. KTQT về cơ bản dựa trên những nội dung cơ bản của kế toán, ngoài ra còn đi sâu nghiên cứu mối quan hệ giữa chi phí, khối lượng và lợi nhuận để phục vụ tốt cho hoạt động điều hành SXKD của nhà quản trị. Vai trò của kế toán quản trị ngày càng được khẳng định và nó được xem như là một trong những công cụ phục vụ hữu hiệu nhất cho quản lý nội bộ doanh nghiệp.

Đối với các nhà quản lý thì chi phí là mối quan tâm hàng đầu, bởi lợi nhuận chịu ảnh hưởng trực tiếp của những khoản chi phí đã chi. Vì vậy vấn đề đặt ra là làm sao kiểm soát được chi phí. Nhận diện, phân tích các hoạt động phát sinh chi phí là mấu chốt để có thể quản lý chi phí từ đó có những quyết định đúng đắn đối với hoạt động của DN, làm thế nào để giảm tối đa chi phí phát sinh nhưng vẫn thu được lợi nhuận cao nhất. KTQT chi phí cung cấp cả những thông tin quá khứ và những thông tin có tính dự báo thông qua việc lập kế hoạch và dự toán trên cơ sở định mức chi phí nhằm kiểm soát chi phí thực tế, đồng thời làm căn cứ cho sự lựa chọn và đưa ra các quyết định về giá bán sản phẩm, tiếp tục sản xuất hay thuê ngoài...

1.2.2. Đặc điểm chi phí trong ngành kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức cũng bao gồm các khoản chi phí như các ngành kinh doanh dịch vụ khác. Tuy nhiên, thực tế trong kinh doanh vận tải đa phương thức vì các doanh nghiệp hoạt động theo đơn đặt hàng nên chỉ sử dụng cách phân loại chi phí theo chức năng hoạt động hoặc phân loại chi phí theo mối quan hệ giữa chi phí với lợi nhuận xác định từng kỳ mà không thực hiện phân loại chi phí nhằm phục vụ cho kế toán quản trị như phân loại theo cách ứng xử của chi phí, là cách phân loại chi phí dựa trên sự thay đổi của chi phí tương ứng với mức độ hoạt động đạt được và các phân loại khác phục vụ công tác quản trị.

1.2.2.1. Phân loại chi phí

a. Phân loại chi phí theo chức năng hoạt động

Chi phí phát sinh trong các doanh nghiệp được chia thành hai loại : Chi phí sản xuất và chi phí ngoài sản xuất.

- *Chi phí sản xuất*: Là chi phí liên quan đến quá trình sản xuất ra sản phẩm, dịch vụ trong một kỳ nhất định. Đối với hoạt động vận tải, đây là giai đoạn sử dụng nguyên vật liệu để thực hiện các hoạt động vận tải bằng sức lao động của công nhân kết hợp với việc sử dụng máy móc thiết bị. Chi phí sản xuất bao gồm ba khoản mục:

+ *Chi phí nguyên vật liệu trực tiếp*: Trong các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, nguyên vật liệu trực tiếp phục vụ cho quá trình vận tải gồm: nhiên liệu, dầu mỡ phụ, vật tư, phụ tùng, công cụ, dụng cụ.. xuất dùng trực tiếp cho việc vận chuyển hàng hóa theo đơn đặt hàng.

+ *Chi phí nhân công trực tiếp*: trong các đơn vị vận tải, chi phí nhân công trực tiếp là tiền lương, các khoản phụ cấp và các khoản trích theo lương của công nhân trực tiếp sản xuất như công nhân vận tải, công nhân xếp dỡ, công nhân phụ xe, phụ cầu, công nhân điều khiển rơ moóc, công nhân bảo dưỡng sửa chữa... là những bộ phận công nhân trực tiếp tham gia vào hoạt

động vận chuyển, điều hành, bảo dưỡng, sửa chữa... giúp các phương tiện vận chuyển thông suốt, thực hiện đúng kế hoạch đã được giao.

+ *Chi phí sản xuất chung*: Trong các đơn vị vận tải, chi phí sản xuất chung bao gồm: Chi phí khấu hao TSCĐ, chi phí vật liệu, công cụ dụng cụ phục vụ sửa chữa thường xuyên, chi phí dịch vụ mua ngoài, sắm lớp, bình điện và chi phí bằng tiền khác.

- *Chi phí ngoài sản xuất*: Đây là các chi phí phát sinh ngoài hoạt động vận chuyển hàng hóa, liên quan đến quá trình phục vụ công tác quản lý chung toàn doanh nghiệp gồm:

+ *Chi phí bán hàng*: Bao gồm các chi phí phát sinh phục vụ cho khâu tiêu thụ sản phẩm như chi phí vận chuyển bốc dỡ thành phẩm giao cho khách hàng, chi phí bao bì, khấu hao các phương tiện vận chuyển, tiền lương nhân viên tiếp thị, hoa hồng môi giới, chi phí tiếp thị quảng cáo, hội chợ...

+ *Chi phí quản lý doanh nghiệp*: Bao gồm tất cả các chi phí phục vụ cho công tác tổ chức và quản lý quá trình sản xuất kinh doanh nói chung trên giác độ toàn doanh nghiệp như: Chi phí văn phòng, tiền lương và các khoản trích theo lương của nhân viên quản lý doanh nghiệp, khấu hao tài sản cố định của doanh nghiệp, các chi phí dịch vụ mua ngoài khác...

b. Phân loại chi phí theo mối quan hệ giữa chi phí với lợi nhuận xác định từng kỳ

Khi xem xét cách tính toán và kết chuyển các loại chi phí để xác định lợi tức trong từng kỳ kế toán, chi phí sản xuất kinh doanh trong các doanh nghiệp sản xuất được chia làm hai loại:

- *Chi phí sản phẩm*: Chi phí sản phẩm bao gồm các chi phí phát sinh liên quan đến hoạt động vận chuyển. Chi phí sản phẩm đối với các doanh nghiệp dịch vụ nói chung và vận tải nói riêng là các chi phí gắn liền với quá trình tạo ra sản phẩm dịch vụ phục vụ quá trình vận chuyển hàng hóa bao

gồm: chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp, chi phí sản xuất chung.

- *Chi phí thời kỳ*: Là các khoản mục chi phí còn lại ngoài các khoản mục chi phí thuộc chi phí sản phẩm. Là những chi phí khi nó phát sinh sẽ giảm lợi tức trong kỳ. Nó thường bao gồm: chi phí bán hàng, chi phí quản lý doanh nghiệp và chi phí tài chính.

1.2.2.2. Tổ chức thu thập và nhận diện chi phí

Trong hoạt động quản trị, để đi đến một quyết định kinh doanh nhà quản trị phải thu thập, xem xét từ nhiều nguồn thông tin khác nhau. Mỗi nguồn thông tin sẽ giúp cho nhà quản trị có nhận thức khác nhau trong từng tình huống quản trị và ngược lại mỗi tình huống quản trị lại cần phải có những nguồn thông tin tương ứng. Chính vì vậy, sẽ luôn xuất hiện nhu cầu thông tin thích hợp trong các quyết định.

Những thông tin phục vụ cho KTQT chi phí gồm cả thông tin của KTTC và thông tin từ các bộ phận khác như: Thông tin về những biến động của thị trường, thông tin về nhà cung cấp... việc thu thập các thông tin chi tiết để cung cấp cho KTQT được thực hiện thông qua kế toán chi tiết, bộ phận kinh doanh và tiếp thị bán hàng của DN.

1.2.2.3. Phương pháp tập hợp và xác định chi phí

* *Đối tượng tập hợp chi phí* : Đối tượng tập hợp chi phí vận tải là phạm vi được xác định trước để tập hợp chi phí vận tải cho một hoạt động vận tải. Xác định đối tượng tập hợp chi phí vận tải thực chất là xác định giới hạn các bộ phận chịu chi phí, làm cơ sở cho việc tính giá thành vận tải.

Cụ thể:

- Đối với các doanh nghiệp vận tải ô tô thì căn cứ vào nhiệm vụ là vận chuyển hàng hóa hoặc vận chuyển hành khách thì đối tượng tập hợp chi phí có thể là toàn doanh nghiệp hay từng đội xe, đoàn xe.

- Đối với các doanh nghiệp vận tải đường thủy có thể tập hợp chi phí vận tải theo từng con tàu, đoàn tàu.

- Đối với vận tải đường sắt do quy trình công nghệ phức tạp, nên chi phí vận tải phải tập hợp riêng cho từng bộ phận.

- Đối với vận tải hàng không do mang tính chất đặc thù riêng, để hoàn thành khối lượng công việc vận tải cũng liên quan đến nhiều bộ phận khác nhau nên chi phí vận tải cũng phải tập hợp riêng cho các bộ phận.

Để xác định được đối tượng tập hợp chi phí SXKD ở từng doanh nghiệp, có thể căn cứ vào các yếu tố sau:

- Căn cứ vào địa điểm phát sinh chi phí: Nếu doanh nghiệp tổ chức sản xuất theo phân xưởng (hoặc tổ sản xuất) thì chi phí sản xuất được tập hợp theo phân xưởng (hoặc tổ phân xưởng).

- Căn cứ vào tình hình sản xuất và đặc điểm quy trình công nghệ sản xuất sản phẩm.

- Căn cứ vào loại hình sản xuất: các doanh nghiệp thuộc loại hình sản xuất đơn chiếc thì đối tượng tập hợp chi phí sản xuất có thể là từng sản phẩm. Các doanh nghiệp thuộc loại hình sản xuất hàng loạt thì đối tượng tập hợp chi phí sản xuất là đơn đặt hàng hoặc từng loại sản phẩm.

- Căn cứ vào yêu cầu quản lý, khả năng quản lý và trình độ của nhân viên kế toán: Nếu khả năng quản lý và trình độ nhân viên càng cao thì đối tượng tập hợp chi phí càng cụ thể và ngược lại.

* *Phương pháp tập hợp chi phí:* Doanh nghiệp cần lựa chọn các phương pháp tập hợp chi phí phù hợp từng loại chi phí.

- Phương pháp trực tiếp: Áp dụng cho trường hợp chi phí phát sinh chỉ liên quan đến một đối tượng chịu chi phí. Theo phương pháp này thì chi phí của đối tượng nào được tập hợp trực tiếp cho đối tượng đó.

- Phương pháp phân bổ: Áp dụng cho trường hợp chi phí phát sinh liên quan đến nhiều đối tượng chịu chi phí. Khi thực hiện phương pháp phân bổ chi phí doanh nghiệp có thể lựa chọn một trong các căn cứ phân bổ sau: Giờ công, ngày công, giờ máy hoạt động, diện tích sử dụng... và phương pháp phân bổ là trực tiếp hoặc phân bổ theo cấp bậc.

1.2.3. Nội dung kế toán quản trị chi phí trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

1.2.3.1. Lập dự toán chi phí sản xuất kinh doanh

* Dự toán nguyên vật liệu trực tiếp: Dự toán nguyên vật liệu trực tiếp được lập dựa trên cơ sở dự toán sản xuất và định mức chi phí nguyên vật liệu trực tiếp nhằm xác định nhu cầu về lượng và giá đảm bảo nguyên vật liệu cho sản xuất và dự toán về lịch thanh toán tiền mua nguyên vật liệu.

* Dự toán chi phí sản xuất là phương tiện thông tin cung cấp cho các chức năng hoạch định và kiểm soát chi phí của nhà quản trị nhằm đo lường, chấn chỉnh quá trình tổ chức thực hiện chi phí trong từng bộ phận cụ thể đảm bảo cho quá trình thực hiện mục tiêu chung của doanh nghiệp.

Dự toán chi phí sản xuất kinh doanh bao gồm các dự toán sau:

- Dự toán lượng NVLTT mua
- Dự toán giá mua NVLTT
- Dự toán tiền thanh toán NVLTT

* Dự toán nhân công trực tiếp bao gồm các dự toán sau:

- Dự toán thời gian lao động (giờ)
- Dự toán chi phí NCTT

* Dự toán chi phí sản xuất chung gồm dự toán biến phí SXC và dự toán định phí SXC.

- Dự toán biến phí sản xuất chung:

Trường hợp biến phí SXC được xây dựng theo từng yếu tố chi phí (chi phí vật liệu gián tiếp, chi phí nhân công gián tiếp...) theo mỗi đơn vị hoạt động thì quá trình lập dự toán biến phí SXC được thực hiện tương tự như dự toán chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, dự toán chi phí nhân công trực tiếp.

Trường hợp biến phí SXC được xác định bằng một tỷ lệ trên biến phí trực tiếp thì dựa vào dự toán biến phí trực tiếp, tỷ lệ biến phí sản xuất để lập dự toán biến phí SXC.

- Dự toán định phí sản xuất chung:

Đối với các yếu tố định phí SXC bắt buộc, căn cứ vào định phí SXC hàng năm chia đều cho bốn quý để xác định định phí SXC hàng quý.

Đối với các yếu tố định phí SXC tùy ý, căn cứ vào hành động nhà quản trị xác định, ta xác định được:

$$\begin{array}{ccc} \text{Dự toán chi phí} & & \text{Dự toán biến phí} & & \text{Dự toán định phí} \\ & & & & \\ \text{sản xuất chung} & = & \text{sản xuất chung} & + & \text{sản xuất chung} \end{array}$$

* Dự toán chi phí bán hàng:

- Dự toán biến phí bán hàng

- Dự toán định phí bán hàng

Dự toán định phí bán hàng được lập tương tự như lập dự toán định phí sản xuất chung. Điều này có nghĩa là dự toán định phí bán hàng chính là tổng hợp dự toán định phí bắt buộc và định phí quản trị cần thiết cho kỳ bán hàng.

$$\begin{array}{ccc} \text{Dự toán chi phí} & & \text{Dự toán biến phí} & & \text{Dự toán định phí} \\ & & & & \\ \text{Bán hàng} & = & \text{Bán hàng} & + & \text{Bán hàng} \end{array}$$

* Dự toán chi phí quản lý doanh nghiệp:

- Dự toán biến phí quản lý doanh nghiệp

- Dự toán định phí quản lý doanh nghiệp

* Dự toán chi phí tài chính:

Dự toán này quan tâm đến chi phí lãi vay dựa vào tỉ suất lãi vay và số tiền vay. Tuy nhiên khoản này thường cố định, nó chỉ biến động hàng năm theo mức vay vốn của doanh nghiệp.

* Dự toán linh hoạt:

Dự toán linh hoạt là dự toán được xây dựng dựa trên một phạm vi hoạt động thay vì một mức hoạt động.

Dự toán linh hoạt khác với dự toán tĩnh ở hai điểm cơ bản. Thứ nhất, dự toán linh hoạt không dựa trên một mức hoạt động mà dựa trên một phạm vi hoạt động. Thứ hai là kết quả thực hiện không phải so sánh với số liệu dự toán ở mức hoạt động dự toán. Nếu mức hoạt động thực tế khác với mức hoạt động dự toán, một dự toán mới sẽ được lập ở mức hoạt động thực tế để so sánh với kết quả thực hiện.

Dự toán linh hoạt được xây dựng dựa trên mô hình ứng xử của chi phí. Trình tự lập dự toán linh hoạt có thể khái quát qua các bước sau:

Bước 1: Xác định phạm vi phù hợp cho đối tượng được lập dự toán

Bước 2: Xác định các ứng xử của chi phí, tức phân loại chi phí thành biến phí, định phí. Đối với chi phí hỗn hợp, cần phân chia thành biến phí và định phí dựa trên các phương pháp ước lượng chi phí.

Bước 3: Xác định biến phí đơn vị dự toán

$$\frac{\text{Biến phí}}{\text{Đơn vị dự toán}} = \frac{\text{Tổng biến phí dự toán}}{\text{Tổng mức hoạt động dự toán}}$$

Bước 4: Xây dựng dự toán linh hoạt, cụ thể:

- Đối với biến phí:

$$\begin{array}{ccc} \text{Tổng biến phí đã} & = & \text{Mức hoạt động} & \text{Biến phí đơn vị} \\ \text{điều chỉnh} & & \text{thực tế} & \text{dự toán} \\ & & & \times \end{array}$$

- Đối với định phí: định phí không thay đổi vì doanh nghiệp vẫn nằm trong phạm vi hoạt động liên quan.

1.2.3.2. Tính giá thành hoạt động vận tải

Tính giá thành sản phẩm đóng vai trò rất quan trọng trong công tác quản trị doanh nghiệp, cụ thể:

Thứ nhất, xác định giá thành sản phẩm hoàn thành, là cơ sở để xác định kết quả kinh doanh của từng sản phẩm, từng nhóm sản phẩm và toàn doanh nghiệp.

Thứ hai, giúp nhà quản trị làm tốt công tác hoạch định và kiểm soát chi phí.

Thứ ba, giúp các nhà quản trị nỗ lực trong việc giám sát chi phí sản phẩm, có giải pháp cải tiến sản phẩm, nâng cao tính cạnh tranh của sản phẩm trên thị trường.

Thứ tư, là cơ sở để các nhà quản trị xây dựng một chính sách giá bán hợp lý, có tính cạnh tranh và ra nhiều quyết định tác nghiệp khác.

Như vậy công tác tính giá thành sản phẩm là một trong những nội dung chủ yếu của KTQT chi phí. Có nhiều phương pháp để tính giá thành sản phẩm nhưng luận văn chỉ trình bày hai phương pháp sau:

a. Tính giá thành theo phương pháp toàn bộ

Phương pháp tính giá toàn bộ là phương pháp mà toàn bộ chi phí liên quan đến quá trình vận tải được tính vào giá thành vận tải. Đây là phương pháp tính giá truyền thống trong kế toán chi phí, dựa trên ý tưởng sản phẩm của quá trình sản xuất là sự kết hợp lao động với các loại tư liệu sản xuất để biến nguyên liệu, vật liệu thành sản phẩm có thể bán được. Vì vậy, giá thành

của sản phẩm tạo ra từ quá trình sản xuất phải dựa trên toàn bộ các chi phí để sản xuất sản phẩm đó.

Áp dụng phương pháp tính giá toàn bộ có thể vận dụng tính giá thành vận tải theo các trường hợp sau:

- Tính giá thành theo công việc (theo đơn hàng)
- Tính giá thành theo quá trình sản xuất

Theo phương pháp này giá thành sản phẩm được tính theo công thức:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Giá thành sản phẩm} & & \text{Chi phí} & & \text{Chi phí} & & \text{Chi phí} \\ & & = & & + & & + \\ \text{hoàn thành} & & \text{NVL TT} & & \text{NCTT} & & \text{SXC} \end{array}$$

Cơ sở tính các chi phí này vào giá thành được chuẩn mực kế toán quốc tế về hàng tồn kho và cả chuẩn mực kế toán Việt Nam chấp nhận như là một nguyên tắc khi xác định giá gốc của thành phẩm ở DNSX.

Sở dĩ phương pháp này được thừa nhận trong kế toán tài chính vì nó tương đối khách quan trọng nhận diện các khoản mục chi phí sản xuất.

Trên phương diện kế toán quản trị, phương pháp này có thể coi là một cách tính đầy đủ các chi phí sản xuất để làm cơ sở định giá bán sản phẩm, đánh giá hiệu quả nội bộ, kiểm soát chi phí theo từng trung tâm chi phí và ra quyết định.

Tuy nhiên, xét về góc độ quản trị, phương pháp này không đáp ứng được nhu cầu thông tin về chi phí đơn vị trong các tình huống quy mô sản xuất khác nhau, đặc biệt là khi mà các doanh nghiệp sản xuất phải đương đầu với sự cạnh tranh gay gắt về giá trong việc tìm kiếm thị trường. Mặt khác do quy trình công nghệ sản xuất và chất lượng của mỗi loại sản phẩm khác nhau nên việc lựa chọn tiêu thức phân bổ các chi phí chung rất khó đảm bảo tính chính xác, dẫn đến chi phí đơn vị kết quả từng mặt hàng sẽ không chính xác. Điều này dẫn đến quyết định của các nhà quản trị khi lựa chọn mặt hàng kinh

doanh. Lập dự toán giá thành theo phương pháp trực tiếp sẽ khắc phục được những hạn chế này.

b. Tính giá thành theo phương pháp trực tiếp

Tính giá thành theo phương pháp trực tiếp là phương pháp mà theo đó, chỉ có các chi phí vận tải biến đổi liên quan đến hoạt động vận tải được tính vào giá thành vận tải. Phần chi phí SXC cố định không được tính vào giá thành vận tải. Đây có thể coi là cách tính giá thành không đầy đủ để phục vụ những yêu cầu riêng trong quản trị doanh nghiệp. Cách tính này vì thế không liên quan đến thông tin tài chính công bố ra bên ngoài. Như vậy giá thành sản phẩm bao gồm:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Giá thành sản phẩm} & & \text{Chi phí} & & \text{Chi phí} & & \text{Biến phí} \\ & & & = & & + & \\ \text{hoàn thành} & & \text{NVL TT} & & \text{NCTT} & & \text{SXC} \end{array}$$

Theo phương pháp này, chi phí sản xuất khi phát sinh cần phân loại theo cách ứng xử chi phí. Các chi phí sản xuất biến đổi sẽ tập hợp theo từng đối tượng tập hợp chi phí. Các nhà quản trị quan niệm rằng, định phí SXC là chi phí thời kỳ, nghĩa là doanh nghiệp luôn phát sinh chi phí này để duy trì và điều hành hoạt động nhà xưởng cho dù có sự tăng giảm sản lượng trong kỳ trong giới hạn quy mô nhà xưởng. Định kỳ sản xuất chung gần như ít thay đổi quy mô đầu tư. Do vậy sẽ là không hợp lý khi tính chi phí SXC cố định cho sản phẩm hoàn thành vì định phí này không gắn liền với hoạt động sản xuất như các chi phí biến đổi khác. Cách nhìn định phí SXC là chi phí thời kỳ cũng đồng nghĩa không xem chi phí này là chi phí sản phẩm (chi phí tồn kho), và khi đó, định phí này là yếu tố cần giảm trừ từ doanh thu để báo cáo thật sự về kết quả kinh doanh của doanh nghiệp.

Trong trường hợp không thể phân loại ngay thành biến phí và định kỳ thì chi phí sẽ theo dõi riêng và đến cuối kỳ kế toán phân tách thành biến phí và

định kỳ. Cuối kỳ, kế toán tổng hợp toàn bộ biến phí sản xuất để tính giá thành sản phẩm. Lúc này giá thành đơn vị sản phẩm được xác định như sau:

$$\text{Giá thành đơn vị sản phẩm} = \frac{\text{Tổng biến phí sản xuất}}{\text{Sản lượng sản phẩm hoàn thành trong kỳ}}$$

Phương pháp trực tiếp đã loại trừ được hạn chế của phương pháp toàn bộ trong việc phân bổ các chi phí chung cho đơn vị sản phẩm, phương pháp này được sử dụng nhiều trong KTQT như: Định giá bán sản phẩm, lập dự toán linh hoạt, lập báo cáo thu nhập theo số dư đảm phí, ứng dụng phân tích trong mối quan hệ chi phí, khối lượng và lợi nhuận, xác định sản lượng hoà vốn... Tính giá thành theo phương pháp trực tiếp được sử dụng rộng rãi trong các doanh nghiệp sản xuất.

1.2.3.3. Kiểm soát chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải

Trong điều kiện cạnh tranh hiện nay, biện pháp tốt nhất để tăng lợi nhuận cho đơn vị là kiểm soát được các chi phí phát sinh đa dạng, phức tạp tại các bộ phận cho từng hoạt động. Tùy thuộc vào từng loại hoạt động cụ thể để kiểm soát chi phí và điều quan trọng là phải xác định được nguồn gốc chi phí và nguyên nhân dẫn đến sự biến động theo chiều hướng bất lợi trên cơ sở đó gắn với trách nhiệm của bộ phận quản lý có liên quan.

a. Kiểm soát chi phí nguyên vật liệu trực tiếp

Kiểm soát biến động chi phí NVL trực tiếp (nguyên liệu, vật liệu chính và vật liệu phụ) gắn liền với các nhân tố giá và lượng liên quan.

+ *Biến động giá*: Là chênh lệch giữa giá NVT trực tiếp thực tế với giá NVL trực tiếp dự toán để sản xuất ra lượng sản phẩm nhất định. Nếu tính trên một đơn vị sản phẩm thì nó phản ánh giá cả của một đơn vị NVL để sản xuất ra một đơn vị sản phẩm đã thay đổi như thế nào so với dự toán. Biến động về giá được xác định:

$$\text{Ảnh hưởng về giá đến biến động NVL trực tiếp} = \left\{ \begin{array}{cc} \text{Đơn giá NVL} & \text{Đơn giá NVL} \\ \text{trực tiếp} & \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} & \text{dự toán} \end{array} \right\} \times \begin{array}{c} \text{Lượng NVL} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế sử dụng} \end{array}$$

Ảnh hưởng biến động về giá do nguyên nhân biến động của giá vật liệu trên thị trường, chi phí thu mua, chất lượng NVL, thuế, phương pháp tính giá NVL.

+ **Biến động về lượng:** Là chênh lệch giữa lượng NVL trực tiếp thực tế với lượng NVL trực tiếp dự toán để sản xuất ra lượng sản phẩm nhất định. Biến động về lượng là phản ánh tiêu hao vật chất thay đổi như thế nào và ảnh hưởng đến tổng chi phí NVL trực tiếp ra sao. Biến động về lượng được xác định:

$$\text{Ảnh hưởng về lượng đến biến động NVL trực tiếp} = \left\{ \begin{array}{cc} \text{Lượng NVL} & \text{Lượng NVL} \\ \text{trực tiếp} & \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} & \text{dự toán} \\ \text{sử dụng} & \text{sử dụng} \end{array} \right\} \times \begin{array}{c} \text{Đơn giá} \\ \text{NVL} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{dự toán} \end{array}$$

Ảnh hưởng biến động về lượng do khâu tổ chức sản xuất, mức độ hiện đại của công nghệ, trình độ công nhân, chất lượng NVL mua vào, thiên tai, hỏa hoạn, mất điện.

b. Kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp

Kiểm soát biến động chi phí nhân công trực tiếp gồm chi phí lương, các khoản trích theo lương, phí công đoàn, BHXH, BHYT của công nhân trực tiếp sản xuất sản phẩm, dịch vụ gắn liền với các nhân tố giá và lượng liên quan.

+ *Nhân tố giá:* Là chênh lệch giữa giá giờ công lao động trực tiếp thực tế với giá dự toán để sản xuất ra lượng sản phẩm nhất định, nhân tố này phản

ảnh sự thay đổi về giá của giờ công lao động để sản xuất sản phẩm ảnh hưởng đến chi phí nhân công trực tiếp.

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng} \\ \text{về giá đến} \\ \text{biến động} \\ \text{chi phí nhân} \\ \text{công trực tiếp} \end{array} = \left[\begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{nhân công} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{nhân công} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{dự toán} \end{array} \right] \times \begin{array}{l} \text{Thời} \\ \text{gian lao} \\ \text{động} \\ \text{thực tế} \end{array}$$

Ảnh hưởng của nhân tố giá do các nguyên nhân như chế độ lương, chính sách nhà nước, thị trường cung cầu lao động. Nếu ảnh hưởng tăng (giảm) giá còn thể hiện sự lãng phí hay tiết kiệm chi phí nhân công trực tiếp, việc kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp cho phép ta làm rõ bộ phận chịu trách nhiệm, làm ảnh hưởng đến công tác quản lý chi phí và giá thành.

+ *Nhân tố lượng*: Là chênh lệch giữa số giờ công lao động trực tiếp thực tế với dự toán để sản xuất ra lượng sản phẩm nhất định, nhân tố này phản ánh sự thay đổi về giờ công để sản xuất sản phẩm ảnh hưởng đến chi phí nhân công trực tiếp hay còn gọi là nhân tố năng suất.

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng của} \\ \text{thời gian ldộng} \\ \text{đến biến phí cphi} \\ \text{NC trực tiếp} \end{array} = \left\{ \begin{array}{l} \text{Thời gian} \\ \text{lao} \\ \text{động} \\ \text{thực tế} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Thời gian} \\ \text{lao động} \\ \text{theo} \\ \text{dự toán} \end{array} \right\} \times \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{nhân công} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{dự toán} \end{array}$$

Ảnh hưởng của nhân tố thời gian do các nguyên nhân như trình độ và năng lực của người lao động, điều kiện trang bị máy móc thiết bị, chính sách lương của DN. Biến động do nhiều nguyên nhân khác nhau tác động đến chi phí sản xuất có thể do chính quá trình sản xuất của DN, do biến động của các yếu tố bên ngoài DN.

Việc phân tích biến động chi phí sản xuất theo nhân tố giá và lượng giúp người quản lý phát hiện, xem xét các yếu tố đã gây ra biến động nhằm đưa ra

biện pháp đúng đắn và kịp thời để chấn chỉnh hoặc phát huy các nhân tố đó theo hướng có lợi nhất cho DN.

c. Kiểm soát chi phí sản xuất chung

Chi phí SXC biến động là do sự biến động của định phí và biến phí SXC: Biến động chi phí SXC = Biến động định phí SXC + Biến động biến phí SXC

- Kiểm soát biến động biến phí SXC

Biến phí SXC gồm những chi phí gián tiếp liên quan đến phục vụ và quản lý hoạt động sản xuất. Chi phí này thường thay đổi theo sự biến thiên của mức độ hoạt động sản xuất của DN như: chi phí vật tư gián tiếp, tiền lương bộ phận quản lý trả theo sản phẩm gián tiếp, chi phí năng lượng thay đổi theo số lượng sản phẩm SX

Có 2 nhân tố ảnh hưởng đến biến phí SXC là nhân tố giá và nhân tố lượng.

+ *Ảnh hưởng của yếu tố giá đến biến phí SXC* là do sự thay đổi của các mức chi phí được xem là biến phí SXC. Sự thay đổi này do các nguyên nhân như đơn giá mua vật tư gián tiếp, chi phí thu mua thay đổi, sự biến động giá cả chung của thị trường, nhà nước thay đổi mức lương. Ảnh hưởng của nhân tố giá được xác định:

$$\text{Ảnh hưởng của giá đến biến phí SXC} = \left\{ \begin{array}{cc} \text{Đơn giá} & \text{Đơn giá} \\ \text{biến phí} & \text{biến phí} \\ \text{SXC thực tế} & \text{SXC dự toán} \end{array} \right\} \times \begin{array}{l} \text{Mức độ} \\ \text{hoạt động} \\ \text{thực tế} \end{array}$$

+ *Ảnh hưởng của nhân tố lượng* do điều kiện TTB không phù hợp phải giảm lượng sản xuất hay dẫn đến năng suất máy móc thiết bị giảm, thay đổi sản xuất theo yêu cầu kinh doanh của DN. Ảnh hưởng của nhân tố lượng :

$$\text{Ảnh hưởng của lượng đến} = \left\{ \begin{array}{cc} \text{Mức} & \text{Mức} \\ \text{hoạt động} & \text{hoạt động} \end{array} \right\} \times \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{biến phí} \end{array}$$

biến phí SXC thực tế dự toán SXC dự toán

- *Kiểm soát biến động định phí chi phí sản xuất chung*

Định phí SXC là những khoản chi phí phục vụ và quản lý sản xuất thường không thay đổi theo sự biến thiên của mức độ hoạt động trong phạm vi phù hợp gồm tiền lương bộ phận quản lý phân xưởng trả theo thời gian, chi phí bảo hiểm, tiền thuê mặt bằng, khấu hao TSCĐ. Biến động định phí chung thường liên quan đến việc thay đổi cấu trúc của DN hoặc do hiệu quả sử dụng năng lực sản xuất của DN. Kiểm soát định phí SXC nhằm đánh giá việc sử dụng năng lực TSCĐ.

$$\begin{array}{l} \text{Biến động} \\ \text{định phí} \\ \text{SXC} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Định phí SXC} \\ \text{thực tế} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Định phí SXC} \\ \text{dự toán} \end{array}$$

Khi phân tích định phí SXC người ta xem xét định phí tùy ý, định phí bắt buộc, định phí kiểm soát và không kiểm soát được để biết rõ nguyên nhân.

1.2.3.4. Phân tích thông tin chi phí để ra quyết định

Mô hình phân tích thông tin thích hợp sẽ hỗ trợ cho các quyết định kinh doanh. Quá trình ra quyết định là việc lựa chọn từ nhiều phương án khác nhau với rất nhiều thông tin của kế toán. Trong đó, thông tin về chi phí luôn là yếu tố chính mà các đơn vị cần xem xét để lựa chọn sao cho thích hợp trong các quyết định ngắn hạn.

Thông tin chi phí thích hợp là thông tin về các chi phí khác biệt trong mỗi phương án SXKD. Về cơ bản tất cả các thông tin về chi phí đều thích hợp ngoại trừ các chi phí chìm. Quá trình phân tích thông tin chi phí thích hợp bao gồm các bước: Tập hợp chi phí liên quan đến mỗi phương án, loại bỏ các chi phí chìm mà các khoản chi phí còn lại là thông tin chi phí thích hợp.

Thông tin chi phí thích hợp sẽ khác nhau khi so sánh lựa chọn các phương án kinh doanh khác nhau ở những điều kiện và môi trường khác nhau.

Tuỳ theo mục đích khác nhau mà kế toán sử dụng thông tin chi phí thích hợp cho việc ra quyết định. Điều này đòi hỏi KTQT chi phí phải phân loại chi phí theo những cách khác nhau đáp ứng yêu cầu quản trị chi phí. Trong phạm vi bài luận văn này sẽ đề cập đến phân tích chi phí theo các trung tâm chi phí.

Sự xuất hiện của trung tâm chi phí gắn liền với sự phân cấp về quản lý, mà ở đó người quản lý có quyền và chịu trách nhiệm đối với kết quả hoạt động thuộc phạm vi mình quản lý. Trong các DN, trung tâm chi phí thường tổ chức gắn liền với các bộ phận, đơn vị thực hiện chức năng SXKD và có thể chia thành các trung tâm: trung tâm cung ứng, trung tâm sản xuất, trung tâm quản lý và điều hành, trung tâm đầu tư.

Quá trình phân tích chi phí theo trung tâm chi phí dựa trên báo cáo kết quả. Đây là báo cáo phản ánh các chỉ tiêu tài chính chủ yếu đạt được ở từng trung tâm trách nhiệm trong một khoảng thời gian nhất định, là báo cáo so sánh các chỉ tiêu thực tế với dự toán phù hợp với quyền hạn và phạm vi trách nhiệm của các trung tâm trách nhiệm có liên quan. Do đó, các trung tâm trách nhiệm phải lập báo cáo kết quả của các bộ phận thuộc phạm vi trách nhiệm của trung tâm trách nhiệm có liên quan.

- Đối với trung tâm cung ứng: Báo cáo về tình hình cung ứng các yếu tố đầu vào (như NVL chính, vật liệu phụ, nhiên liệu...), giá thực tế mua vào, chi phí vận chuyển bốc dỡ... cũng như chất lượng của từng loại vật tư. Trong báo cáo phản ánh số liệu dự toán và số liệu thực tế, phân tích sự biến động của đơn giá mua nhằm đánh giá mức độ hoàn thành kế hoạch, nỗ lực trong việc tiết kiệm các yếu tố đầu vào. Qua đó dự toán được xu hướng biến động giá, tình hình cung ứng vật tư giúp DN chủ động trong sản xuất, tiết kiệm chi phí.

- Đối với trung tâm sản xuất: Báo cáo chi phí sản xuất bao gồm chi phí NVLTT, chi phí NCTT và chi phí SXC theo số liệu thực tế và dự toán để làm cơ sở đánh giá trách nhiệm. Tuy nhiên báo cáo kết quả của trung tâm sản xuất

phải được lập chi tiết cho từng sản phẩm dịch vụ để kiểm soát chi phí gắn liền với trách nhiệm quản lý của từng bộ phận.

- Đối với trung tâm quản lý và điều hành: Bao gồm bộ phận quản lý và bộ phận điều hành.

+ Bộ phận quản lý lập báo cáo chi phí quản lý và đặt chúng trong mối quan hệ so sánh giữa chi phí thực tế với các định mức chi phí tiêu chuẩn được chi tiết theo từng yếu tố nhằm đánh giá mức độ thực hiện và tiết kiệm chi phí của các phòng ban chức năng thuộc bộ phận quản lý DN.

+ Đối với bộ phận điều hành cần đánh giá tình hình thực hiện chi phí điều hành cho từng hoạt động (kinh doanh vận tải, xếp dỡ...). Cơ sở để đánh giá là so sánh giữa chi phí thực tế với kế hoạch song phải đặt trong mối quan hệ với sản lượng và mức tăng doanh thu của từng hoạt động.

- Đối với trung tâm đầu tư: Ngoài việc báo cáo về tình hình chi phí, doanh thu, lợi nhuận mà còn chịu trách nhiệm báo cáo về các khoản vốn đầu tư, khả năng huy động vốn và sử dụng các nguồn tài trợ. Số liệu đánh giá dựa trên thực tế so với dự toán.

Các báo cáo bộ phận được lập nhằm kiểm soát chi phí của từng bộ phận cụ thể gắn liền với trách nhiệm của từng cấp quản lý. Song kết quả tổng hợp của các bộ phận trong việc nỗ lực kiểm soát và tiết kiệm chi phí lại được thể hiện ở chỉ tiêu cuối cùng là chi phí tính đơn vị sản phẩm (hay chỉ tiêu giá thành sản phẩm). Để đánh giá được mức độ tiết kiệm chi phí ở phạm vi chung toàn doanh nghiệp, xác định kết quả kinh doanh cũng như việc xây dựng các chính sách giá, hoàn thiện các định mức chi phí và lập kế hoạch chi phí cho kỳ sau yêu cầu kế toán phải sử dụng các phương pháp để xác định chi phí đơn vị sản phẩm.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Trong chương 1, bên cạnh việc giới thiệu đặc điểm hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức nói chung, luận văn còn trình bày những vấn đề về kế toán quản trị chi phí trong doanh nghiệp kinh doanh loại hình vận tải này. Đây là cơ sở cho việc nghiên cứu thực trạng công tác tổ chức kế toán quản trị chi phí phục vụ cho nhu cầu quản trị nội bộ tại Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, với những nội dung cụ thể sau:

- Khái quát chung về kế toán quản trị chi phí
- Đặc điểm chi phí trong ngành kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức
- Nội dung kế toán quản trị chi phí trong kinh doanh vận tải:
 - + Lập dự toán chi phí sản xuất kinh doanh
 - + Tính giá thành hoạt động vận tải
 - + Kiểm soát chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải
 - + Phân tích thông tin chi phí để ra quyết định

Tổ chức tốt công tác KTQT chi phí ngoài ý nghĩa giúp các nhà quản lý kiểm soát được chi phí mà còn cung cấp thông tin cho nhà quản lý để làm cơ sở tính giá thành, dự toán chi tiết, tổng hợp, kiểm soát dự toán và phân tích biến động của kinh doanh dịch vụ cũng như định hướng cho các giải pháp hoàn thiện tổ chức kế toán quản trị chi phí tại DN. Để đảm bảo thực hiện được những mục tiêu đã đề ra thì chất lượng công tác dự toán phụ thuộc vào một số các yếu tố như quan điểm của nhà quản trị và người lập dự toán, chu kỳ kinh doanh của DN, tính không chắc chắn của môi trường kinh doanh. Một hệ thống lập dự toán khoa học sẽ giúp cho DN hoàn thành mục tiêu cần đạt được của mình trong thời gian nhất định và phương thức tốt nhất để đạt mục tiêu đó nhằm sử dụng nguồn lực hiện có của mình tránh lãng phí.

Chương 2

THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

2.1. ĐẶC ĐIỂM TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

2.1.1. Khái quát về Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

2.1.1.1. Quá trình hình thành và phát triển

Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex là một doanh nghiệp Nhà nước, trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải, hoạt động theo mô hình “Công ty Mẹ - Công ty Con” và sắp tới là Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức.

Công ty vận tải Đa phương thức là doanh nghiệp Nhà nước hạng I, tiền thân là Công ty Đại lý vận tải khu vực II được thành lập ngày 27/2/1976 theo quyết định 1313/TC chịu sự chỉ đạo trực tiếp của Ban Điều hành vận tải khu vực miền trung trực thuộc Bộ Giao thông vận tải.

Từ ngày thành lập cho đến nay, Công ty đã trải qua các giai đoạn phát triển sau:

+ Giai đoạn từ năm 1976 – 1983

Trong giai đoạn này, Công ty Đại lý vận tải khu vực II được Bộ Giao thông vận tải giao đảm nhận chức năng điều phối vận tải phục vụ các nhu cầu cấp thiết nhằm ổn định đời sống của nhân dân, khôi phục và phát triển kinh tế xã hội sau chiến tranh.

+ Giai đoạn từ năm 1983 - 1988

Ngày 21/8/1983, Bộ Giao thông vận tải ban hành quyết định số 1561/QĐ-TC về việc chuyển các đại lý vận tải về Tổng cục đường biển quản lý. Từ đó, Công ty được đổi tên thành Công ty Đại lý Vận tải đường biển II, trực thuộc Tổng cục đường biển.

+ Giai đoạn từ năm 1989 đến nay

Theo Quyết định số 2338/TCCB-LĐ ngày 16/12/1989 của Bộ Giao thông vận tải, Công ty Đại lý Vận tải đường biển II đổi tên thành Công ty dịch vụ vận tải 2, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải.

Trong năm 1996, Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 4896/QĐ-TCCB-LĐ ngày 15/11/1996 thực hiện chủ trương sát nhập các công ty dịch vụ vận tải trên toàn quốc và Công ty giao nhận Vietfrach thành Tổng Công ty Dịch vụ vận tải, có trụ sở chính đặt tại Hà Nội, hoạt động theo mô hình Tổng Công ty có Hội đồng quản trị. Từ đây, Công ty được đổi tên thành Công ty Dịch vụ vận tải Đà Nẵng, bắt đầu hoạt động từ tháng 04/1996. Ngày 15/05/1997 Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1273/TCCB-LĐ giải thể Tổng Công ty Dịch vụ vận tải và Công ty đã tách ra hoạt động độc lập, lấy lại tên cũ trước đây là Công ty Dịch vụ vận tải II.

Ngày 21/10/2003, Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quyết định số 3097/QĐ-BGTVT về việc đổi tên Công ty Dịch vụ Vận tải II thành Công ty Vận tải Đa phương thức trực thuộc Bộ GTVT và hoạt động theo mô hình Công ty Mẹ - Con.

Từ kinh doanh trong nước, Công ty đã mở rộng quan hệ liên doanh hợp tác kinh doanh vận tải quốc tế với các tập đoàn vận tải, tập đoàn sản xuất thương mại lớn như: MARUBENI, ITOCHU, MITSUBISHI, SUMITOMO (Nhật); SIEMENS, HANSEMAYZE (Đức); ALSTOM, ATLANTIC (Thụy Sĩ); TECHNIP (Pháp); OMC, HYUNDAI, SAMSUNG (Hàn Quốc)...

Thực hiện theo lộ trình chuyển đổi theo điều 166 của Luật doanh nghiệp số 60/2005/QH ngày 29/11/2005, ngày 11/3/2008 Bộ Giao thông vận tải đã có quyết định số 598/QĐ-BGTVT ngày 11/03/2008 về việc phê duyệt danh sách doanh nghiệp thực hiện cổ phần hoá năm 2008 cho Công ty vận tải Đa phương thức Vietranstimex.

2.1.1.2. Định hướng phát triển của Công ty trong thời gian tới

Trong thời gian tới, Công ty VTĐPT sẽ tiếp tục công cuộc đổi mới, đẩy mạnh sản xuất kinh doanh, tạo thế và lực cho sự phát triển bền vững những năm tiếp theo, nhanh chóng thích nghi với những điều kiện mới khi Việt nam thực hiện những cam kết với tổ chức thương mại thế giới, nhằm nắm bắt vận hội mới để phát triển nhanh, vững chắc.

Với quyết tâm đó, mục tiêu phát triển của Công ty Vận tải đa phương thức định hướng trong những năm tới là:

- Tiếp tục duy trì và phát triển vận tải qua các phương thức vận tải: vận tải đường bộ, đường biển, đường sông, dịch vụ vận chuyển bằng đường sắt, đường hàng không, mở rộng kinh doanh đa ngành nghề, đa dạng hoá sản phẩm phục vụ ngành vận tải và các ngành công nghiệp khác, kết hợp với những hoạt động sản xuất kinh doanh mà thị trường có nhu cầu. Lấy giá trị vận chuyển làm nền tảng, tăng dần tỷ trọng giá trị dịch vụ vận tải đa phương thức trong tổng giá trị thực hiện.

Công ty luôn coi lĩnh vực vận tải đa phương thức, vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng và thiết bị toàn bộ cho các dự án, công trình, nhà máy là một lĩnh vực phát triển quan trọng và trọng tâm trong điều kiện nền công nghiệp nước ta đang phát triển mạnh.

Tạo điều kiện để Công ty giữ vững và tăng quy mô, tốc độ phát triển nhanh, bền vững, làm vai trò nòng cốt cho sự phát triển của các đơn vị thành viên.

- Tăng cường mở rộng quan hệ kinh tế đối ngoại, đa dạng hoá công tác tiếp thị để mở rộng thị trường cạnh tranh, nhất là những công trình lớn như công trình phục vụ ngành dầu khí, thủy điện, nhiệt điện, đạm, xi măng...

- Đổi mới toàn diện công tác quản lý, sắp xếp Công ty Mẹ đủ mạnh, có các tiềm năng về vốn và năng lực kinh doanh để thực sự có khả năng chi phối các Công ty Con, đảm bảo chất lượng của việc chuyển đổi công ty sang mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con. Củng cố các Công ty Con, lành mạnh hoá tài chính, kiện toàn, nâng cao năng lực bộ máy quản lý điều hành.

- Phát triển lực lượng sản xuất thông qua việc thường xuyên làm tốt công tác quy hoạch, tăng cường công tác đào tạo, đào tạo nâng cao, đào tạo lại đội ngũ cán bộ quản lý và công nhân kỹ thuật.

- Củng cố và phát triển thị trường trong nước và quốc tế phù hợp với định hướng phát triển, đồng thời không ngừng nâng cao giá trị thương hiệu Vietranstimex trên trường quốc tế.

2.1.2. Đặc điểm tổ chức bộ máy quản lý

Công ty Vận tải đa phương thức Vietranstimex là DNNN do Nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ, hoạt động theo Luật DNNN và luật doanh nghiệp, theo mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con có hội đồng quản trị. Hiện nay, Công ty đang áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001 - 2000 do BVQI cấp giấy chứng nhận. Hệ thống tổ chức, quản lý của Công ty như sau:

** Hội đồng quản trị*

Là cơ quan đại diện trực tiếp chủ sở hữu nhà nước tại Công ty, có quyền nhân danh công ty để quyết định mọi vấn đề liên quan đến việc xác định và thực hiện mục tiêu, nhiệm vụ kinh doanh và quyền lợi của công ty, chịu trách nhiệm trước Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải về toàn bộ hoạt động của công ty.

** Ban kiểm soát*

Chịu sự lãnh đạo trực tiếp từ Hội đồng quản trị, giúp Hội đồng quản trị kiểm tra, giám sát tính hợp pháp, chính xác và trung thực trong quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh, trong ghi chép sổ kế toán, báo cáo tài chính và việc chấp hành Điều lệ Công ty, nghị quyết, quyết định của Hội đồng quản trị, quyết định của Chủ tịch Hội đồng quản trị.

** Ban Tổng Giám đốc điều hành*

Là đại diện pháp nhân của Công ty, Điều hành hoạt động hàng ngày của Công ty theo mục tiêu, kế hoạch, phù hợp với Điều lệ Công ty và các nghị quyết, quyết định của Hội đồng quản trị; chịu trách nhiệm trước hội đồng quản trị và trước pháp luật về việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao.

** Công ty Mẹ có các phòng nghiệp vụ*

+ Văn phòng: là đơn vị hậu cần có chức năng tham mưu, quản lý sử dụng tài sản, quản lý sử dụng trang thiết bị công nghệ tin học, thông tin thiết bị văn phòng, quản lý các loại xe con, văn thư lưu trữ, sơ kết, tổng kết, thi đua khen thưởng, phòng chống lụt bão.

+ Phòng Tài chính kế toán: Là bộ phận tham mưu của lãnh đạo công ty thực hiện quản lý các lĩnh vực nghiệp vụ: Tài chính kế toán, tín dụng, kiểm toán, kiểm soát nội bộ và phân tích hoạt động kinh tế của công ty phù hợp với chế độ chính sách Nhà nước và quy chế của Công ty, tham mưu cho Công ty về phương án huy động và sử dụng vốn có hiệu quả.

+ Phòng tổ chức Lao động: Là bộ phận nghiệp vụ có chức năng tham mưu cho Tổng Giám đốc về lĩnh vực nhân sự, bố trí việc sắp xếp cho phù hợp với năng lực của từng người, lập danh sách đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn,

nghiệp vụ cho từng bộ phận, phụ trách công tác phòng cháy chữa cháy, công tác an toàn lao động.

+ Phòng Kinh doanh: Có chức năng xây dựng kế hoạch tổ chức tiếp thị và ký kết hợp đồng kinh tế, đề xuất hướng kinh doanh, chủ động tìm kiếm khách hàng, giám sát chỉ đạo quá trình thực hiện hợp đồng.

+ Phòng Kỹ thuật Vật tư: Là bộ phận tham mưu về quản lý kỹ thuật, đầu tư đổi mới phương tiện thiết bị, công cụ, vật tư chiến lược, sửa chữa phương tiện thiết bị, tổ chức thực hiện các định mức kinh tế kỹ thuật, thanh lý tài sản, mua sắm vật tư phụ tùng dự trữ, lưu trữ hồ sơ các phương tiện kỹ thuật. Tham mưu cho Lãnh đạo định hướng đầu tư trang thiết bị phương tiện phục vụ sản xuất. Chủ trì Công tác nghiên cứu khoa học và ứng dụng vào sản xuất.

** Các đơn vị thành viên trực thuộc Công ty Mẹ*

Chịu sự quản lý toàn diện của Công ty về vốn, cơ sở vật chất kỹ thuật, nguồn nhân lực, thị trường, đầu tư hoạt động theo quy chế điều hành sản xuất của Công ty, được phân cấp tham gia ký kết hợp đồng với khách hàng nhưng mọi chi phí và doanh thu đều tập trung về Công ty Mẹ, hạch toán phụ thuộc tự trang trải. Bao gồm:

- + Chi nhánh công ty vận tải Đa phương thức tại Thành phố Hà Nội
- + Công ty vận tải Đa phương thức 1 tại Thành phố Hải Phòng
- + Công ty vận tải Đa phương thức 5 tại Thành phố Nha Trang
- + Công ty vận tải Đa phương thức 7 tại Thành phố Hồ Chí Minh
- + Công ty vận tải Đa Phương thức 9 tại Thành phố Đà Nẵng

** Công ty Con (Công ty Mẹ giữ cổ phần Chi phối)*

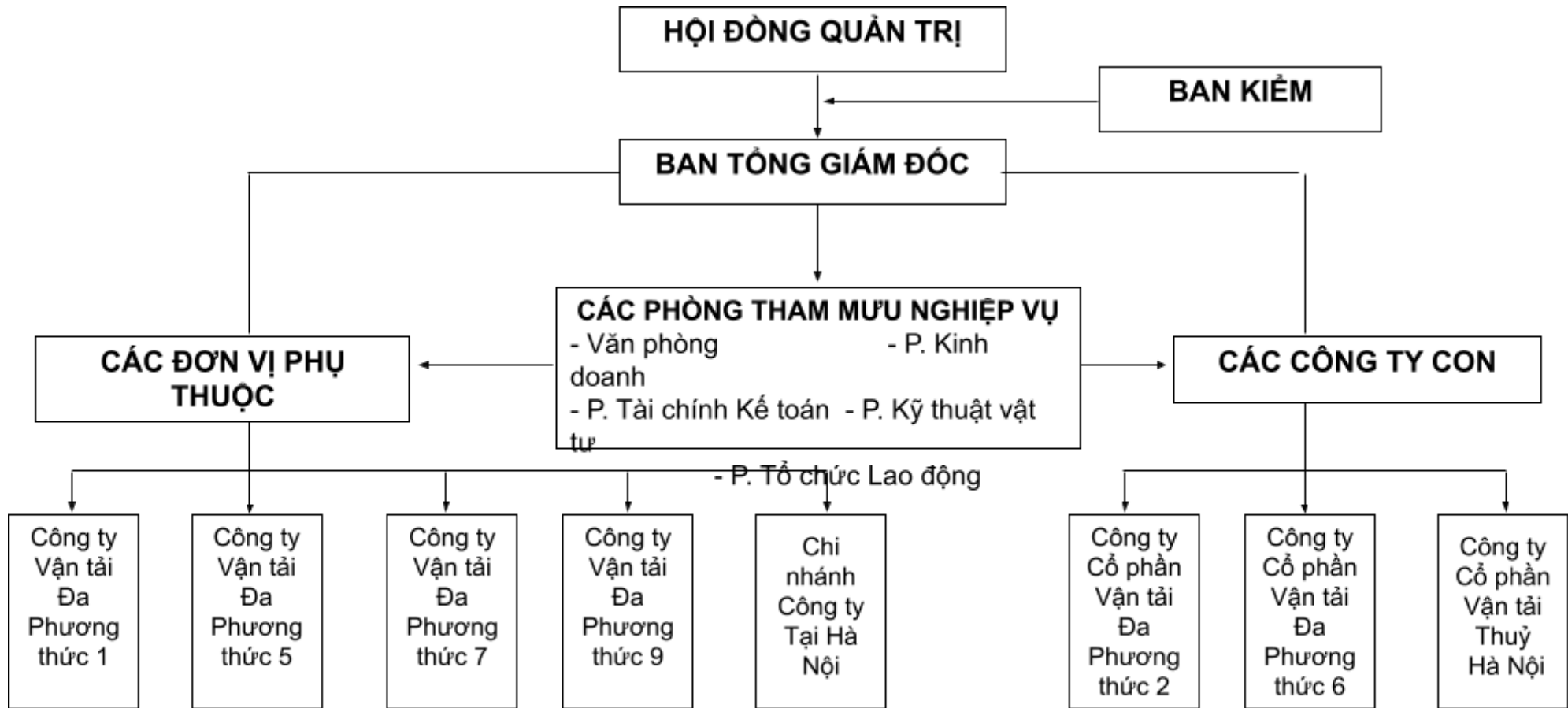
Là công ty thành viên hạch toán độc lập có tư cách pháp nhân, tự chủ kinh doanh theo quy định của Luật doanh nghiệp, các quy định khác của pháp

luật về Điều lệ Công ty. Công ty Mẹ thực hiện quyền, nghĩa vụ của cổ đông, thành viên góp vốn chi phối thông qua đại diện phần vốn nhà nước của mình tại doanh nghiệp theo quy định của Luật doanh nghiệp và Điều lệ doanh nghiệp. Bao gồm:

- + Công ty CP Vận tải Đa Phương Thức 2 tại Tỉnh Quảng Bình
- + Công ty CP Vận tải đa Phương thức 6 tại thành phố Hồ Chí Minh
- + Công ty CP Vận tải thủy Hà Nội tại Thành phố Hà Nội.

Qua sơ đồ và nội dung chức năng nhiệm vụ của từng bộ phận trong Công ty, ta thấy có các phòng nghiệp vụ như văn phòng Công ty, phòng Tổ chức Lao động, phòng Kinh doanh, phòng Tài chính Kế toán, phòng Kỹ thuật Vật tư có chức năng tham mưu cho Ban Tổng giám đốc theo từng lĩnh vực cụ thể và trực tiếp giải quyết một số công việc liên quan theo sự phân công của Ban Tổng giám đốc. Ban Kiểm soát giúp cho Hội đồng quản trị kiểm tra, giám sát tính hợp pháp, chính xác và trung thực trong quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh, trong ghi chép sổ sách kế toán, báo cáo tài chính...

Công ty Vietranstimex đã bố trí nhân viên phòng Kinh doanh làm công tác xây dựng kế hoạch, lập dự toán sản xuất kinh doanh, thực hiện tính giá thành vận tải để đấu thầu ký kết hợp đồng kinh tế và giám sát chỉ đạo quá trình thực hiện hợp đồng. Khi nhận được thông báo mời đấu thầu vận chuyển hàng hóa và danh mục hàng hóa cần vận chuyển, nhân viên phòng Kinh doanh sẽ dựa trên danh mục hàng hóa cần vận chuyển của chủ hàng để lập phương án vận chuyển và căn cứ vào hệ thống định mức chi phí để lập dự toán, tính giá thành vận chuyển. Nếu đấu thầu vận chuyển thành công, nhân viên phòng Kinh doanh sẽ tiến hành lập phiếu giao nhiệm vụ cho các đơn vị thành viên phụ thuộc liên quan hoàn thành các công đoạn vận chuyển hàng hóa.



————> Quan hệ chỉ đạo, điều hành toàn diện

————> Quan hệ đầu tư vốn, (chi phối) phối hợp sản xuất kinh doanh

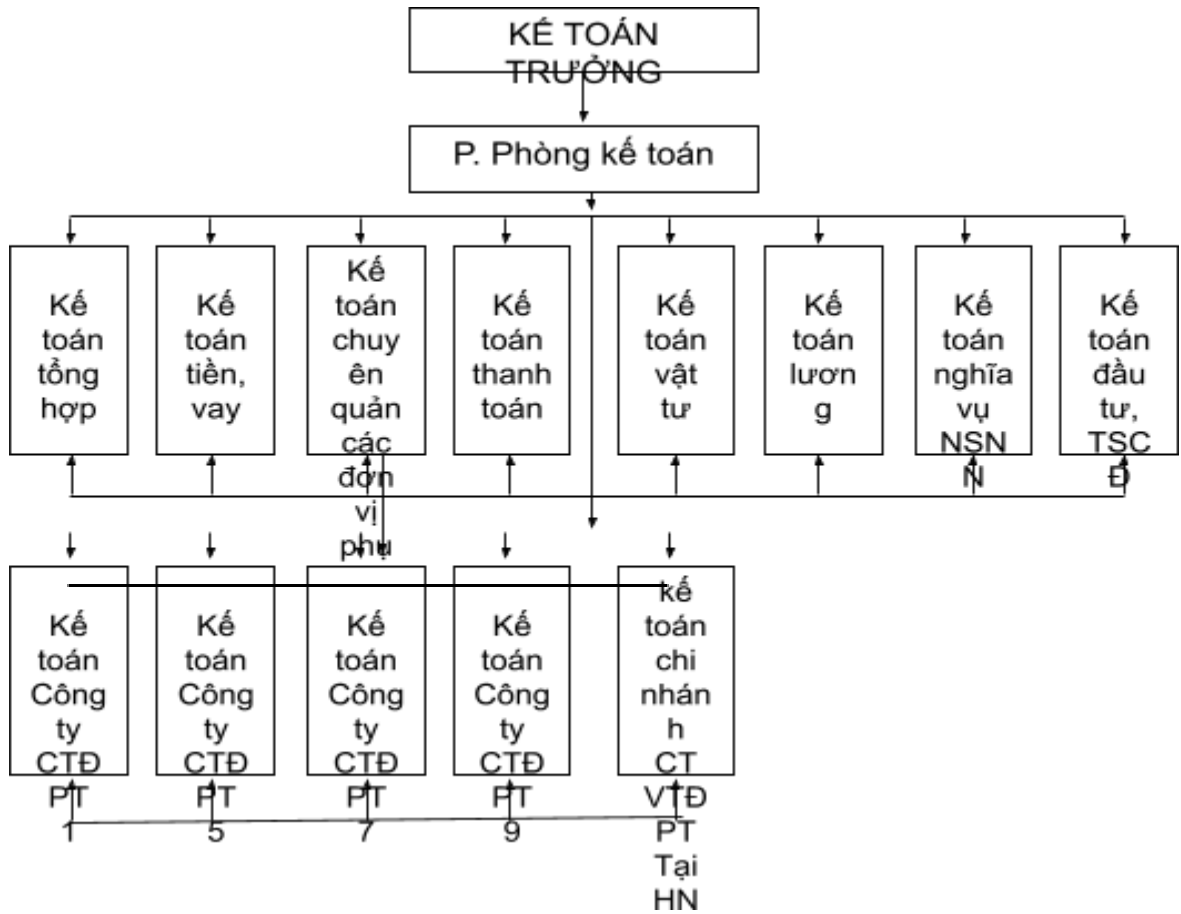
Hình 2.1. Sơ đồ tổ chức Công ty Vận tải Đa Phương thức theo mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con

2.1.3. Đặc điểm tổ chức bộ máy kế toán phục vụ kế toán quản trị chi phí

Công ty Vận tải Đa phương thức Vietranstimex là một doanh nghiệp nhà nước, tổ chức hạch toán độc lập bao gồm nhiều đơn vị phụ thuộc, công ty con, phòng ban xí nghiệp. Trong giai đoạn đổi mới nền kinh tế hiện nay, Công ty đang thực nghiệm mô hình Công ty Mẹ, Công ty Con. Đặc điểm chung của toàn Công ty là có tổ chức bộ phận làm công tác kế toán ban đầu ở các đơn vị phụ thuộc và các công ty con. Do địa bàn hoạt động của Công ty khá rộng từ Bắc đến Nam, nên để thuận lợi cho công tác kế toán, Công ty đã chọn hình thức tổ chức bộ máy kế toán vừa tập trung vừa phân tán và hầu hết áp dụng hình thức kế toán Nhật ký chung. Việc áp dụng hình thức kế toán Nhật ký chung kết hợp với công tác kế toán trên máy tính đã đáp ứng được yêu cầu của đơn vị.

Hiện nay đơn vị chưa có bộ phận chuyên trách kế toán quản trị, hầu hết các nhân viên kế toán chưa vận dụng KTQT vào chức năng nhiệm vụ của mình, chưa đi sâu vào phân tích các loại chi phí để đưa ra những kiến nghị cho quyết định những dịch vụ nào nên duy trì hoạt động, các giải pháp cắt giảm chi phí ngắn hạn. Xây dựng giá bán cho sản phẩm dịch vụ. Xây dựng chi phí tiêu chuẩn của dịch vụ cung cấp. Công tác kế toán tại Công ty chủ yếu phục vụ cho công tác KTTC.

Bộ máy kế toán của Công ty được tổ chức theo sơ đồ sau:



- Quan hệ trực tuyến
- Quan hệ chức năng

Hình 2.2. Sơ đồ tổ chức bộ máy kế toán

Để phù hợp với yêu cầu phân cấp quản lý tài chính Công ty thực hiện mô hình kế toán tại Công ty Mẹ vừa tập trung vừa phân tán gồm:

- * Các đơn vị hạch toán báo sổ:
 - + Chi nhánh công ty Vận tải Đa phương thức tại Thành phố Hà Nội
 - + Công ty vận tải Đa phương thức 1 tại Thành phố Hải Phòng
 - + Công ty Vận tải đa phương thức 9 tại Thành phố Đà Nẵng
- * Công ty phụ thuộc hạch toán tự trang trải:
 - + Công ty Vận tải Đa phương thức 5 tại Thành phố Nha Trang

+ Công ty Vận tải Đa phương thức 7 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong từng phần hành, các kế toán viên đảm nhận các công việc sau:

- Kế toán trưởng: Tổ chức công tác kế toán tại Công ty, giám sát hoạt động của cán bộ kế toán tại văn phòng kế toán tại Công ty, tổ chức hướng dẫn thực hiện và kiểm tra việc ghi chép, tính toán phản ánh chính xác, trung thực toàn bộ tài sản, các hoạt động kinh tế, tham mưu cho Ban Tổng giám đốc về tình hình tài chính của Công ty. Tham gia phối hợp chỉ đạo công tác kinh doanh, phân tích hoạt động kinh doanh. Phụ trách quản lý: Chi nhánh Công ty VTĐPT tại Hà Nội, Công ty VTĐPT 1, Công ty CP Vận tải thủy Hà Nội, Công ty CP VTĐPT2.

- Phó trưởng phòng Tài chính kế toán: Quản lý và giải quyết công việc khi trưởng phòng đi vắng, giúp việc cho trưởng phòng về công tác xây dựng cơ chế chính sách, quy trình liên quan đến công tác tài chính. Phụ trách các bộ phận tiền mặt, TGNH, vay ngắn hạn, tiền lương, doanh thu, công nợ. Phụ trách quản lý: Công ty VTĐPT 9, Công ty VTĐPT 5, Công ty VTĐPT 7.

- Kế toán tổng hợp: Tổng hợp số liệu kế toán từ các phần hành, kiểm tra số liệu kế toán của các bộ phận kế toán chuyên lên, xác định chi phí, doanh thu, tính giá thành dịch vụ vận tải, xác định kết quả tiêu thụ, phân phối lợi nhuận và thông báo tỉ lệ phân phối lợi nhuận cho các đơn vị, lập bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh của Công ty. Lập và điều chỉnh kế hoạch tài chính. Theo dõi chuyên quản của Công ty VTĐPT 1, Chi nhánh Hà Nội, Công ty VTĐPT 2, Công ty CP Vận tải thủy Hà Nội.

- Kế toán tiền vay: Theo dõi tình hình thu, chi tiền mặt, tiền gửi ngân hàng, kiểm tra, việc tính lãi và trả lãi cho các tổ chức tín dụng, hạch toán chênh lệch tỷ giá, lập hồ sơ vay vốn ngân hàng, bảo lãnh xác nhận vay vốn.

- Kế toán thanh toán: Theo dõi các khoản phải thu phải trả khách hàng, cá nhân. Theo dõi bảo hiểm phương tiện, bảo hiểm hàng hóa. Rà soát công nợ

khó đòi, lâu năm, đề xuất hướng xử lý. Phân phối doanh thu cho các đơn vị.

- Kế toán nghĩa vụ NSNN: Theo dõi báo cáo thuế và các khoản nghĩa vụ ngân sách toàn công ty, hợp nhất báo cáo tài chính Công ty Mẹ và toàn công ty, báo cáo năng lực tài chính, cung cấp số liệu phục vụ đấu thầu, chuyên quản các đơn vị phía nam gồm Công ty VTĐPT 5, Công ty VTĐPT 7, Công ty VTĐPT 9, Công ty VTĐPT 6.

- Kế toán vật tư: Theo dõi tình hình nhập xuất vật tư công cụ dụng cụ tại công ty, phân bổ vật tư nhiên liệu, kiểm kê đối chiếu số liệu với các phòng liên quan, theo dõi sửa chữa lớn và sửa chữa nhỏ phương tiện, hàng hóa, hàng bán xăng dầu.

- Kế toán lương: Theo dõi chi phí nhân công, phân bổ lập quyết toán lương, tổng hợp thu nhập, tính thuế thu nhập cá nhân, theo dõi các khoản góp vốn của CBCNV, CBCNV cho Công ty vay vốn.

- Kế toán TSCĐ: Theo dõi tình hình tăng giảm tài sản cố định trong năm, lập bảng tính khấu hao văn phòng công ty và toàn công ty, tham gia quyết toán công trình đầu tư xây dựng cơ bản, quản lý triển khai phần mềm, lập kế hoạch và theo dõi các dự án vay vốn đầu tư dài hạn.

Đối với các Công ty Con tùy theo điều kiện và nhu cầu quản lý cụ thể tự tổ chức mô hình kế toán tại đơn vị mình trên cơ sở vận dụng mô hình tổ chức kế toán của Công ty Mẹ có sự thống nhất của Công ty Mẹ thông qua người đại diện phần vốn và sự tham mưu của các phòng ban chức năng.

Tóm lại, để phục vụ cho công tác kế toán quản trị chi phí, tại phòng Tài chính kế toán Công ty có bộ phận chuyên quản với nhiệm vụ theo dõi và kiểm tra các báo cáo tài chính của các đơn vị thành viên. Thực tế công tác kiểm tra, kiểm soát tài chính chỉ được thực hiện khi thay đổi, sắp xếp lại doanh nghiệp, chưa thật sự xây dựng một cơ chế giám sát chặt chẽ và rõ ràng.

Các đơn vị hạch toán phụ thuộc thực hiện quyền và nghĩa vụ theo phân

cấp của Công ty. Các đơn vị phải gửi các báo cáo tài chính kịp thời về phòng Tài chính kế toán Công ty để tập hợp thành báo cáo chính thức của Công ty Mẹ gửi các cơ quan Nhà nước. Ngoài các biểu mẫu theo quy định của Nhà nước, Công ty còn ban hành một hệ thống các báo cáo chi tiết như số dư tiền gửi, tiền vay, chi tiết công nợ phải thu phải trả, tình hình tăng giảm TSCĐ và trích khấu hao, tình hình thực hiện quỹ lương, quỹ công đoàn, giá thành sản phẩm và tình hình trích lập và sử dụng các quỹ xí nghiệp.

Công ty đã thành lập bộ phận chuyên đánh giá phân tích hoạt động kinh doanh đối với từng đơn vị, nêu ra những giải pháp, các biện pháp nhằm giúp các đơn vị đánh giá đúng tình hình thực tế của mình để điều chỉnh kịp thời. Công ty cũng có hệ thống báo cáo nhanh, giúp cho HĐQT, Tổng giám đốc nắm được tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh thường xuyên của Công ty, nhất là tình hình công nợ tại các đơn vị để phục vụ cho công tác chỉ đạo điều hành.

2.2. THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

2.2.1. Phân loại chi phí sản xuất kinh doanh

Hiện nay đơn vị phân loại chi phí theo yếu tố và khoản mục chi phí trong giá thành sản phẩm như sau:

* Phân loại chi phí theo yếu tố chi phí sản xuất kinh doanh:

- Chi phí nguyên liệu, vật liệu: Bao gồm các loại nhiên liệu, vật liệu, công cụ xuất dùng cho hoạt động vận tải xếp dỡ, các loại vật liệu phụ khác phục vụ thay thế, bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện thiết bị, tài sản, công cụ dụng cụ phục vụ sản xuất.

- Chi phí tiền lương, các khoản phụ cấp, tiền ăn ca: Bao gồm tiền lương phải trả theo đơn giá, tiền ăn ca, những khoản trích theo lương được tính vào chi phí.

- Chi phí khấu hao TSCĐ

- Chi phí dịch vụ mua ngoài: Bao gồm chi phí thuê ngoài sửa chữa bảo dưỡng, bảo trì phương tiện thiết bị, TSCĐ, cước bốc xếp, vận tải, lưu kho, lưu bãi hàng hoá.

- Chi phí bằng tiền khác: Đăng kiểm, kiểm định phương tiện, hướng dẫn giao thông, bảo hiểm hàng hoá, tài sản, hoa hồng, tiếp thị, lãi vay, các khoản phí, lệ phí, điện nước, điện thoại, internet..., công cụ dụng cụ phục vụ văn phòng...

* Phân loại chi phí theo khoản mục chi phí trong giá thành sản phẩm, chi phí được phân thành:

- Chi phí trực tiếp: Là toàn bộ chi phí liên quan trực tiếp đến quá trình hoạt động vận tải xếp dỡ, chi phí trực tiếp được tập hợp theo các nội dung chi phí sau:

+ Chi phí nguyên liệu, vật liệu: Bao gồm các loại nhiên liệu, vật liệu, công cụ, các loại vật liệu phụ khác phục vụ thay thế, bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện thiết bị, tài sản, công cụ dụng cụ phục vụ vận chuyển xếp dỡ.

+ Tiền lương và các khoản thu nhập của nhân công trực tiếp như công nhân lái xe, lái cầu phụ xe, phụ cầu, công nhân cơ khí, công nhân điều khiển rơ moóc. Bao gồm tiền lương phải trả theo đơn giá, tiền ăn ca, những khoản trích theo lương được tính vào chi phí.

+ Chi phí khấu hao TSCĐ: Bao gồm các TSCĐ trực tiếp phục vụ sản xuất như ô tô tải, đầu kéo, rơmoóc, cần cầu, xe nâng, máy móc thiết bị...

+ Chi phí dịch vụ mua ngoài: Bao gồm chi phí thuê ngoài sửa chữa bảo dưỡng, bảo trì phương tiện thiết bị, TSCĐ, cước bốc xếp, vận tải, lưu kho, lưu bãi hàng hoá.

+ Chi phí bằng tiền khác: Đăng kiểm, kiểm định phương tiện, hướng dẫn giao thông, bảo hiểm hàng hoá, tài sản, hoa hồng, tiếp thị, các khoản phí,

lệ phí...

- Chi phí chung: Bao gồm tất cả các chi phí phục vụ cho công tác tổ chức và quản lý quá trình sản xuất kinh doanh nói chung trên giác độ toàn doanh nghiệp liên quan trực tiếp đến bộ máy tổ chức quản lý như: chi phí văn phòng, tiền lương và các khoản trích theo lương của nhân viên quản lý doanh nghiệp, khấu hao tài sản cố định phục vụ công tác quản lý, điện, nước, điện thoại, internet, công cụ dụng cụ văn phòng và các chi phí bằng tiền khác phục vụ cho hoạt động quản lý...

Hai khoản chi phí trực tiếp và chi phí chung trên tạo nên giá thành vận tải, xếp dỡ.

2.2.2. Công tác lập kế hoạch và dự toán chi phí sản xuất kinh doanh

Vào đầu quý 4 hằng năm, căn cứ vào số liệu ước thực hiện kế hoạch năm thực hiện về sản lượng, doanh thu, chi phí, dự kiến sự biến động của thị trường vận tải trong năm tiếp theo, định hướng của Bộ chủ quản về tốc độ tăng trưởng chung của ngành. Theo quy định của Công ty, Tổng giám đốc tiến hành họp phổ biến cho các phòng ban đề tiến hành lập kế hoạch sản xuất kinh doanh cho năm tiếp theo trình Hội đồng quản trị phê duyệt.

2.2.2.1. Lập kế hoạch sản lượng, doanh thu

Căn cứ vào tình hình thực hiện kế hoạch năm thực hiện, nhu cầu thị trường vận tải, khối lượng hàng hoá các hợp đồng đang triển khai dở dang dự kiến chuyển sang năm tiếp theo, các dự án, gói thầu và các đơn hàng dự kiến triển khai trong năm tiếp theo, năng lực phương tiện thiết bị hiện có. Bộ phận lập kế hoạch sản lượng tính toán và lập kế hoạch sản lượng năm (Bảng 2.2) như sau:

Bảng 2.1. Kế hoạch sản lượng năm 2011

CÔNG TY
VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

BM KH 2/KD

KẾ HOẠCH SẢN LƯỢNG NĂM 2011**Đơn vị: TOÀN CÔNG TY****Các chỉ tiêu :**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Thực hiện năm 2010	Kế hoạch năm 2011	Tỷ lệ tăng trưởng (%)
a	b	c	1	2	3=2/1
1	Vận tải:				
	- Tấn nặng	Tấn	101,900	287,832	282%
	- Tấn luân chuyển	TKm	6,520,000	23,811,280	365%
2	Xếp dỡ	Tấn XD	64,800	94,082	145%
3	Hàng hóa lưu kho bãi	Tấn	2,000	2,500	125%
4	Dịch vụ vận tải	Tấn DV	42,500	134,200	316%
5	Kinh doanh thương mại:				
	- Nhiên liệu	Lít	1,000,000	50,000	5%
	- Xi măng, H.Hóa khác	Tấn		20,125	

*(Nguồn: Số liệu Phòng Kinh doanh)***2.2.2.2. Lập dự toán chi phí hoạt động**

Bộ phận kinh doanh và kế toán tiến hành lập dự toán chi phí hoạt động căn cứ vào hệ thống định mức chi phí sản xuất kinh doanh ban hành theo quy chế điều hành và sản xuất kinh doanh. Hệ thống định mức được xây dựng tương đối chính xác, dựa vào thống kê của Ban Tổng giám đốc, đã được kiểm định thực tế, bao gồm:

- Quy chế tiền lương, tiền thưởng và phụ cấp
- Định mức công bảo dưỡng sửa chữa phương tiện thiết bị

- Định mức công vận chuyên xếp dỡ và phụ trợ đối với hàng thông thường

- Định mức công vận chuyên xếp dỡ và phụ trợ đối với hàng siêu trường siêu trọng

- Định mức tiêu hao nhiên liệu (Phụ lục số 1, Phụ lục số 2)

- Quy chế khoán sử dụng bình điện sấm lớp...

Căn cứ vào kết cấu sản lượng hàng hoá, dịch vụ, kế hoạch chi phí hoạt động được lập các bước như sau:

- Tính toán và lập bảng dự toán các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật vận tải ô tô áp dụng cho hàng hoá thiết bị thông thường phân theo các khu vực (Phụ lục số 3)

- Tính toán và lập bảng dự toán các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật vận tải ô tô áp dụng cho hàng hoá thiết bị siêu trường siêu trọng phân theo các khu vực (Phụ lục số 4)

- Căn cứ chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật vận tải ô tô áp dụng cho hàng hoá thiết bị thông thường, hàng hoá thiết bị siêu trường siêu trọng tại các khu vực. Tập hợp lập kế hoạch cân đối phương tiện vận tải ô tô (Phụ lục số 5)

- Lập kế hoạch cân đối phương tiện xếp dỡ (Phụ lục số 6)

- Kế hoạch chi tiết bảo dưỡng sửa chữa (Phụ lục số 7)

- Kế hoạch tiêu thụ nhiên liệu, dầu mỡ phụ (Phụ lục số 8)

- Kế hoạch sử dụng sấm lớp bình điện (Phụ lục số 9)

- Kế hoạch đầu tư, Kế hoạch lao động tiền lương

- Kế hoạch tài chính (Bảng 2.6)

2.2.3. Công tác tính giá thành sản phẩm hoạt động vận tải tại Công ty

2.2.3.1. Đối tượng tập hợp chi phí và tính giá thành

* Đối tượng tập hợp chi phí là phạm vi được xác định trước để tập hợp chi phí làm cơ sở cho việc tính giá thành. Do tính chất phức tạp của sản phẩm

dịch vụ, hiện nay Công ty tập hợp chi phí từng loại phương tiện vận tải, xếp dỡ trực tiếp, nhân công trực tiếp và chi phí khác của từng hợp đồng vận chuyển. Vì vậy đối tượng tập hợp chi phí là dịch vụ vận tải, xếp dỡ theo từng hợp đồng vận chuyển.

Với đối tượng tập hợp chi phí được xác định như trên, thì phương pháp tập hợp chi phí áp dụng tại Công ty VTĐPT là phương pháp trực tiếp. Theo phương pháp này thì chi phí của đối tượng nào thực tế phát sinh kế toán phải căn cứ vào chứng từ chứng minh cụ thể từng khoản chi phí để hạch toán chi tiết cho đối tượng trên các sổ, thẻ kế toán.

* Đối tượng tính giá thành: Đối tượng tính giá thành là kết quả của quá trình cung cấp dịch vụ cần được tính giá thành để phục vụ các yêu cầu của quản lý. Đối tượng tính giá thành là tổng khối lượng sản phẩm vận tải, xếp dỡ trong từng hợp đồng cụ thể.

Toàn bộ các chi phí liên quan đến vận chuyển hạch toán vào TK 154 theo từng hợp đồng (nếu vận chuyển theo các hợp đồng lớn) rồi kết chuyển sang TK 632 phần đã xuất doanh thu.

2.2.3.2. Tập hợp chi phí và tính giá thành

Giá thành vận chuyển bao gồm toàn bộ chi phí vận tải, xếp dỡ tính cho từng hợp đồng hoàn thành gồm: Chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp và chi phí sản xuất chung.

Khi nhận được thông báo mời đấu thầu vận chuyển hàng hóa và danh mục hàng hóa cần vận chuyển, nhân viên Phòng Kinh doanh sẽ dựa trên danh mục hàng hóa cần vận chuyển của chủ hàng để xác định kết cấu của hàng hóa cần vận chuyển (kích thước, số lượng, trọng lượng, độ dễ vỡ...), xác định địa điểm nhận hàng và giao hàng để lập Phương án vận chuyển, xếp dỡ gồm: tuyến đường vận chuyển, phương tiện vận chuyển, nhân lực... (Phụ lục số 10).

Thông thường, Phòng Kế hoạch Công ty Mẹ sẽ giao nhiệm vụ lập phương án này cho các đơn vị phụ thuộc (thường là Công ty Vận tải Đa phương thức 9).

Căn cứ vào phương án vận chuyển xếp dỡ đã được ký duyệt và hệ thống định mức sản xuất kinh doanh ban hành theo quy chế điều hành và sản xuất kinh doanh gồm:

- Định mức công bảo dưỡng sửa chữa phương tiện thiết bị
- Định mức công vận chuyển xếp dỡ và phụ trợ đối với hàng thông thường
- Định mức công vận chuyển xếp dỡ và phụ trợ đối với hàng siêu trường siêu trọng
- Định mức tiêu hao nhiên liệu (Phụ lục số 1, Phụ lục số 2)

Cùng với các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật vận tải ô tô áp dụng cho hàng hoá thiết bị thông thường, hàng hoá thiết bị siêu trường siêu trọng để lập dự toán chi phí và tính giá thành vận tải và lập Biên bản thương thảo để đấu thầu như sau:

(Trích Biên bản thương thảo, Gói thầu số 2: Vận chuyển máy biến áp lực 125MVA, Dự án: Cải tạo thay thế MBA 220/110KV tại Nhà máy thủy điện Buôn Kuốp từ 63MVA lên 125MVA)

I. Vận chuyển máy 125MVA từ trạm 220KV Phan Thiết đến trạm 220KV Buôn Kuốp

1. Bốc xếp thân máy và phụ kiện lên rơ moóc vận chuyển
 - 1.1. Thân máy biến áp 125MVA
 - a. Kích máy biến áp lên tại bệ để đưa hệ thônga đầy thủy lực, đường trượt: $75 \text{ tấn} \times 145.000 \text{ đ/T-TN} = 11.020.000 \text{ đ}$
 - b. Kích kéo MBA từ vị trí bệ chính lên rơ moóc, cự ly kích kéo 10m: $75 \text{ tấn} \times 165.000 \text{ đ/T-TN} \times 10\text{m} \times 9\% = 9.918.000 \text{ đ}$
Trong đó: 1 m kéo = 9 & TN xếp

1.2. Bóc xếp phụ kiện và dầu máy xếp lên phương tiện vận chuyển:

$$03 \text{ ca} \times 2.000.000 \text{ đ/ca} = 6.000.000 \text{ đ}$$

$$\text{Cộng 1} = 26.938.000 \text{ đ}$$

2. Vận chuyển MBA 125MVA và phụ kiện, dầu máy từ trạm 220KV Phan Thiết đến Trạm 220KV Buôn Kuốp

a. Vận chuyển thân máy bằng rơ moóc đặc chủng 8 trục tải trọng 129 tấn, cự ly 440km: $129 \text{ tấn} \times [(22.000 \text{ đ/T-km} + 20.000 \text{ đ/T-km} + 18.000 \text{ đ/T-km}) \times 10\text{km} + (20\text{km} \times 14.000 \text{ đ/T-km}) + 50\text{km} \times (13.500 \text{ đ/T-km} + 13.400 \text{ đ/T-km}) + 13.000 \text{ đ/T-km} \times 290\text{km}] = 772.710.000 \text{ đ}$

b. Gia cố, chằng buộc, kê lót chống nghiêng lật:

$$76 \text{ tấn} \times (20.000 \text{ đ/tấn} + 15.000 \text{ đ/tấn}) = 2.660.000 \text{ đ}$$

c. Vận chuyển phụ kiện: do hàng hóa cồng kềnh nên sử dụng 4 xe đầu kéo tải trọng 34 tấn/xe:

$$34 \text{ tấn/xe} \times 4 \text{ xe} \times 761 \text{ đ/T-km} \times 440 \text{ km} \times 1,3 \times 0,8 = 47.359.770 \text{ đ}$$

Trong đó: 1,3 là hệ số vận chuyển hàng bậc 3

0,8 là hệ số do vận chuyển hàng xếp dưới 50% tải trọng đăng ký của phương tiện

$$\text{Cộng 2} = 822.729.770 \text{ đ}$$

3. Dỡ hạ MBA xuống bệ chính và dỡ hạ phụ kiện tại trạm 220KV Buôn Kuốp

a. Dỡ hạ MBA 125MVA từ rơ moóc xuống đường nội bộ:

$$76 \text{ tấn} \times 145.000 \text{ đ/T-TN} \times 0,9\text{TN} = 9.918.000 \text{ đ}$$

Trong đó: 1TN dỡ = 0,9TN xếp

b. Kịch kéo MBA từ đường nội bộ đến vị trí lưu tạm chờ nạp dầu và phụ kiện, cự ly kịch kéo 12m:

$$76 \text{ tấn} \times 145.000 \text{ đ/T-TN} \times 12\text{m} \times 9\% = 11.901.600 \text{ đ}$$

c. Kịch kéo MBA sau khi được ráp ráp phụ kiện và nạp dầu vào bệ

chính, cự ly 18,5m:

$$134 \text{ tấn} \times 253.000 \text{ đ/T-TN} \times 18,5\text{m} \times 9\% = 56.446.830 \text{ đ}$$

d. Dỡ hạ thân máy biến áp xuống bộ chính và cân chỉnh:

$$134 \text{ tấn} \times 253.000 \text{ đ/T-TN} \times 0,9\text{TN} \times 1,2 = 36.614.160 \text{ đ}$$

Trong đó: 1,2 là hệ số cân chỉnh máy trên bộ

e. Dỡ hạ phụ kiện: 03 ca x 2.000.000 đ/ca = 6.000.000 đ

$$\text{Cộng 3} = 120.880.590 \text{ đ}$$

$$\text{Cộng I} = 970.548.360 \text{ đ}$$

II. Di dời máy 63MVA từ bộ chính ra bộ tạm tại Trạm 220KV Buôn Kuốp và vận chuyển đến Nhà máy thủy điện Buôn Kuốp, dỡ hạ xuống bộ tạm

a. Kịch MBA lên tại bộ chính để chèn bộ đẩy thủy lực và vật liệu phục vụ di dời: 105,1 tấn x 180.000 đ/T-TN = 18.918.000 đ

b. Kịch kéo MBA 63MVA từ bộ chính lên rơ moóc, cự ly 18,5m:

$$105,1 \text{ tấn} \times 180.000 \text{ đ/T-TN} \times 18,5\text{m} \times 9\% = 31.498.470 \text{ đ}$$

c. Vận chuyển MBA từ trạm 220KV Buôn Kuốp đến nhà máy thủy điện Buôn Kuốp. Cự ly tính cước tối thiểu là 10km. Kết hợp sử dụng moóc vận chuyển MBA 125MVA để vận chuyển:

$$105,1 \text{ tấn} \times 39.000 \text{ đ/T-km} \times 10\text{km} = 40.989.000 \text{ đ}$$

d. Dỡ hạ máy từ rơ moóc xuống bãi lưu tạm, cân chỉnh:

$$105,1 \text{ tấn} \times 180.000 \text{ đ/T-TN} \times 0,9\text{TN} \times 1,2 = 20.431.440 \text{ đ}$$

Trong đó: 1,2 là hệ số cân chỉnh máy trên bộ

$$\text{Cộng II} = 111.836.910 \text{ đ}$$

III. Các chi phí cần thiết khác

- Chi phí chống đỡ, cắt và phục hồi dây điện và điện thoại trên tuyến

đường vận chuyển: do tỉnh không trên tuyến vận chuyển thấp (trung bình 4,5m), dây điện và điện thoại nhiều, trong khi đó chiều cao vận chuyển của máy là 5,0m (rơ mooc cao 1,2m) : 15.000.000đ

- Chi phí thuê công an, CSGT hướng dẫn giao thông và an ninh trên tuyến đường vận chuyển: Tuyến đường vận chuyển đi qua những con đường có mật độ giao thông đông đúc nên phải thuê CSGT hướng dẫn, phân luồng giao thông đảm bảo an toàn vận chuyển: 15.000.000 đ

- Chi phí gia cố mặt bằng trạm để bốc xếp máy biến áp an toàn: 24.000.000đ

Cộng III = 54.000.000.000 đ

Tổng cộng (I+II+III) (giá trị trước thuế) = 1.136.385.270 đ

Đã chiết giảm 4% theo chỉ định thầu = 1.090.929.859 đ

Thuế VAT 10% = 109.092.986 đ

Tổng cộng giá trị sau thuế = 1.200.022.845 đ

Nếu đấu thầu vận chuyển thành công, nhân viên phòng Kinh doanh sẽ tiến hành lập Phiếu giao nhiệm vụ cho từng đơn vị phụ thuộc liên quan hoàn thành các công đoạn vận chuyển hàng hóa (Phụ lục số 11).

Bảng 2.2. Giá thành tổng thể vận tải 2009-2011

Chỉ tiêu	ĐVT	Thực hiện		
		Năm 2009	Năm 2010	Năm 2011
1. Sản lượng				
+ Vận tải				
- Tấn nặng	Tấn	95.670	82.422	97.038
- Tấn luân chuyển	TKm	8.642.596	7.404.273	14.350.785
+ Xếp dỡ	TXD	77.855	106.959	107.268
2. Doanh thu				
+ Vận tải	Tr.đồng	70.373	57.403	98.067
+ Xếp dỡ		7.387	9.191	12.743

3. Giá thành đơn vị				
+ Vận tải	Đồng/TKm	8.143	9.103	6.834
+ Xếp dỡ	Đồng/TXD	94.884	85.933	118.797

(Nguồn: Báo cáo thống kê các năm từ 2009-2011)

Cụ thể, các khoản chi phí dưới đây được tập hợp tạo nên giá thành vận tải, xếp dỡ:

*** Đối với chi phí nguyên vật liệu trực tiếp**

Nguyên vật liệu trực tiếp phục vụ cho kinh doanh vận tải gồm: nhiên liệu, dầu mỡ phụ, vật tư, phụ tùng, công cụ, dụng cụ được tập hợp phản ánh và hạch toán vào TK 621 “Chi phí nguyên vật liệu trực tiếp” .

Đối với nhiên liệu, dầu mỡ phụ phục vụ vận tải xếp dỡ, khi phát sinh nghiệp vụ sản xuất, bộ phận điều độ cấp lệnh vận chuyển cho người điều khiển phương tiện.

Chứng từ nhiên liệu dầu mỡ phụ phục vụ sản xuất (theo lệnh vận chuyển) được cung ứng từ các nguồn khác nhau được phòng Kỹ thuật - Vật tư kiểm tra đối chiếu, lập phiếu nghiệm thu - nhập xuất thẳng, vào sổ theo dõi nhiên liệu cho từng phương tiện và người điều khiển phương tiện.

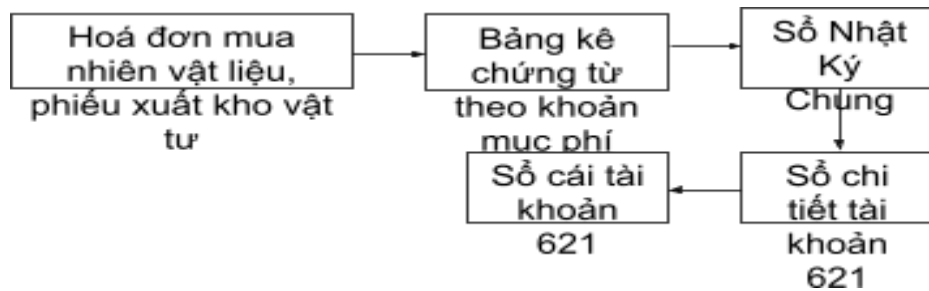
Toàn bộ nhiên liệu xuất dùng phục vụ sản xuất trực tiếp được hạch toán vào TK 621, thông qua TK 1523.

Cuối tháng, căn cứ vào bảng tổng hợp nghiệm thu sản lượng các lệnh vận chuyển, phòng Kỹ thuật - Vật tư và Kế toán vật tư tiến hành quyết toán nhiên liệu tiêu hao từng phương tiện.

Nhiên liệu tồn cuối quý được kế toán hạch toán ghi nợ vào TK 142 “Chi phí trả trước ngắn hạn” để theo dõi và kết chuyển vào ghi nợ TK 621 đầu kỳ sau. Toàn bộ nhiên liệu tiêu hao và được quyết toán trong quý được kế toán kết chuyển vào TK 154 để tính giá thành.

Theo quy định về cấp phát nhiên liệu thì người điều khiển phương tiện

chỉ được phép mua ngoài khi: Thùng chứa nhiên liệu không đủ cho hành trình và Công ty không đủ điều kiện cấp phát. Công ty cho phép nhiên liệu tồn trên phương tiện luôn đảm bảo sơ số dự trữ 50% thể tích thùng nhiên liệu theo thiết kế. Hàng tháng sau quyết toán, nếu phát sinh thiếu thì người điều khiển phương tiện phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty.



Hình 2.3. Quy trình kế toán chi phí nguyên vật liệu trực tiếp

*** Đối với chi phí nhân công trực tiếp**

Chi phí NCTT bao gồm các khoản chi phí trả cho lao động trực tiếp thực hiện vận tải, xếp dỡ hàng hóa như: tiền lương, các khoản phụ cấp và các khoản trích theo lương của lái xe, lái cầu, điều khiển rơ moóc phụ xe, phụ cầu, kích kéo thủ công, công nhân cơ khí. Tiền lương của nhân công trực tiếp được hạch toán vào TK 622 – Chi phí nhân công trực tiếp. Cuối kỳ được kết chuyển vào TK 154 để tính giá thành.

Tiền lương hàng tháng của công nhân trực tiếp sản xuất được trả theo quy chế trả lương ban hành theo QĐ 20/2007/QĐ-HĐQT ngày 23/10/2007 gồm: Tiền lương cứng tối thiểu theo quy định của Công ty, tiền lương nghỉ chế độ, tiền lương cấp bậc, tiền lương khác như đi học theo quyết định, tiền lương sản phẩm. Trong đó, tiền lương sản phẩm bao gồm những khoản chi phí tính theo đơn giá tiền lương và ngày công như: tiền lương trả cho công vận tải, tiền lương trả cho công vận tải, tiền lương trả theo sản lượng vận chuyển, tiền lương trả cho công nhân xếp dỡ cơ giới, tiền lương trả cho công nhân điều

khiển rơ moóc, tiền lương trả công phụ xe cầu, kích kéo thủ công, tiền lương trả công bảo dưỡng sửa chữa, tiền lương trả cho công lao động phổ thông hồ thông.

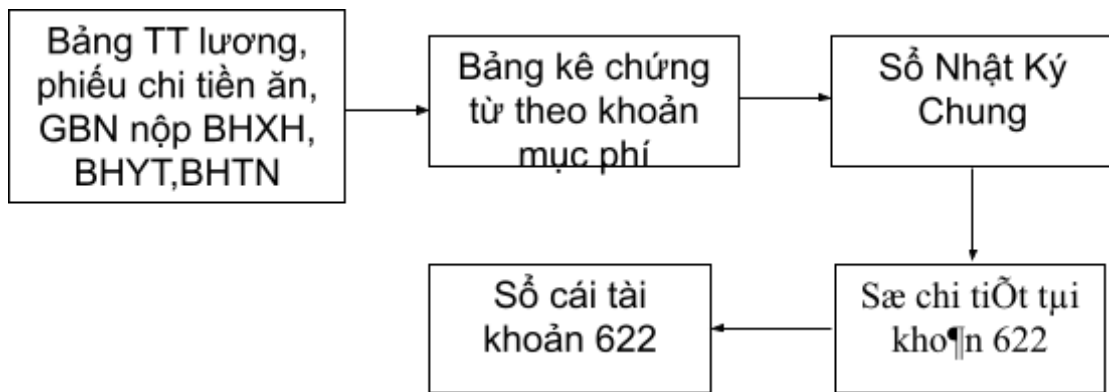
Tiền lương sản phẩm sẽ được nhân với hệ số hoàn thành công việc cá nhân và hệ số hoàn thành công việc tập thể. Hệ số hoàn thành công việc cá nhân được đánh giá trên cơ sở các tiêu chí đánh giá về mặt số lượng (giá trị sản lượng, số công đạt được, số chuyến xe, số lượng kiện STST vận chuyển, xếp dỡ, kích kéo thủ công...), về mặt chất lượng (không xảy ra hư hỏng, mất mát..) và tiến độ hoàn thành. Hệ số hoàn thành công việc tập thể được phân ra đến cấp các đội vận tải, xếp dỡ, tổ sửa chữa cơ khí. Tất cả các công nhân công tác tại các tổ đội trong khoảng thời gian hoàn thành tốt hay chưa hoàn thành công việc nhất định nào đó đều có hệ số hoàn thành công việc tập thể như nhau.

Như vậy, chi phí tiền lương cho công nhân lao động trực tiếp trong hoạt động vận chuyển và bốc xếp được xác định như sau: Ngoài khoản tiền lương cứng, lương nghỉ chế độ, cấp bậc và tiền lương khác, Công ty phải chi phí cho công nhân trực tiếp sản xuất tiền lương sản phẩm gồm: Tiền lương trả cho công vận tải, tiền lương trả theo sản lượng vận chuyển, tiền lương trả cho công nhân xếp dỡ cơ giới, công nhân điều khiển rơ moóc, công nhân phụ xe cầu, kích kéo thủ công, công nhân bảo dưỡng sửa, công nhân lao động phổ thông.

Ngoài ra công nhân sản xuất còn được hưởng các khoản phụ cấp độc hại, phụ cấp hiện trường, tiền ăn giữa ca...

Phụ cấp hiện trường áp dụng cho tất cả công nhân viên tham gia hiện trường sản xuất được tính từ khi phương tiện bắt đầu nhận hàng đến khi phương tiện trả hàng xong, thời gian điều động nhân lực đến hiện trường, thời gian tham gia sửa chữa bảo dưỡng phương tiện thiết bị và những công việc khác tại hiện trường khi được phân công. Các khoản trích theo lương của

CNSX bao gồm BHXH, BHYT, KPCĐ, tỉ lệ trích là 25%.



Hình 2.4. Quy trình kế toán chi phí nhân công trực tiếp

*** Đối với chi phí sản xuất chung**

Chi phí sản xuất chung tại Công ty là những khoản chi phí liên quan đến phục vụ sản xuất và quản lý sản xuất, phát sinh ở các bộ phận sản xuất, sửa chữa phương tiện bao gồm: Chi phí khấu hao TSCĐ, Chi phí vật liệu, công cụ dụng cụ phục vụ sửa chữa thường xuyên, chi phí dịch vụ mua ngoài, sắm lốp, bình điện và chi phí bằng tiền khác. Tài khoản kế toán sử dụng là TK 627 – Chi phí SXC. Căn cứ vào chứng từ như: Hoá đơn, phiếu xuất kho, bảng tính khấu hao... kế toán lên chứng từ ghi sổ ghi nợ TK 627. Cuối kỳ kết chuyển vào TK 154 để tính giá thành. Chi phí SXC được tập hợp cho toàn các hoạt động, chưa được theo dõi chi tiết.

Trình tự hạch toán một số nội dung của chi phí sản xuất chung:

- Chi phí khấu hao TSCĐ: Công ty đang áp dụng phương pháp khấu hao đường thẳng và tuân thủ theo Quyết định 206/2003/QĐ-BTC. Cuối quý kế toán quản lý TSCĐ lập bảng tổng hợp tính khấu hao theo từng loại tài sản và bảng phân bổ khấu hao để hạch toán chi phí khấu hao hạch toán ghi nợ TK 6274, ghi có TK đối ứng liên quan.

- Chi phí sửa chữa thường xuyên: Theo quy chế, thực hiện công tác bảo đảm cho phương tiện sản xuất luôn trong tình trạng kỹ thuật tốt, công ty tổ chức theo dõi và lên kế hoạch bảo dưỡng sửa chữa căn cứ trên Km hoạt động,

giờ nổ máy, thời gian sử dụng.

Hàng tháng bộ phận kỹ thuật vật tư xí nghiệp cập nhật vào lập bảng tổng hợp số liệu phục vụ công tác bảo dưỡng sửa chữa gửi về phòng Kỹ thuật - Vật tư để lên kế hoạch. Đối với phương tiện đã đến kỳ bảo dưỡng hoặc sửa chữa thì người sử dụng phương tiện cùng cán bộ kỹ thuật tiến hành kiểm tu và lập phiếu giao nhiệm vụ. Đối với những phương tiện hư hỏng bất thường thì người điều khiển phương tiện thông báo, cán bộ kỹ thuật lập biên bản hư hỏng, đề xuất phương án sửa chữa, lập phiếu giao nhiệm vụ.

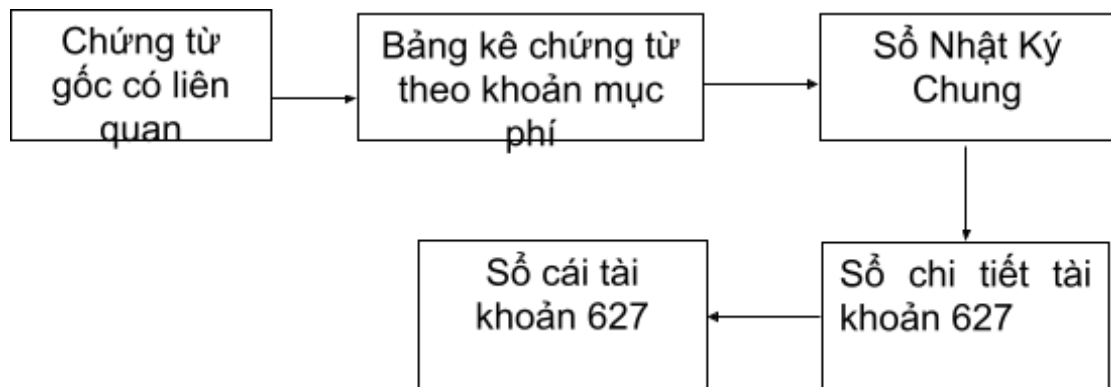
Với những phương tiện hư hỏng trên cơ sở biên bản hư hỏng bộ phận Kỹ thuật - Vật tư phát hành phiếu giao nhiệm vụ ghi rõ nội dung công việc, tổng số công, chi tiết từng loại vật tư phụ tùng thay thế, mua ngoài hay xuất kho, yêu cầu kỹ thuật, thời gian bảo hành, thời gian hoàn thành. Đây là căn cứ để phòng Kỹ thuật - Vật tư tập hợp theo dõi chi phí sửa chữa, bảo dưỡng cho từng phương tiện. Tất cả vật tư phụ tùng mua về phục vụ công tác bảo dưỡng sửa chữa đều phải được nghiệm thu trước khi sử dụng. Sau khi sửa chữa hoàn thành lập biên bản nghiệm thu sửa chữa theo quy trình ISO. Căn cứ vào các hoá đơn, chứng từ sửa chữa bảo dưỡng được nghiệm thu, kế toán hạch toán ghi nợ TK 6276, ghi có TK đối ứng liên quan.

- Chi phí dịch vụ mua ngoài: Bao gồm các chi phí như: điện, nước, điện thoại, chi phí thuê ngoài làm đại lý uỷ thác, chi phí bảo hiểm, chi phí tiếp thị, hoa hồng, môi giới, lệ phí bến bãi, cầu đường, chi phí dịch vụ khác... phục vụ cho hoạt động sản xuất. Căn cứ vào chứng từ hoá đơn, kế toán ghi nợ TK 6277, ghi có TK đối ứng liên quan.

- Chi phí sấm lốp, bình điện: Công ty cũng đã triển khai thực hiện khoán cho từng phương tiện. Quá trình theo dõi và quyết toán tương tự như theo dõi và quyết nhiên liệu theo quy chế khoán sử dụng bình điện sấm lốp hiện hành của Công ty. Sấm lốp và bình điện được khoán theo định ngạch sử

dụng. Nếu thiếu định ngạch, người điều khiển phương tiện phải bồi thường, vượt định ngạch được công ty chi trả theo đơn giá tại thời điểm. Săm lốp và bình điện được phòng Kỹ thuật vật tư mở sổ theo dõi chi tiết theo từng số lốp, số bình điện của các phương tiện. Săm lốp, bình điện được xuất kho hoặc mua ngoài tùy thuộc vào tình hình dự trữ vật tư của Công ty. Thông thường các loại phổ biến Công ty không dự trữ, khi có nhu cầu mới tiến hành mua. Chi phí săm lốp bình điện được hạch toán ghi nợ vào TK 6278, thông qua TK 1524.

- Chi phí bằng tiền khác: Là chi phí gia cố cầu đường, chi đỡ dây điện, chi bảo hộ lao động và các khoản chi bằng tiền khác. Những chi phí này phát sinh hàng ngày và được hạch toán tương tự như chi phí mua ngoài. Căn cứ vào chứng từ hoá đơn, kế toán ghi nợ TK 6279, chi có TK đối ứng liên quan.



Hình 2.5. Quy trình kế toán chi phí sản xuất chung

Khi nghiệm thu công trình, hoàn thành hợp đồng, công ty sử dụng TK 154 để tổng hợp chi phí sản xuất, được mở chi tiết cho từng hợp đồng vận chuyển để tính giá thành vận tải, xếp dỡ cho từng hợp đồng.

Từ các phiếu thanh toán vận chuyển, căn cứ vào nội dung vận chuyển, kế toán cộng chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp cho từng hợp đồng. Riêng chi phí sản xuất chung liên quan đến nhiều hợp đồng thì thực hiện phân bổ theo TKm hàng hóa vận chuyển:

Tổng chi phí SXC

$$\text{Chi phí sản xuất chung phân bổ cho hợp đồng} = \frac{\text{cân phân bổ}}{\text{tổng số TKm hàng hóa vận chuyển trong tháng}} \times \text{Số km h.hóa lưu chuyển hợp đồng}$$

2.2.4. Công tác kiểm soát chi phí

Thực tế tại Công ty VTĐPT, Công ty Mẹ có các đơn vị phụ thuộc hạch toán tự trang trải, được phân cấp quản lý xác định kết quả kinh doanh tại đơn vị, tự chịu trách nhiệm kinh doanh và các quyền lợi liên quan đến hoạt động của mình. Do đặc thù của ngành VTĐPT phải qua nhiều phương thức vận chuyển, qua nhiều địa bàn khác nhau, vì vậy các đơn vị phụ thuộc sẽ là những đầu mối phối hợp với Văn phòng Công ty Mẹ trong việc tham gia một phần công đoạn vận chuyển, tham gia phương tiện vận tải, bốc xếp, cung ứng các dịch vụ giao nhận, lập thủ tục hải quan, hướng dẫn giao thông... tùy theo năng lực và thế mạnh của từng đơn vị. Căn cứ vào công sức đóng góp của các đơn vị mà Công ty Mẹ sẽ thanh toán doanh thu theo từng chuyến xe, ca cầu bốc xếp hoặc theo tỷ lệ doanh thu cung ứng dịch vụ... cho các đơn vị phụ thuộc. Công ty Mẹ áp dụng hình thức phân doanh thu từ 2% đến 10% giá trị công trình vận chuyển. Chính vì vậy, các đơn vị phụ thuộc theo dõi chi phí tại đơn vị theo các hoạt động kinh doanh của mình và báo cáo chi phí về Công ty Mẹ.

Công ty Con cũng được xác định là một dây chuyền trong mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con, được tổ chức là một mắt xích của quá trình vận tải của Công ty Mẹ như: Công ty CP VTĐPT 6 tham gia tàu biển, xà lan để vận chuyển hàng hoá; Công ty CP vận tải thuỷ Hà Nội tham gia bến bãi để tập kết hàng hoá phương tiện, xà lan để vận chuyển... Hàng năm trên cơ sở các công trình, dự án vận chuyển mà Công ty Mẹ đã tiếp thị được, Công ty Mẹ tiến hành xây dựng kế hoạch phối hợp hành động phục vụ kinh doanh, trong đó nêu rõ nhu cầu phương tiện, dịch vụ vận tải phục vụ cho từng công trình, trách nhiệm của các đơn vị liên quan. Đây cũng được xem như là đơn đặt hàng, hợp

đồng kinh tế giữa Công ty Mẹ với Công ty Con, giữa các Công ty Con với nhau. Với mục đích làm thế nào hiệu quả nhất, thuận tiện nhất và giảm tối đa chi phí.

Trong điều kiện cạnh tranh hiện nay, biện pháp tốt nhất để tăng lợi nhuận cho đơn vị là kiểm soát được các chi phí phát sinh đa dạng, phức tạp tại các bộ phận cho từng hoạt động. Tùy thuộc vào từng hoạt động cụ thể để kiểm soát chi phí và điều quan trọng phải xác định được nguồn gây chi phí và nguyên nhân dẫn đến sự biến động theo chiều hướng bất lợi trên cơ sở đó gắn với trách nhiệm của bộ phận quản lý liên quan. Kiểm soát chi phí thực hiện tại các đơn vị gồm kiểm soát chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp và các chi phí khác dựa trên xem xét chi phí phát sinh thực tế so với hệ thống định mức chi phí sản xuất kinh doanh ban hành theo quy chế điều hành và sản xuất kinh doanh để đánh giá tình hình sử dụng tiết kiệm hay lãng phí. Tuy nhiên, nhằm mục đích từng bước thay đổi cơ chế và phân cấp quản lý theo mô hình Công ty Mẹ - Công ty Con, tăng cường trách nhiệm quản lý cho các đơn vị cơ sở, tạo điều kiện cho người lao động phát huy quyền tự chủ, tính tự giác trong công việc, tạo động lực tăng năng suất lao động, Công ty Vietranstimex đã áp dụng chế độ khoán công cho vận tải – xếp dỡ, bảo dưỡng sửa chữa và khoán công phổ thông.

Định kỳ hàng tháng, Công ty lập các bảng tổng hợp nghiệm thu công khoán, trình cho các phòng nghiệp vụ ký nghiệm thu.

Tóm lại, Công ty thực hiện việc quản lý chi phí của Công ty Mẹ và các Công ty Con theo các quy định chế độ hiện hành của Nhà nước, quản lý chặt chẽ các khoản chi phí và không ngừng phấn đấu giảm chi phí để tăng lợi nhuận tích lũy của công ty. Cụ thể như sau:

- Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện hàng loạt các định mức kinh tế-kỹ thuật như: Định mức tiêu hao nguyên, nhiên, vật liệu, định biên bao

động của từng bộ phận quản lý, từng đội vận tải, định mức đơn giá tiền lương trên hiệu quả lao động, định mức chi phí văn phòng phẩm, thiết bị quản lý, định mức duy tu bảo dưỡng văn phòng làm việc... để làm căn cứ quản lý chi phí. Đồng thời phổ biến rộng rãi đến từng người thực hiện các định mức, công bố công khai cho người lao động trong công ty biết để thực hiện và kiểm tra, giám sát.

- Hàng quý, năm phòng Tài chính kế toán và các phòng quản lý liên quan tổ chức phân tích chi phí sản xuất của công ty nhằm phát hiện những khâu yếu kém trong quản lý, những yếu tốt làm tăng chi phí để đề ra giải pháp khắc phục kịp thời, đồng thời làm cơ sở để xử lý các cá nhân, tập thể vi phạm, bình xét thi đua hàng năm.

Công ty Mẹ gồm Văn phòng công ty và các đơn vị phụ thuộc áp dụng các định mức chi phí do Công ty Mẹ ban hành. Ngoài ra trong điều kiện kinh doanh ngày càng mở rộng, phạm vi kinh doanh nhiều ngành nghề, Công ty ngoài việc quản lý chi phí theo định mức, còn xây dựng các hình thức khoản chi phí như: khoản chi phí hướng dẫn giao thông, chi phí lập thủ tục hải quan, chi phí vận chuyển một máy biến áp hoặc một chuyến xe, một ca cầu... để tăng cường quản lý, nhờ đó đã tiết kiệm cho giá thành vận tải khá lớn, tăng cường sức cạnh tranh trên thương trường, đồng thời giáo dục cho cán bộ công nhân viên ý thức tiết kiệm, làm chủ trong công việc, phấn đấu giảm các chi phí không cần thiết, giảm lãng phí để tăng thu nhập, bảo đảm đời sống lao động ngày càng được cải thiện và nâng cao.

Đối với các Công ty Con cũng tiến hành quản lý chi phí theo quy định. Tùy theo tình hình thực tế, từng đơn vị đã xây dựng các định mức chi phí để tổ chức quản lý, giúp cho HĐQT, Ban kiểm soát kiểm tra, giám sát, đánh giá đúng công tác quản lý chi phí của đơn vị.

Hiện nay việc giám sát tài chính đối với Công ty và các đơn vị thành

viên chủ yếu thông qua cơ chế quản lý tài chính. Theo quy định, Công ty thực hiện theo Luật kế toán, lập và gửi báo cáo quyết toán quý, năm theo đúng biểu mẫu, thời gian quy định, chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của số liệu, tài liệu.

Tổng giám đốc chịu trách nhiệm lập Báo cáo quyết toán hợp nhất, bao gồm cả các đơn vị đề trình HĐQT thông qua, thực hiện quy chế giám sát, đánh giá hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp theo tinh thần Quyết định 224/2006/QĐ-TTg ngày 06/10/2006 của Thủ tướng Chính phủ và các hướng dẫn của Bộ tài chính, Bộ Giao thông vận tải; công bố công khai tình hình tài chính và chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung đã công bố.

Đối với các Công ty Con, HĐQT công ty sử dụng bộ máy giúp việc làm Ban kiểm soát để kiểm tra, kiểm soát các mặt hoạt động của Ban giám đốc điều hành công ty.

Nhìn chung việc kiểm tra giám sát tại Công ty mới chỉ dừng lại ở mức nắm được kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị vào cuối tháng, quý hoặc năm, mà chưa ban hành một hệ thống kiểm soát quản trị cho phép thấy được thực chất hoạt động sản xuất kinh doanh trong từng đơn vị một cách thường xuyên, liên tục để điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh có hiệu quả, giảm thiểu hạn chế những rủi ro trong hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị. Chưa xây dựng được các báo cáo, theo dõi chi phí của từng công trình để đánh giá kết quả kinh doanh, nhằm tham mưu cho lãnh đạo trong việc tính toán, ký kết hợp đồng kinh tế.

2.3. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

Qua nghiên cứu thực tế công tác kế toán tại Công ty VTĐPT Vietranstimex có thể thấy được thực trạng công tác tổ chức KTQT chi phí tại

đơn vị như sau:

2.3.1. Ưu điểm

Một số nội dung của KTQT đã được triển khai phục vụ cho công tác quản lý như xây dựng giá thành, lập dự toán, kiểm soát chi phí sản xuất.

Đối với công tác đánh giá thực hiện tiến độ kế hoạch được bộ phận kế hoạch điều độ kiểm tra đánh giá thường xuyên hàng ngày, phát hiện và xử lý những nguyên nhân ảnh hưởng đến việc thực hiện kế hoạch, trong đó có kiểm soát chi phí phát sinh ngoài dự toán trong quá trình vận chuyển.

Đơn vị đã lập được dự toán chi phí, doanh thu, các báo cáo bộ phận và tính giá thành sản phẩm vận tải, đã phần nào đáp ứng được nhu cầu của nhà quản trị trong việc kiểm soát chi phí, đánh giá tình hình thực hiện và xác định được trách nhiệm của các bộ phận liên quan. Đơn vị sử dụng kế toán chi tiết cung cấp thông tin về chi phí để đưa ra những quyết định liên quan đến chi phí cho từng hợp đồng, dự án cụ thể.

Với việc xây dựng hệ thống tài khoản khá chi tiết cho từng mục doanh thu và chi phí cụ thể giúp cho việc xác định kết quả hoạt động dễ dàng, thuận lợi cho việc hạch toán, kiểm tra, kiểm soát từ đó giúp cho nhà quản trị có cơ sở để xác định hiệu quả kinh doanh một cách đơn giản hơn, đáp ứng yêu cầu quản lý, yêu cầu xử lý thông tin trên máy.

Bộ máy kế toán tại Công ty được tổ chức theo hình thức vừa tập trung, vừa phân tán phù hợp với quy mô, điều kiện phân tán, cơ cấu hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty và đã phát huy được hiệu quả trong công tác kiểm soát nội bộ về chi phí của toàn Công ty.

2.3.2. Các mặt hạn chế và nguyên nhân

Việc lập kế hoạch được áp đặt từ trên xuống thông qua bộ phận kế hoạch và quản lý của bộ phận để điều hành là hình thức không phù hợp do

không có sự hợp tác và tham gia góp ý của các nhân viên các bộ phận. Chẳng hạn việc xây dựng quản lý và sử dụng hệ thống định mức, dự toán thực tế chủ yếu là do các bộ phận chức năng thực hiện như: Ban Tổng Giám đốc, Phòng Kỹ thuật Vật tư, Phòng Kinh doanh mà chưa có sự tham gia hiệu quả của bộ phận kế toán.

Hoạt động vận tải không đều trong cả năm. Trong những tháng gần tết là mùa cao điểm của các hoạt động vận tải nhỏ, đơn giản, còn lại trong năm thì rải rác các hoạt động vận tải siêu trường, siêu trọng cho một số công trình lớn. Ngoài ra, hoạt động VTĐPT còn phụ thuộc rất lớn vào tình hình kinh tế và chính sách vĩ mô của Nhà nước. Do đó việc lập kế hoạch cho một năm sẽ không phù hợp và sẽ không đánh giá chính xác hiệu quả kinh doanh của đơn vị.

Do đặc thù của công việc chủ yếu vận chuyên hàng siêu trường, siêu trọng và phụ thuộc nhiều vào cơ sở hạ tầng, giao thông, địa hình, khí hậu nên khi lập dự toán sẽ có thể có một số khoản chi phí không phù hợp nên dự toán không còn tính khoa học và giảm đi tính xác thực.

DN chưa phân loại chi phí theo ứng xử, chưa chia tổng chi phí kinh doanh thành biến phí, định phí. Điều này cho thấy đơn vị chưa thấy hết tầm quan trọng của việc ứng dụng các thông tin của các cách phân loại chi phí trong việc lập báo cáo cung cấp thông tin cho quá trình ra quyết định.

Việc tính giá thành và định giá dựa trên từng hợp đồng, dẫn đến mỗi dự án là một giá thành khác nhau rất khó khăn trong việc quản lý. Công tác quản lý chi phí của đơn vị chỉ thực hiện hạch toán chi phí và tính giá thành phục vụ cho việc xác định kết quả lãi lỗ. Còn công tác lập dự toán chi phí và phân tích tình hình thực hiện dự toán chi phí hầu như đơn vị chưa quan tâm, chưa đi vào phân tích các loại chi phí, tính toán chưa khoa học còn mang tính thủ công.

Việc kiểm soát chi phí của từng đơn vị chủ yếu trên cơ sở chi phí phát sinh thực tế đối với các chi phí biến động các loại chi phí nguyên nhiên vật liệu thì quản lý theo định mức. Không đánh giá được hiệu quả kinh doanh đồng thời khó khăn trong công tác định giá bán khi mà Công ty luôn phải chịu áp lực giảm giá từ phía khách hàng và áp lực thu hồi định phí

Hiện nay đơn vị chưa có bộ phận chuyên trách kế toán quản trị, hầu hết các nhân viên kế toán chưa vận dụng KTQT vào chức năng nhiệm vụ của mình, chưa đi sâu vào phân tích các loại chi phí để đưa ra những kiến nghị cho quyết định những dịch vụ nào nên duy trì hoạt động, các giải pháp cắt giảm chi phí ngắn hạn. Xây dựng giá bán cho sản phẩm dịch vụ. Xây dựng chi phí tiêu chuẩn của dịch vụ cung cấp. Công tác kế toán tại Công ty chủ yếu phục vụ cho công tác KTTC.

Quá trình xây dựng kế hoạch hàng năm còn thiếu căn cứ khoa học, chưa đưa ra các biện pháp cụ thể để đạt được mục tiêu. Lý thuyết chiến lược chỉ được một số nhân viên tiếp cận, trong lúc đó cấp lãnh đạo quản lý thì chưa biết về nó hoặc không quan tâm. Việc thu thập thông tin dự báo, các số liệu thống kê rất khó khăn.

Nhìn chung việc vận dụng hệ thống chứng từ, hệ thống tài khoản kế toán đã có sự bổ sung, xây dựng thêm so với quy định KTTC nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu của KTQT.

Công tác nhận diện và phân loại chi phí chỉ dừng lại ở khâu lập dự toán, xây dựng giá cước để phục vụ cho công tác đấu thầu các công trình dự án, không tiến hành liên tục thường xuyên trong hệ thống KTQT chi phí. Chưa xây dựng được các báo cáo, theo dõi chi phí của từng công trình để đánh giá kết quả kinh doanh, nhằm tham mưu cho lãnh đạo trong việc tính toán, ký kết hợp đồng kinh tế. Đây là điểm hạn chế cơ bản tại đơn vị.

Chưa tổ chức được thông tin nhanh chóng hỗ trợ cho việc ra quyết định.

Qua phân tích thực trạng KTQT chi phí tại Công ty VTĐPT cho thấy các hạn chế có nguyên nhân cơ bản đó chính là yếu tố con người. Khi chuyển sang cơ chế thị trường, mặc dầu nhận được sự cần thiết của KTQT trong hoạt động quản lý và điều hành đơn vị nhưng khi áp dụng vào thực tiễn còn nhiều lúng túng. Với các nhà quản trị Việt Nam thì kiến thức KTQT còn là vấn đề hết sức mới mẻ, việc cập nhật kiến thức không hoàn chỉnh sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh khi áp dụng vào thực tiễn.

Phần nghiên cứu này là cơ sở để đưa ra những giải pháp khoa học nhằm hoàn thiện công tác KTQT chi phí tại đơn vị.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Qua nghiên cứu thực tế công tác kế toán tại Công ty VTĐPT trong những năm vừa qua, có thể thấy được về thực trạng công tác tổ chức kế toán KTQT chi phí tại đơn vị như sau:

- Hệ thống kế toán ở đơn vị đang thay đổi để phân biệt thành KTTC và KTQT nhằm phục vụ tốt hơn nhu cầu sử dụng thông tin cho ban lãnh đạo. Tuy nhiên, xét toàn diện quá trình hạch toán vẫn theo nội dung KTTC gồm kế toán chi tiết và kế toán tổng hợp.

- Nội dung công việc thuộc phạm vi của KTQT chi phí được các bộ phận thực hiện một cách đan xen trong đơn vị mà chưa được tổ chức quy củ, nền nếp và vẫn chưa có bộ phận chuyên trách thực hiện.

- Nhu cầu sử dụng thông tin KTQT chi phí còn rất ít và mang tính chủ quan của đơn vị. Hệ thống KTQT vẫn còn ở mức độ rất thấp và công tác KTQT chưa được quan tâm và tổ chức một cách khoa học.

Nội dung KTQT chi phí hiện nay tại công ty VTĐPT bao gồm những nội dung sau:

- Sử dụng kế toán chi tiết cung cấp thông tin về chi phí để đưa ra những quyết định liên quan đến chi phí cho từng hợp đồng vận chuyển cụ thể.

- Lập dự toán SXKD mà chủ yếu là dự toán chi phí và giá thành.

Chương 3

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

3.1. SỰ CẦN THIẾT PHẢI HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG VIETRANSTIMEX

Có thể nói Vietranstimex là đơn vị kinh doanh trong lĩnh vực vận tải đa phương thức sớm nhất và lâu nhất tại miền Trung nói riêng và cả nước nói chung. Vì vậy đơn vị cũng có nhiều kinh nghiệm và lợi thế. Tuy nhiên hiện nay do sự có mặt của nhiều DN tham gia chia sẻ thị trường này, điển hình là sự cạnh tranh của Hãng tàu APL, là công ty con của NOL (Neptune Orient Lines) thuộc tập đoàn vận tải và logistics toàn cầu, Công ty giao nhận và vận tải Vietship.... và nhiều công ty TNHH vận tải nhỏ lẻ khác, nên thị phần và doanh thu đã giảm đáng kể, thậm chí còn chấp nhận thua lỗ. Vì vậy Công ty phải tự đổi mới và nâng cao năng lực kinh doanh của mình.

Mặt khác, Công ty còn có nhiều đơn vị thành viên và công ty con trên toàn quốc, ở cách xa Công ty Mẹ nên điều này cũng ảnh hưởng đến công tác quản lý của toàn công ty nói chung và công tác quản lý chi phí nói riêng. Chưa có bộ phận chuyên trách tổ chức thực hiện KTQT chi phí và doanh thu một cách khoa học. Vì vậy việc đưa ra các giải pháp hoàn thiện kế toán quản trị chi phí để tăng cường kiểm soát chi phí nhằm mang lại lợi nhuận tối đa, bảo toàn vốn và phát triển vốn, tạo việc làm ổn định và nâng cao thu nhập cho người lao động và đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế - xã hội là rất cần thiết.

Thông tin về chi phí rất quan trọng đối với các nhà quản lý KTQT ngày càng trở nên quan trọng và ngày càng khẳng định được vai trò của mình trong

việc cung cấp thông tin cho nhà quản trị nên thời gian gần đây KTQT luôn thu hút sự chú ý của các nhà quản trị DN. Đối với Công ty VTĐPT, KTQT chi phí hiện nay chỉ dừng lại ở mức độ đơn giản, mang tính tự phát bắt nguồn từ nhu cầu thực tiễn, trên cơ sở kế thừa phương pháp lập kế hoạch của nền kinh tế kế hoạch hoá tập trung nên công tác này không tránh khỏi những hạn chế nhất định trong điều kiện các DN hoạt động kinh doanh trong nền kinh tế thị trường.

Tại Công ty Vietranstimex, công tác KTQT chi phí bước đầu đã hình thành nhưng chưa có sự phân công, phân nhiệm một cách cụ thể/ KTQT được tiến hành ở các phòng ban như phòng Tài chính kế toán, phòng Kinh doanh, phòng Kỹ thuật vật tư, phòng Tổ chức nhân sự... một cách tự phát; thể hiện rõ nhất ở công tác lập kế hoạch và nó chỉ lập được kế hoạch “tĩnh”; đánh giá chi phí thực hiện so với dự toán cung cấp thông tin cho nhà quản lý; thông thường để phục vụ công tác đấu thầu đối với các dự án, hợp đồng lớn Công ty mới tổ chức lập dự toán chi phí để tính giá dự thầu cho gói thầu, hợp đồng... Thông tin KTQT hiện nay chưa đáp ứng nhu cầu thông tin cho nhà quản trị trong các tình huống khác nhau, do vậy khả năng đưa ra các quyết định kịp thời và khả năng ứng phó linh hoạt trước sự biến động của thị trường còn rất hạn chế.

Vai trò của ngành vận tải đa phương thức trong nền kinh tế Việt Nam ngày càng được khẳng định rõ, tạo điều kiện thúc đẩy đầu tư, phát triển các ngành kinh tế khác. Từ những nội dung về định hướng phát triển 2015, tầm nhìn 2020 và mục tiêu cụ thể đến 2015 của Công ty cho thấy trong tương lai gần cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải sẽ rất sôi động và khốc liệt, Công ty cần phải có sự chuyển biến, bứt phá nhanh về quy mô hoạt động kinh doanh, công tác quản lý, tổ chức sản xuất cũng như năng lực về phương tiện thiết bị, kho tàng, bến bãi phục vụ cho sản xuất. Nói cách khác, DN muốn tồn tại và phát triển trong các điều kiện giới hạn về nguồn lực, vốn và công nghệ thì biện

pháp tối ưu là phải cập thông tin về chi phí phục vụ cho yêu cầu kiểm soát chi phí đó chính là KTQT. Do đó, hệ thống thông tin quản lý tài chính, điều hành hoạt động kinh doanh, đặc biệt là hệ thống kế toán phải phát triển, đổi mới nhằm đáp ứng được yêu cầu là công cụ quản lý tài chính của các doanh nghiệp vận tải đa phương thức trong thời gian tới.

Hoàn thiện tổ chức kế toán quản trị chi phí giúp cho đơn vị đánh giá tốt và thực chất hơn hiệu quả kinh tế của từng dịch vụ, cơ cấu sản phẩm và chiến lược kinh doanh trung và dài hạn. Một hệ thống thông tin kế toán quản trị chi phí thích hợp sẽ vừa phục vụ công tác quản lý Nhà nước, vừa là công cụ đắc lực cho công tác quản trị chi phí tại doanh nghiệp nhằm giải quyết bài toán kiểm soát chi phí, tiết kiệm chi phí, giảm giá thành sản phẩm, từ đó có đủ cơ sở để đưa ra mức cước vận tải, bốc xếp hợp lý, mang tính cạnh tranh cao. Ngoài ra doanh nghiệp cũng cần chú trọng tới hiệu quả kinh doanh, sự hài lòng của khách hàng, chất lượng dịch vụ cũng như đổi mới phương thức quản lý.

3.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX

Thực tế nội dung KTQT chi phí đang gặp nhiều khó khăn trong nhận thức và thực tiễn tại Công ty VTĐPT. Để khắc phục những tồn tại này công tác KTQT chi phí cần hoàn thiện các mặt sau:

3.2.1. Tổ chức và xây dựng mô hình bộ máy KTQT

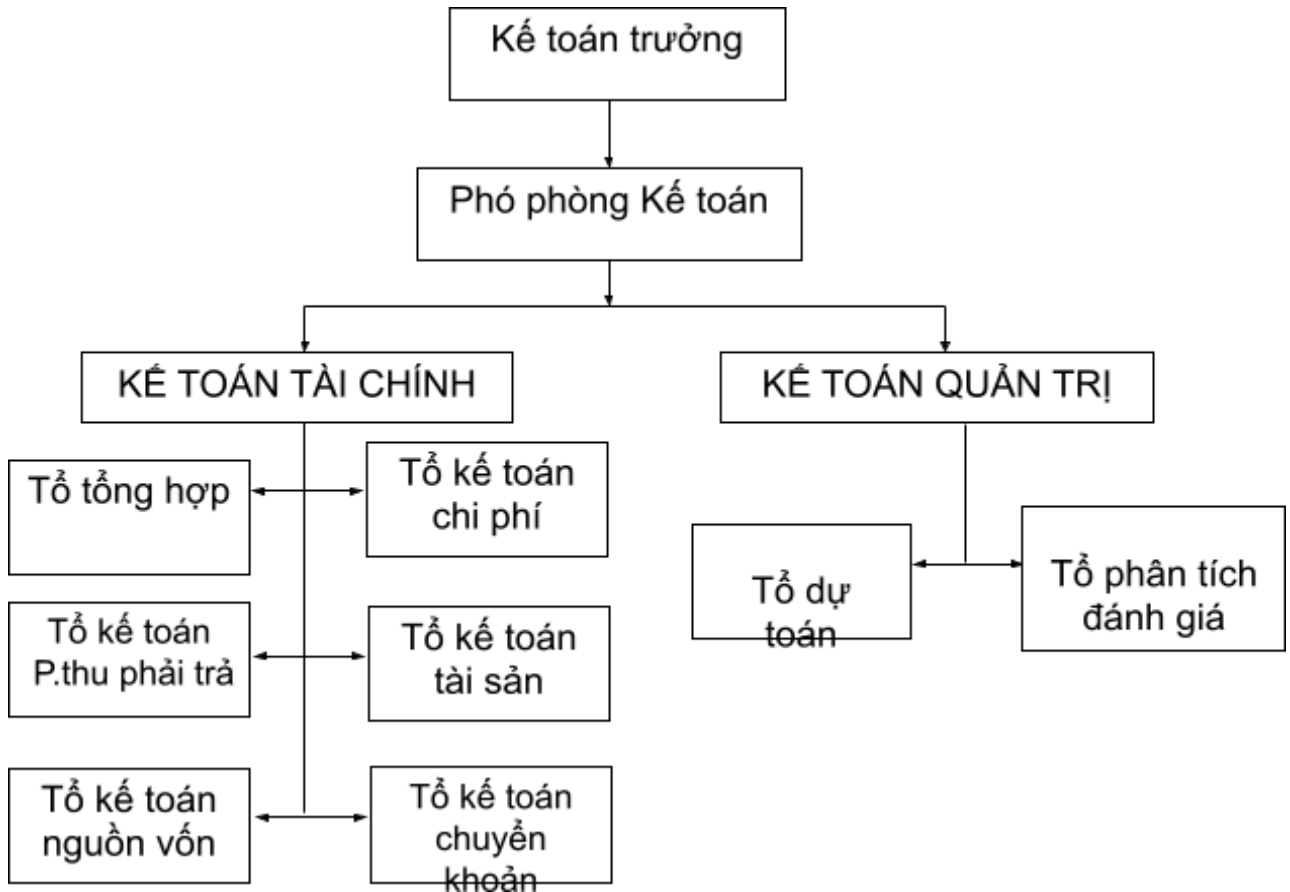
Hiện nay, công tác KTQT tại Công ty VTĐPT vẫn chưa thực sự được quan tâm, việc cung cấp các thông tin cho nhà quản trị còn mang nặng tính chất tài chính, chưa đáp ứng được yêu cầu quản lý trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh ngày càng gay gắt như hiện nay. Vì vậy để nâng cao hơn nữa hiệu quả các thông tin nhằm phục vụ công tác quản lý và ra các quyết định đúng đắn, phù hợp với tình hình thực tế của sản xuất thì cần tổ chức tốt công tác

KTQT tại đơn vị, đặc biệt là KTQT chi phí.

Công ty VTĐPT nên có định hướng tổ chức bộ máy KTQT có sự kết hợp giữa kế toán quản trị và kế toán tài chính. Lựa chọn mô hình tổ chức KTQT và KTQT chi phí nên áp dụng mô hình tổ chức KTQT hỗn hợp mà trong đó KTQT là một bộ phận của bộ máy kế toán nhưng cần được xây dựng tách biệt phần KTQT chi phí, tính giá thành với phần hành kế toán chi phí, tính giá thành của KTTC. Tổ chức KTQTCP và tính giá thành trên cơ sở định hướng phát triển của các doanh nghiệp VTĐPT trong tương lai.

Căn cứ vào hiện trạng tổ chức bộ máy KTTC của Công ty VTĐPT, chức năng nhiệm vụ của từng phần hành kế toán, căn cứ vào mối quan hệ thông tin cung cấp giữa KTQT và KTTC và căn cứ vào mối liên hệ thông tin cung cấp giữa KTQT với các phòng ban khác trong đơn vị. Luận văn đề xuất mô hình tổ chức bộ máy KTQT theo hình thức kết hợp theo *Hình 3.1: Sơ đồ tổ chức bộ máy KTQT kết hợp* là phù hợp với đặc điểm quy mô hoạt động, đầu tư và địa bàn tổ chức sản xuất, kinh doanh, với mức độ phân cấp quản lý kinh tế - tài chính hiện tại của Công ty VTĐPT.

* Làm rõ chức năng, nhiệm vụ của KTTC và KTQT theo từng phần hành kế toán:



Hình 3.1. Sơ đồ tổ chức bộ máy KTQT kết hợp

- Kế toán trưởng: Điều hành chung phòng Tài chính kế toán, là người thường xuyên tư vấn cho hoạt động quản trị, do đó phải được thường xuyên cung cấp các thông tin của kế toán quản trị.

- Phó phòng kế toán: là người giúp việc cho kế toán trưởng, theo dõi đôn đốc bộ phận kế toán tài chính.

Bộ phận kế toán tài chính có nhiệm vụ thu thập thông tin để lập các báo cáo tài chính doanh nghiệp. Bộ phận kế toán tài chính chia làm 6 tổ, nhiệm vụ chức năng của từng tổ như sau:

+ Tổ kế toán tổng hợp: Bao gồm các phần hành kế toán tiền lương, kế toán doanh thu, thuế và lập các báo cáo tài chính.

+ Tổ kế toán chi phí: Gồm kế toán các khoản chi phí, kế toán giá thành và kế toán thanh toán nội bộ.

+ Tổ kế toán các khoản phải thu, phải trả: Gồm kế toán các đối tượng người mua, người bán, người nhận thầu, ngân hàng, kế toán tiền.

+ Tổ kế toán tài sản: Gồm kế toán tài sản cố định, khấu hao TSCĐ, đầu tư dài hạn và kế toán vật tư.

+ Tổ kế toán nguồn vốn: Gồm kế toán các nguồn vốn, quỹ.

+ Tổ kế toán chuyên khoản: Quản lý các đơn vị phụ thuộc, công ty con.

Bộ phận kế toán quản trị có nhiệm vụ thu thập, xử lý các thông tin để cung cấp cho hoạt động quản trị. Bộ phận KTQT gồm 2 tổ, chức năng nhiệm vụ từng tổ như sau:

+ Tổ dự toán: Có nhiệm vụ thiết kế xây dựng các bảng dự toán ngắn hạn và các báo cáo đánh giá trách nhiệm của quản lý.

+ Tổ phân tích đánh giá: Có nhiệm vụ phân tích đánh giá giữa kết quả thực hiện với mục tiêu đặt ra và tìm nguyên nhân sự biến động giữa các kết quả đó. Căn cứ các báo cáo cung cấp thông tin cho quá trình kiểm tra đánh giá. Ngoài ra tổ còn có nhiệm vụ phân tích đánh giá các báo cáo tài chính, các tỉ suất tài chính theo yêu cầu quản trị.

* Xác định mối liên hệ thông tin cung cấp giữa KTQT với KTCT, giữa KTQT với các phòng ban chức năng:

+ Tổ dự toán:

Được kế toán tổng hợp và tổ kế toán chi phí của KTTC cung cấp các báo cáo thực hiện cho tổ dự toán cũng như các thông tin khác mà tổ yêu cầu để làm cơ sở xây dựng các dự toán cho hoạt động kinh doanh.

Với phòng ban chức năng, tổ dự toán cần những thông tin:

- Sản lượng, doanh thu có thể đạt được trong tương lai do phòng Kinh doanh cung cấp.

- Giá mua thực tế của các yếu tố đầu vào và tình hình dự trữ hàng tồn kho như: Nhiên liệu, dầu mỡ phụ, phụ tùng, sắm lốp, bình điện... do phòng

Kỹ thuật vật tư cung cấp.

- Đơn giá tiền lương, quỹ lương do phòng Tổ chức lao động cung cấp.

Đồng thời Tổ dự toán sẽ cung cấp các báo cáo trách nhiệm cho phòng quản lý để các phòng theo dõi quá trình hoạt động để cung cấp thông tin thường xuyên về tình hình thực hiện dự toán.

+ Tổ phân tích đánh giá:

Được kế toán tổng hợp và tổ kế toán chi phí của KTTC cung cấp các báo cáo thực hiện, cũng như các thông tin mà tổ này yêu cầu. Đồng thời tổ dự toán cung cấp các báo cáo dự toán để tổ phân tích có căn cứ phân tích đánh giá kết quả hoạt động kinh doanh.

Với phòng ban chức năng, tổ dự toán cần những thông tin về các báo cáo của các bộ phận SXKD, về các mức lương của phòng Tổ chức lao động, về chi phí vốn, về các tỉ suất tài chính trung bình của ngành.

Với phòng ban chức năng, tổ dự toán cần những thông tin:

- Các chuẩn mực chi phí, tiêu thức phân bổ của phòng kỹ thuật vật tư.

- Các vấn đề liên quan đến dự án không thường xuyên của phòng Kinh doanh, phòng Tổ chức lao động, phòng Tài chính kế toán.

- Thông tin của Ban giám đốc đặt ra vấn đề nghiên cứu. Chẳng hạn như nên mua hay thuê ngoài các thiết bị, phương tiện vận tải phục vụ sản xuất, nên mua mới hay tiếp tục cải tạo sửa chữa các phương tiện thiết bị hiện có...

3.2.2. Hoàn thiện thu thập thông tin liên quan đến chi phí phục vụ cho mục đích quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải

3.2.2.1. Thiết lập lại hệ thống chứng từ ban đầu

Chứng từ gốc liên quan đến chi phí thực tế phát sinh là những chứng từ về các yếu tố sản xuất kinh doanh như phiếu xuất kho, phiếu chi tiền mặt, chứng từ ngân hàng, chứng từ về tiền lương phải trả cho người lao động, bảng tính khấu hao tài sản cố định...

Theo yêu cầu của KTQT chi phí cần phải có thông tin về chi phí của từng loại sản phẩm dịch vụ, từng hoạt động kinh doanh, vì vậy việc tổ chức chứng từ ban đầu phải tổ chức hạch toán như sau:

- Đối với chi phí trực tiếp như tiền lương, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, kinh phí công đoàn, chi phí khấu hao tài sản cố định, chi phí sửa chữa thường xuyên, chi phí thuê ngoài... Khi những chi phí này phát sinh liên quan đến đối tượng kế toán tập hợp chi phí nào thì căn cứ vào chứng từ kế toán hoặc tài liệu liên quan hàng ngày ghi vào sổ chi tiết cho từng đối tượng chịu chi phí đó.

- Đối với chi phí sản xuất chung có liên quan đến nhiều đối tượng khác nhau. Do các khoản chi phí này không thể tổ chức ghi chép hạch toán ban đầu chi tiết cho từng đối tượng chịu phí, vì vậy phải tiến hành tập hợp chi phí, sau đó phân bổ cho từng đối tượng chịu phí liên quan theo tiêu chuẩn nhất định.

- Đối với chi phí quản lý doanh nghiệp, chi phí bán hàng, việc tổ chức chứng từ để phản ánh các chi phí này tương tự như chi phí sản xuất chung.

Tổ chức xây dựng hệ thống chứng từ để thu nhận thông tin kế toán chi phí.

Khi tổ chức chứng từ cần thực hiện các công việc: xác định chủng loại, số lượng, nội dung kết cấu và quy chế quản lý sử dụng chứng từ đối với từng phần hành kế toán của doanh nghiệp. Khi thiết kế phải chi tiết, đảm bảo được yêu cầu phân loại chi phí theo cách ứng xử của chi phí.

Để đảm bảo công tác hạch toán chi phí và tính giá thành sản phẩm theo đối tượng tập hợp chi phí được xác định lại, công tác tổ chức hạch toán ban đầu phải cần thiết thêm các thông tin : Tên đơn hàng, dự án, dịch vụ.

Trường hợp đơn hàng, dự án là vận tải xếp dỡ thì phải bổ sung thêm:

+ Vận tải: Chia làm 4 nhóm

. Hàng thường

- . Hàng >40-70T hoặc 1/3 kích thước siêu trường
 - . Hàng >70T-100T hoặc 2/3 kích thước siêu trường
 - . Hàng >100T, 3/3 kích thước siêu trường
- + Xếp dỡ: Chia làm 4 nhóm tương tự vận tải

Ghi chú:

- . Hàng thông thường là hàng hoá có trọng lượng và kích thước như sau:

Trọng lượng ≤ 40 tấn.

Kích thước: Dài ≤ 15 mét; Rộng $4.5 \leq$ mét; Cao ≤ 4.7 mét.

- . Hàng có trọng lượng lớn hơn hàng thông thường là hàng siêu trọng, hàng có kích thước lớn hơn hàng thông thường là hàng siêu trường.

Theo đó mọi chứng từ chi tiết, tổng hợp phải được thiết kế để phản ánh đầy đủ những thông tin trên phục vụ công tác quản trị chi phí.

Căn cứ theo mức độ phức tạp của 4 nhóm hàng trên, Hệ số phân bổ được tính tương ứng là: 4; 1.5; 2; 2.5

Như vậy KTQT chi phí sẽ tập hợp và tính giá thành đối với hoạt động vận tải theo từng đơn hàng, dự án. Giá thành còn được tính cho 4 nhóm hàng.

3.2.2.2. Hoàn thiện thu thập và phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí

Các DN đều muốn biết chi phí sẽ bị ảnh hưởng như thế nào và phát sinh bao nhiêu ở những mức sản xuất và tiêu thụ khác nhau khi tổ chức có những thay đổi về hoạt động. Dạng thức chi phí sẽ giúp các nhà quản trị nhiều trong việc dự báo chi phí hoạt động mong muốn. Việc phân loại chi phí theo dạng thức nhằm mục đích cho chức năng lập kế hoạch, kiểm soát và ra quyết định kinh doanh. Theo cách phân loại này sẽ thấy được mối quan hệ giữa chi phí với mức độ hoạt động của DN cung cấp thông tin để hoạch định và kiểm soát chi phí.

- + ***Nhóm định phí:*** Là các chi phí không thay đổi theo khối lượng hàng

hóa vận chuyên. Chi phí này liên quan đến máy móc thiết bị. Dù DN hoạt động hay ngừng hoạt động DN thì vẫn chịu khoản chi phí này. Nếu DN có sự tăng giảm nhân sự, hệ số lương có tăng lên nhưng việc tăng giảm này không thường xuyên nên chi phí lương cơ bản và các khoản trích theo lương được xem là ổn định. Nhóm định phí được coi là không tác động bởi thay đổi doanh thu trong một phạm vi nào đó.

Định phí bắt buộc gồm: chi phí khấu hao TSCĐ.... Những tài sản này mang tính chất ổn định trong thời gian dài, chi phí này ít phụ thuộc vào doanh thu, nó chỉ phụ thuộc vào mức độ đầu tư TSCĐ, tuy nhiên hiện tại, mức khấu hao thường bình quân giữa TSCĐ đầu tư mới và TSCĐ hết khấu hao nên chi phí này ít biến động.

Định phí không bắt buộc gồm: chi nhân công ngoài lương, chi dụng cụ sản xuất, bảo hộ lao động, chi bảo hiểm TTB, chi đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ, chi mua tài liệu, thuế phí và lệ phí..... Các loại chi này phụ thuộc vào quyết định quản lý trong kế hoạch ngắn hạn. Nhóm chi phí này cũng thay đổi qua các kỳ, có thể cắt giảm khi cần thiết và sự thay đổi này không do tác động nhiều của mức độ hoạt động sản lượng hàng hóa vận chuyên. Chi phí này liên quan đến nhu cầu từng kỳ kế hoạch (ngắn hạn) như chi phí quảng cáo, đào tạo.

Việc xác định định phí bắt buộc hay định phí tùy ý thì tùy thuộc vào quan điểm cách nhìn nhận của từng nhà quản trị. Tuy nhiên định phí bắt buộc không thể bị tùy tiện cắt giảm nhưng định phí tùy ý nếu tùy tiện cắt giảm sẽ gây ảnh hưởng lâu dài. Ví dụ cắt giảm chi phí bảo có thể dẫn đến chi phí sửa chữa cao dẫn đến máy móc, xe có sự gián đoạn sản xuất, dịch vụ vì máy hỏng....

+ **Nhóm biến phí:** Là các chi phí liên quan trực tiếp đến việc tạo ra sản phẩm dịch vụ vận tải, thay đổi theo số lượng, km hàng hóa vận chuyên....

+ **Chi phí hỗn hợp:** Là chi phí pha trộn giữa biến phí và định phí. Phần định phí trong chi phí hỗn hợp là chi phí luôn có thể duy trì hoạt động tối thiểu, phần biến phí là chi phí tăng thêm theo mức độ gia tăng của doanh thu. Chi phí hỗn hợp có thay đổi khi doanh thu thực tế thay đổi. Chi phí hỗn hợp tại Công ty là các chi phí nhiên liệu, bảo dưỡng sửa chữa, chi thông tin liên lạc, điện nước, chi tiếp khách, công tác phí... Đối với chi phí này để thuận tiện cho việc quản lý, thu thập thông tin kế toán cần phải tách nó ra thành định phí và biến phí (để tách chi phí này kế toán có thể sử dụng phương pháp cực đại, cực tiểu hay sử dụng phương pháp hồi quy để xử lý số liệu trên phần mềm Excel).

Bảng 3.1. Bảng phân loại chi phí theo cách ứng xử

NỘI DUNG	Biến phí	Định phí		Chi phí hỗn hợp
		Bắt buộc	Tùy ý	
<u>Chi phí nhân viên</u>				
Tiền lương	X			
Tiền lương cơ bản		X		
BHXH, BHYT & PCĐ		X		
<u>Vật tư, vốn hàng hóa</u>				
Nhiên liệu				X
Nguyên liệu	X			
Chi phí dụng cụ , đồ dùng	X			
Chi phí vật liệu bao bì	X			
<u>Chi phí KHTSCĐ</u>		X		
<u>Chi phí dịch vụ mua ngoài</u>				
Sửa chữa thường xuyên				X
Chi phí điện nước				X
Chi phí điện thoại				X
Chi phí thuê nhà			X	
BH phương tiện			X	

NỘI DUNG	Biến phí	Định phí		Chi phí hỗn hợp
		Bắt buộc	Tùy ý	
Chi phí quảng cáo, hoa hồng, tiếp thị	X			
Thuê vận chuyên ngoài, bốc xếp	X			
Săm lốp, bình điện	X			
Cước lưu kho, container	X			
Lệ phí cầu đường	X			
Dịch vụ mua ngoài khác	X			
<u>Chi phí bằng tiền khác</u>				
Chi phí đi công tác				X
Chi phí tuyển chọn, đào tạo	X			
Chi phí giao dịch tiếp khách, hội nghị				X
Chi phí bảo hộ lao động, đồng phục	X			
Chi phí độc hại, khám sức khỏe...			X	
Thuế, lệ phí			X	
Các loại chi phí khác	X			
<u>Chi các hoạt động khác</u>				
Chi phí hoạt động tài chính	X			
Chi phí hoạt động bất thường	X			

Xây dựng phương trình biến thiên của chi phí hỗn hợp: $Y = aX + b$

Trong đó: a: Tỷ lệ biến đổi theo các mức độ hoạt động của bộ phận chi phí biến đổi trong chi phí hỗn hợp.

b: Là bộ phận chi phí bất biến trong chi phí hỗn hợp

X: Mức độ hoạt động (Biến độc lập)

Y: Tổng mức chi phí hỗn hợp (Biến phụ thuộc)

Để có được phương trình chi phí hỗn hợp phải dùng một trong các phương pháp như: Cực đại - cực tiểu, đồ thị phân tán, bình phương bé nhất hoặc phương pháp hồi quy để tách riêng phần biến phí và định phí. Hiện nay

người ta thường áp dụng phần mềm Excel và sử dụng phương pháp hồi quy để xử lý số liệu.

3.2.3. Hoàn thiện hệ thống kiểm soát chi phí

Các khoản chi phí chiếm tỷ lệ lớn trong tổng chi phí là ảnh hưởng và tác động không nhỏ đến hiệu quả kinh doanh của Công ty. Đến nay Công ty vẫn chưa có biện pháp kiểm soát hiệu quả các khoản chi phí này. Với yêu cầu đó trong phạm vi giới hạn của đề tài Luận văn xin đề xuất việc xây dựng Báo cáo kiểm soát chi phí. Đánh giá trách nhiệm thực hiện qua so sánh thực tế và chi phí dự toán của từng bộ phận. Việc xây dựng báo cáo kiểm soát sẽ đi từ cấp có trách nhiệm thấp nhất như: Đội xe, xí nghiệp...., đến các Phòng ban và đến cấp có trách nhiệm cao hơn. Giám đốc có thể bao quát tình hình thực hiện mục tiêu của các bộ phận.

Các Báo cáo kiểm soát chi phí, phải theo dõi các khoản chi phí phát sinh theo định phí và biến phí. Báo cáo kiểm soát tách yếu tố lượng, yếu tố giá để làm rõ hơn trách nhiệm của các bộ phận, cá nhân đối với biến động chi phí, từ đó có hướng giải quyết cụ thể cho những khoản biến động xấu. Việc phân tích tình hình thực hiện chi phí sẽ giúp nhà quản trị Công ty theo dõi tình hình thực hiện chi phí giữa thực tế với dự toán sẽ giúp người quản lý phát hiện xem xét các yếu tố đã gây ra biến động chi phí nhằm đưa ra biện pháp đúng đắn và kịp thời để chấn chỉnh hoặc phát huy các nhân tố đó theo hướng có lợi cho Công ty.

Bảng 3.2. Báo cáo chi phí năm 2011

Nội dung	Dự toán	Thực hiện	Chênh lệch
Chi phí sản xuất	21.672.709.000	24.546.933.413	+2.874.224.413
Chi phí KHTSCĐ	5.192.699.000	5.852.948.773	+660.249.773
Chi phí dịch vụ mua ngoài	6.698.609.000	7.102.445.507	+403.836.507
Chi phí bằng tiền	1.910.058.000	3.618.620.081	+1.708.562.081

Chi phí hoạt động tài chính	647.511.000	649.219.404	+ 1.708.404
.....			
Tổng cộng			+5.648.581.178

Với Báo cáo minh họa trên có thể thấy chi phí năm 2011 của toàn Công ty vượt dự toán hơn 5,6 tỷ đồng trong đó đáng chú ý là kết quả không tích cực ở hoạt động sản xuất. Báo cáo trên là cơ sở để phát hiện các bất thường trong hoạt động của Công ty và với Báo cáo chi phí trên Tổng Giám đốc là người có trách nhiệm cuối cùng về toàn bộ chi phí phát sinh tại Công ty.

Bảng 3.3. Báo cáo chi phí của các đơn vị phụ thuộc năm 2011

Nội dung	Dự toán	Thực hiện	Chênh lệch
Chi phí tại Công ty 1	6.252.406.000	6.809.715.635	+557.309.635
Chi phí tại Công ty 5	8.112.000.000	8.990.067.463	+878.067.463
Chi phí tại Công ty 7	9.602.415.000	12.058.394.008	+2.455.979.008
Chi phí tại Công ty 9	3.812.696.000	3.321.700.872	- 490.005.128
Chi phí tại Chi nhánh HN	3.051.000.000	4.030.031.000	+979.031.000
Tổng cộng	30.830.517.000	35.209.908.978	4.379.391.978

Báo cáo trên cho thấy biến động chi phí của từng Đơn vị phụ thuộc, nó cung cấp thông tin về tình hình thực hiện dự toán chi phí sản xuất toàn Công ty và người có trách nhiệm kiểm soát biến động chi phí cao nhất là kế toán trưởng đơn vị đó và tiếp đến là các Giám đốc.

Bảng 3.4. Báo cáo chi phí của Công ty Vận tải Đa Phương thức 1 năm 2011

Nội dung	Dự toán	Thực hiện	Chênh lệch
Chi phí nguyên vật liệu trực tiếp	4.123.727.000	4.318.836.182	195.109.182
Chi phí nhân công trực tiếp	1.088.000.000	1.405.173.798	317.173.798

Chi phí sản xuất chung	1.040.679.000	1.085.705.655	45.026.655
Tổng cộng	6.252.406.000	6.809.715.635	+557.309.635

Với cấp độ báo cáo này thì cung cấp thông tin về tình hình thực hiện dự toán từng loại chi phí từng đơn vị theo công dụng kinh tế chi phí. Báo cáo kiểm soát chi phí này đi sâu vào nguyên vật liệu trực tiếp, từng loại phí của chi phí sản xuất chung.

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống định mức kinh tế, kỹ thuật áp dụng cho từng loại phương tiện vận chuyển xếp dỡ trên từng tuyến đường.

Kiểm soát giá cả các yếu tố đầu vào nhằm quản trị chi phí. Xây dựng quy trình kiểm soát và luân chuyển từng loại chứng từ kế toán.

Ngoài hệ thống định mức chi phí, cần xây dựng hệ thống báo cáo dự toán chi phí vận chuyển xếp dỡ gồm:

- Báo cáo chi phí SXKD theo từng công đoạn vận chuyển.
- Báo cáo chi phí SXKD theo từng loại phương tiện vận chuyển trong kỳ.

3.2.4. Hoàn thiện hệ thống tài khoản chi phí chi tiết

Cụ thể, trên cơ sở tài khoản do Bộ Tài chính ban hành theo quyết định số 15/2006/QĐ-BTC ngày 20/03/2006. Điều chỉnh, bổ sung những tài khoản chi tiết thích hợp với phản ánh, cung cấp thông tin chi phí cho mục đích quản trị của các nhà quản lý các DN vận tải biển.

Việc tổ chức tài khoản để phản ánh chi tiết chi phí và hệ thống thông tin chi tiết chi phí đồng thời đảm bảo được mục đích của KTQT trong việc kiểm soát chi phí thông qua việc thực hiện các dự toán chi phí. Do vậy khi xây dựng hệ thống tài khoản kế toán phục vụ cho việc thu thập xử lý thông tin của KTQT chi phí phải đảm bảo các yêu cầu sau:

- Vận dụng hệ thống tài khoản của KTTTC để xây dựng chi tiết hơn các tài khoản chi phí phù hợp với yêu cầu của KTQT chi phí.

- Kết hợp với bảng mã chi phí, mã đơn hàng, dự án, mã đối tượng sử dụng phí đã được xây dựng cho từng trung tâm chi phí với từng khoản phí.

Điều này cho phép tổng hợp được các số liệu theo từng trung tâm trách nhiệm hoặc theo từng khoản chi phí.

- Phân loại và mã hoá các tài khoản chi phí theo từng yếu tố chi phí phục vụ mục đích kiểm soát và phân tích chi phí.

- Kiểm tra và phân tích tình hình thực hiện các dự án về chi phí.

Để thực hiện các yêu cầu trên, trên cơ sở hệ thống tài khoản kế toán sử dụng trong KTTTC và để phù hợp với chế độ kế toán hiện hành, giải pháp của tác giả là mở các tài khoản chi tiết về chi phí theo từng đơn vị phát sinh chi phí và theo từng hoạt động kinh doanh theo nguyên tắc:

- Sử dụng các tài khoản cấp 1 và cấp 2 ban hành theo Quyết định số: 15/2006/QĐ-BTC ngày 20 tháng 03 năm 2006 của Bộ tài chính về việc ban hành Chế độ kế toán doanh nghiệp.

- Mở tài khoản cấp 2, cấp 3: Bổ sung thêm 02 ký tự là mã sản phẩm dịch vụ cho các tài khoản cấp 1, cấp 2 là tài khoản doanh thu, tài khoản tập hợp chi phí.

- Mở tài khoản cấp 3 hoặc cấp 4: Bổ sung thêm 02 ký tự là mã sản phẩm dịch vụ cho các tài khoản cấp 1, cấp 2 là tài khoản doanh thu, tài khoản tập hợp chi phí.

- Mở tài khoản cấp 3 hoặc cấp 4: Bổ sung thêm 01 ký tự chữ in hoa là mã trung tâm chi phí cho các tài khoản cấp 2, cấp 3 là tài khoản doanh thu, tài khoản tập hợp chi phí.

Bảng 3.5. Danh sách các sản phẩm dịch vụ

Mã số	Sản phẩm dịch vụ, đối tượng tính giá thành
.1	Vận tải
.2	Xếp dỡ
.3	Dịch vụ vận tải
.4	Kinh doanh thương mại

Bảng 3.6. Danh sách các trung tâm trách nhiệm chi phí

Mã số	Trung tâm trách nhiệm chi phí
A	Văn phòng Công ty
B	Công ty VTĐPT 9
C	Chi nhánh Hà Nội
D	Công ty VTĐPT 1
E	Công ty VTĐPT 5
F	Công ty VTĐPT 7

Bảng 3.7. Hệ thống tài khoản kết hợp kế toán tài chính và kế toán quản trị áp dụng tại Công ty VTĐPT

Số hiệu tài khoản				Tên tài khoản
Cấp 1	Cấp 2	Cấp 3	Cấp 4	
<i>(1)</i>	<i>(2)</i>	<i>(3)</i>	<i>(4)</i>	<i>(5)</i>
154				Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang
	154.1			Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang - Vận tải
		154.1A		Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang - Vận tải – VP Công ty
....				
621				Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp
	621.1			Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp- Vận tải
		621.1A		Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp- Vận tải-VP Công ty
	621.2			Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp- Xếp dỡ

Số hiệu tài khoản				Tên tài khoản
Cấp 1	Cấp 2	Cấp 3	Cấp 4	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		621.2B		Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp- Vận tải- Công ty VTĐPT 9
....				
622				Chi phí nhân công trực tiếp
	622.1			Chi phí nhân công trực tiếp - Vận tải
		622.1A		Chi phí nhân công trực tiếp - Vận tải- VP Công ty
....				
627				Chi phí sản xuất chung
	6271			Chi phí nhân viên phân xưởng
		6271.1		Chi phí nhân viên phân xưởng - Vận tải
			6271.1A	Chi phí nhân viên phân xưởng - Vận tải-VP Công ty
....				
632				Giá vốn hàng bán
	632.1			Giá vốn hàng bán - Vận tải
		632.1A		Giá vốn hàng bán - Vận tải VP Công ty

Việc tổ chức tài khoản kế toán để phản ánh chi tiết chi phí theo yêu cầu của KTQT vừa đảm bảo khả năng đối chiếu thông tin chi tiết với thông tin tổng hợp liên quan của các đối tượng kế toán cụ thể trong đơn vị. Việc hạch toán chi phí tính giá thành và hạch toán doanh thu theo từng hoạt động kinh doanh cụ thể sẽ đảm bảo cho việc xác định kết quả theo từng hoạt động kinh doanh, khắc phục được tình trạng trước đây là chỉ đánh giá kết quả

chung cho tất cả các hoạt động

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Qua quá trình nghiên cứu thực trạng tổ chức kế toán quản trị chi phí, doanh thu trong Công ty dịch vụ Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, mục tiêu của luận văn là quản lý hiệu quả chi phí dịch vụ vận tải nhằm bảo vệ uy tín, bảo vệ nguồn vốn, dịch vụ khi cung cấp dịch vụ khách hàng. Luận văn trình bày khá đầy đủ thực trạng công tác kế toán quản trị chi phí, phân tích những hạn chế và rủi ro còn tồn tại trong thực tế quản lý chi phí của Công ty. Trên cơ sở đó kiến nghị một số giải pháp để hoàn thiện và tăng cường quản lý chi phí sản xuất và kinh doanh dịch vụ tại Công ty. Luận văn đã tìm tòi những giải pháp thiết thực nhất của vấn đề để quản lý chi phí như lập dự toán chi phí, phân loại chi phí... Luận văn mong muốn Ban quản trị Công ty nhận thức được vai trò của KTQT trong việc thu nhập, xử lý, cung cấp thông tin phục vụ cho việc ra quyết định kinh tế cho từng loại hoạt động, cho lựa chọn phương án SXKD.

KẾT LUẬN

Hoàn thiện công tác KTQT chi phí là một trong những nội dung quan trọng cần thiết trong quá trình hoàn thiện hệ thống quản lý của doanh nghiệp đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế thị trường. Các đơn vị phải quan tâm đến việc tổ chức KTQT chi phí sao cho đảm bảo cung cấp thông tin chi phí một cách hữu hiệu nhất cho các chức năng quản trị. Hoàn thiện KTQT chi phí tại Công ty VTĐPT không chỉ là vấn đề quan tâm ở tầm vĩ mô mà cần có sự hỗ trợ của Nhà nước, các cơ quan quản lý nhằm thúc đẩy hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức, kiểm soát được chi phí và tổ chức SXKD có hiệu quả.

Xuất phát từ những yêu cầu thực tế cấp thiết của các doanh nghiệp VTĐPT Việt Nam trong thời kỳ đổi mới và phát triển SXKD hiện nay nói chung và Công ty vận tải ĐPT Vietranstimex nói riêng, luận văn đã tập trung nghiên cứu các giải pháp nhằm góp phần hoàn thiện kế toán quản trị chi phí. Luận văn đã thực hiện một số nội dung cơ bản sau:

Hệ thống hoá những vấn đề cơ bản của kế toán quản trị chi phí và xác định nội dung KTQT chi phí làm tiền đề cho việc đánh giá và tìm ra giải pháp khắc phục những tồn tại về quản trị chi phí tại Công ty VTĐPT.

Đánh giá thực trạng KTQT chi phí tại Công ty VTĐPT từ đó phát hiện ra những mặt còn tồn tại và đề xuất giải pháp hoàn thiện.

Để hoàn thiện công tác KTQT chi phí tại đơn vị, luận văn đã đưa ra các giải pháp như đề xuất phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí nhằm phục vụ nhu cầu hạch toán và quản lý chi phí; xác định lại đối tượng hạch toán chi phí để phục vụ công tác tính giá thành được chính xác, hoàn thiện hệ thống báo cáo thực hiện về chi phí sản xuất nhằm phục vụ cho việc thu thập thông tin chi phí phục vụ công tác quản trị chi phí.

Nhìn chung luận văn đã đáp ứng được mục tiêu nghiên cứu. Tuy nhiên,

KTQT còn mới mẻ với các DN Việt Nam, việc triển khai công tác KTQT chi phí chưa đồng bộ còn mang tính tự phát. Tác giả đã gặp không ít khó khăn trong quá trình nghiên cứu. Các giải pháp đề xuất được tác giả rút ra từ nghiên cứu lý luận và thực tiễn trong điều kiện lý luận và thực tiễn biến động không ngừng.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Tài chính (2006), Thông tư số 53/2006 TT/BTC Hướng dẫn áp dụng kế toán quản trị trong doanh nghiệp, Hà Nội.
- [2] Phạm Văn Dược, Đoàn Ngọc Quế, Bùi Văn Trường (2000), *Kế toán chi phí*, NXB Thống Kê.
- [3] PTS. Phạm Văn Dược (1998), *Hướng dẫn tổ chức kế toán quản trị trong các doanh nghiệp*, NXB Thống Kê.
- [4] Nguyễn Văn Điệp – Chu Kiều Linh - Nguyễn Thị Tường Vi - Đỗ Thị Ngọc Điệp (2003), *Kinh tế vận tải*, Trường Đại học GTVT.
- [5] Lê Gia Lục (1999), *Tổ chức công tác kế toán*, NXB Tài chính.
- [6] GS.TS Đào Văn Tài – T.S Võ Văn Nhị - Trần Anh Hoa (2003), *Kế toán quản trị áp dụng cho các doanh nghiệp Việt Nam*, NXB Tài chính.
- [7] PGS.TS Trương Bá Thanh (2008), *Giáo trình Kế toán quản trị*, NXB giáo dục.
- [8] GS.TS Trương Bá Thanh – Ths. Trần Đình Khôi Nguyên (2001), *Phân tích hoạt động kinh doanh phần II*, NXB Giáo dục.
- [9] PGS.TS Trương Bá Thanh – Nguyễn Thanh Trúc (2008), “Kế toán quản trị chi phí ở các công ty cà phê nhà nước trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk”, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, Số 6(29), 146-156.
- [10] Ngô Thế Chi, Đoàn Xuân Tiên, Vương Đình Huệ (1995), *Kế toán - Kiểm toán và phân tích tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính – Hà Nội.

PHỤ LỤC