

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**  
**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

**TRẦN THỊ PHƯƠNG LINH**

**KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ**  
**TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

**Chuyên ngành : KẾ TOÁN**  
**Mã số : 60.34.30**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ QUẢN TRỊ KINH DOANH**

**Người hướng dẫn khoa học: GS.TS. TRƯƠNG BÁ THANH**

**Đà Nẵng, Năm 2012**

## **LỜI CAM ĐOAN**

*Tôi 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 luận văn*

**TRẦN THỊ PHƯƠNG LINH**

## MỤC LỤC

TRANG PHỤ BÌA

LỜI CAM ĐOAN

MỤC LỤC

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

DANH MỤC CÁC BẢNG

DANH MỤC CÁC HÌNH

MỞ ĐẦU .....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài .....	1
2. Mục đích nghiên cứu của đề tài .....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	2
4. Phương pháp nghiên cứu.....	3
5. Những đóng góp của luận văn .....	3
6. Kết cấu của luận văn .....	3
CHƯƠNG 1:CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ.....	4
1.1. TỔNG QUAN VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ .....	4
1.1.1. Bản chất của kế toán quản trị và kế toán quản trị chi phí .....	4
<i>1.1.1.1. Bản chất của kế toán quản trị .....</i>	<i>4</i>
<i>1.1.1.2. Bản chất của kế toán quản trị chi phí .....</i>	<i>6</i>
1.1.2. Kế toán quản trị chi phí với chức năng quản lý .....	7
1.2. ĐẶC ĐIỂM VÀ NHIỆM VỤ CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ CHI PHÍ TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BIỂN .....	9
1.2.1. Đặc điểm của kế toán quản trị chi phí trong công tác quản lý chi phí trong hoạt động vận tải biển.....	9

1.2.2. Nhiệm vụ của kế toán quản trị chi phí trong công tác quản lý chi phí trong hoạt động vận tải biển .....	9
1.3. NỘI DUNG CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN .....	10
1.3.1. Phân loại chi phí sản xuất phục vụ vận chuyển trong vận tải biển .....	10
1.3.1.1. Phân loại chi phí theo nội dung kinh tế .....	11
1.3.1.2. Phân loại chi phí theo mối quan hệ với phương pháp kế toán .....	11
1.3.1.3. Phân loại chi phí theo mối quan hệ giữa chi phí và sản lượng vận chuyển.....	11
1.3.1.4. Phân loại chi phí theo tác nghiệp vận tải .....	12
1.3.1.5. Phân loại chi phí theo công dụng và địa điểm phát sinh của chi phí .....	12
1.3.2. Tổ chức thu thập thông tin chi phí và nhận diện chi phí .....	13
1.3.3. Phương pháp tập hợp và xác định chi phí.....	13
1.3.4. Lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển .....	14
1.3.4.1. Khái quát lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển .....	14
1.3.4.2. Lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển .....	15
1.3.5. Giá thành vận chuyển đường biển .....	23
1.3.5.1. Khái niệm chung về giá thành vận chuyển đường biển .....	23
1.3.5.2. Phân loại giá thành và tính giá thành vận chuyển đường biển .....	23
1.3.6. Kiểm soát chi phí .....	25
1.3.6.1. Kiểm soát chi phí sản xuất .....	25
1.3.6.2. Kiểm soát chi phí bán hàng, chi phí quản lý doanh nghiệp .....	27
1.3.7. Phân tích thông tin chi phí thích hợp để ra các quyết định kinh doanh của nhà quản trị .....	27
1.3.7.1. Phân tích chi phí theo các trung tâm chi phí.....	27

1.3.7.2. Phân tích mối quan hệ giữa chi phí – sản lượng – lợi nhuận(CVP)	29
1.3.7.3. Phân tích thông tin chi phí thích hợp cho việc ra các quyết định kinh doanh	31
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	32
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ VÀ KIỂM SOÁT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG	33
2.1. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG	33
2.1.1. Quá trình hình thành của Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng	33
2.1.2. Quá trình phát triển	34
2.2. CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ VÀ CƠ CẤU TỔ CHỨC CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG	36
2.2.1. Chức năng, nhiệm vụ	36
2.2.2. Cơ cấu bộ máy tổ chức	37
2.2.3. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng	39
2.3. TỔ CHỨC KẾ TOÁN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG	42
2.3.1. Tổ chức bộ máy kế toán	42
2.3.2. Chức năng, nhiệm vụ của các nhân viên kế toán	42
2.4. PHÂN CẤP QUẢN LÝ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG	43
2.4.1. Chi phí hoạt động kinh doanh	43
2.4.2. Chi phí hoạt động tài chính	46
2.4.3. Chi phí khác	46

2.4.4. Kiểm tra, kiểm soát chi phí ở Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.....	46
2.5.THỰC TRẠNG TỔ CHỨC THỰC HIỆN KTQT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG.....	47
2.5.1. Công tác hạch toán chi phí sản xuất và tính giá thành tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng .....	48
2.5.1.1. <i>Kế toán nguyên vật liệu trực tiếp</i> .....	48
2.5.1.2. <i>Kế toán chi phí nhân công trực tiếp</i> .....	52
2.5.1.3. <i>Kế toán chi phí sản xuất chung</i> .....	56
2.5.2. Công tác lập kế hoạch sản xuất kinh doanh tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.....	58
2.5.3. Kế toán chi tiết cung cấp thông tin về chi phí cho hoạt động quản trị .	61
2.5.3.1. <i>Phân loại chi phí sản xuất kinh doanh</i> .....	61
2.5.3.2. <i>Đối tượng, phương pháp tập hợp chi phí và tính giá thành vận tải biển</i> .....	63
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	65
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG.....	66
3.1. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA CÔNG TY TRONG THỜI GIAN ĐẾN .....	66
3.2. SỰ CẦN THIẾT PHẢI HOÀN THIỆN KTQT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG .....	67
3.3. NHỮNG YÊU CẦU CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG.....	70
3.4. CÁC GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN KTQT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG.....	71
3.4.1. Hoàn thiện hạch toán chi tiết cung cấp thông tin chi phí và thông tin giá thành cho quản trị Doanh nghiệp .....	71

3.4.1.1. Xác định lại đối tượng tập hợp chi phí .....	71
3.4.1.2. Xác định lại đối tượng tính giá thành .....	72
3.4.2. Tổ chức kế toán quản trị chi phí .....	73
3.4.2.1. Xây dựng mô hình kế toán quản trị kết hợp .....	73
3.4.2.2. Lập báo cáo chi phí để phục vụ kiểm soát chi phí .....	74
3.4.2.3. Xác định chức năng, nhiệm vụ của kế toán quản trị và kế toán tài chính theo từng phân hành kế toán .....	79
3.4.2.4. Những mối liên hệ của kế toán quản trị .....	80
3.4.3. Hoàn thiện thu thập thông tin liên quan đến quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải biển .....	81
3.4.3.1. Tổ chức tài khoản kế toán .....	81
3.4.3.2. Tổ chức hạch toán ban đầu .....	85
3.4.3.3. Phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí .....	85
3.5. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ THỰC THI CÁC GIẢI PHÁP .....	89
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3 .....	90
KẾT LUẬN .....	91
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	
QUYẾT ĐỊNH GIAO ĐỀ TÀI LUẬN VĂN THẠC SĨ (BẢN SAO)	
PHỤ LỤC.	

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

BHXH	: Bảo hiểm xã hội
BHYT	: Bảo hiểm y tế
CP	: Chi phí
ĐHĐCĐ	: Đại hội đồng cổ đông
HDQT	: Hội đồng quản trị
KTTC	: Kế toán tài chính
KTQT	: Kế toán quản trị
WTO	: Tổ chức thương mại thế giới



## DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 2.1: Bảng đội tàu Công ty .....	35
Bảng 2.2: Một số chỉ tiêu kinh tế chủ yếu của toàn Công ty 5 năm (2007 – 2011) .....	36
Bảng 2.3: Tuyển hoạt động của từng tàu .....	41
Bảng 2.4: Nguyên liệu, nhiên liệu tàu Chu lai .....	49
Bảng 2.5: Nguyên liệu, nhiên liệu tàu Thuận Phước .....	49
Bảng 2.6: Bảng tiêu hao nhiên liệu tàu Thuận Phước .....	50
Bảng 2.7: Báo cáo nhập xuất tồn vật liệu tàu Thuận Phước .....	51
Bảng 2.8: Bảng lương hàng tháng cho sỹ quan, thuyền viên các đội tàu ...	53
Bảng 2.9: Bảng thanh toán tiền lương tàu Thuận Phước .....	55
Bảng 2.10: Bảng chi phí sản xuất chung tháng 11/2011 .....	57
Bảng 2.11: Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2011 .....	59
Bảng 2.12: Bảng quy định về định mức tiêu hao nhiên liệu cho tàu Thuận Phước năm 2011 .....	60
Bảng 3.1: Bảng xác định lại đối tượng tập hợp chi phí sản xuất .....	72
Bảng 3.2: Bảng xác định đối tượng tính giá thành .....	73
Bảng 3.3: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nguyên vật liệu trực tiếp ...	75
Bảng 3.4: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nhân công .....	77
Bảng 3.5: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí sản xuất chung .....	78
Bảng 3.6: Danh sách các sản phẩm dịch vụ .....	83
Bảng 3.7: Danh sách các trung tâm trách nhiệm chi phí .....	83
Bảng 3.8: Hệ thống tài khoản kế toán kết hợp giữa kế toán tài chính và kế toán quản trị áp dụng tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng	83
Bảng 3.9: Bảng phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí .....	86

## DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1.1: Các chức năng cơ bản của quản lý.....	7
Hình 2.1: Sơ đồ tổ chức Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.....	38
Hình 2.2: Sơ đồ tổ chức bộ máy kế toán.....	42
Hình 3.1: Sơ đồ tổ chức bộ máy kế toán quản trị kết hợp .....	74

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam là một trong những thành viên của tổ chức thương mại thế giới (WTO). Khi gia nhập vào WTO Việt Nam vẫn được xem là một nước đang phát triển gặp nhiều khó khăn về nguồn nhân lực cũng như nguồn tài chính. Các Doanh Nghiệp Việt Nam gặp phải cuộc chiến thương trường thật sự khốc liệt. Gia nhập WTO đã mở ra nhiều cơ hội kinh doanh nhưng bên cạnh đó cũng đầy ắp những rủi ro và thách thức. Các Doanh nghiệp luôn tìm mọi biện pháp đối phó sự cạnh tranh từ các Doanh nghiệp trong và ngoài nước. Kế toán với tư cách là một công cụ quản lý, có vai trò hết sức quan trọng trong công tác quản lý kinh tế tài chính. Để kế toán phát huy tốt chức năng thông tin và kiểm tra thì phải xây dựng được một hệ thống kế toán hoàn chỉnh, với hệ thống này thì thông tin được cung cấp không chỉ hướng vào những sự kiện đã xảy ra, mà nó còn hướng đến những diễn biến trong tương lai nhằm giúp nhà quản lý hoạch định, tổ chức, điều hành, kiểm soát và đưa ra quyết định đúng đắn, phù hợp với các mục tiêu đã xác lập. Để đáp ứng được yêu cầu này kế toán phân thành kế toán tài chính và kế toán quản trị.

Kế toán quản trị tồn tại rất lâu, tuy nhiên kế toán quản trị mới được hệ thống hoá và phát triển một cách hệ thống về lý luận và thực tiễn ở những thập kỷ gần đây trong các Doanh nghiệp.

Kế toán quản trị là một bộ phận của hệ thống kế toán ra đời trong điều kiện kinh tế thị trường, cung cấp thông tin cho những nhà quản lý tại Doanh nghiệp thông qua các báo cáo kế toán nội bộ.

Thông tin chi phí do kế toán quản trị cung cấp chủ yếu phục vụ cho yêu cầu quản lý của doanh nghiệp. Biết và hiểu về chi phí sẽ giúp cho nhà quản trị đưa ra các quyết định tối ưu để phục vụ cho quá trình quản lý của Doanh nghiệp.

Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng là một đơn vị kinh doanh trong lĩnh vực vận tải biển đã và đang tổ chức kế toán quản trị (KTQT) song Công ty tập trung chủ yếu vào KTQT chi phí nhằm cung cấp thông tin chi phí cho nhà quản trị và

phục vụ cho yêu cầu sản xuất kinh doanh. Nhưng trên thực tế việc tổ chức KTQT nói chung và KTQT chi phí nói riêng tại Công ty chưa khoa học, còn nhiều bất ngờ, mang nhiều nội dung tự phát, các công việc của KTQT chi phí được thực hiện đan xen giữa nhiều bộ phận mà không có bộ phận chuyên trách, nội dung của KTQT còn bị ảnh hưởng nặng nề bởi nội dung của kế toán tài chính (KTTC),

Xuất phát từ yêu cầu mang tính khách quan cả về lý luận lẫn thực tiễn nói trên, tác giả đã chọn đề tài nghiên cứu “ Kế toán quản trị chi phí tại công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng”

## **2. Mục đích nghiên cứu của đề tài**

Mục đích nghiên cứu của đề tài là làm rõ những vấn đề lý luận và thực tiễn về kế toán quản trị chi phí, từ đó tìm ra nội dung , giải pháp nhằm hoàn thiện kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

Để thực hiện mục tiêu trên, nhiệm vụ nghiên cứu chủ yếu của luận văn là:

- Hệ thống hoá các vấn đề lý luận cơ bản về kế toán quản trị chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải biển tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.
- Phân tích, đánh giá thực trạng tổ chức kế toán quản trị chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải biển tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.
- Đề xuất các phương hướng, giải pháp và các điều kiện cần thực hiện nhằm hoàn thiện tổ chức kế toán quản trị chi phí, kiểm soát chi phí của các trung tâm chi phí.

## **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

**Đối tượng nghiên cứu:** Luận văn tập trung nghiên cứu về những vấn đề liên quan đến việc quản trị chi phí và hoàn thiện kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng. Cụ thể luận văn chỉ tập trung vào chi phí vận tải biển và chi phí bốc xếp, cầu hàng.

**Phạm vi nghiên cứu:** Do thời gian nghiên cứu có hạn nên luận văn chỉ tập trung nghiên cứu về hoạt động kinh doanh vận tải biển, bốc xếp tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

#### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Phương pháp cơ bản chủ yếu vận dụng để nghiên cứu luận văn là phương pháp duy vật biện chứng, xét các vấn đề trên quan điểm duy vật lịch sử và các quan điểm lý luận đường lối chính sách của Đảng, pháp luật của Nhà nước, lý thuyết kinh tế và quản lý hiện đại.

Trong luận văn này sử dụng các phương pháp nghiên cứu cụ thể bao gồm: Phương pháp diễn giải, phân tích, thống kê, tổng hợp, so sánh, mô hình hoá dựa trên những tài liệu sẵn có của đơn vị mà được vận dụng với điều kiện cụ thể, cơ chế chính sách hiện hành.

#### **5. Những đóng góp của luận văn**

- Nghiên cứu, hệ thống hoá những vấn đề cơ bản về lý thuyết kế toán quản trị chi phí đối với đơn vị vận tải biển, trung tâm trách nhiệm, đánh giá trách nhiệm của trung tâm chi phí trong hoạt động kinh doanh vận tải biển.

- Nghiên cứu, đánh giá, thực trạng tổ chức kế toán quản trị chi phí, kiểm soát chi phí của các trung tâm chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

- Đề xuất những giải pháp chủ yếu nhằm hoàn thiện kế toán quản trị chi phí, kiểm soát chi phí của các trung tâm chi phí.

#### **6. Kết cấu của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, luận văn được trình bày thành 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận chung về kế toán quản trị chi phí

Chương 2: Thực trạng kế toán quản trị chi phí và kiểm soát chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện kế toán quản trị chi phí và kiểm soát chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

## **CHƯƠNG 1:**

# **CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ**

### **1.1 TỔNG QUAN VỀ KẾ TOÁN QUẢN TRỊ**

#### **1.1.1 Bản chất của kế toán quản trị và kế toán quản trị chi phí**

##### ***1.1.1.1 Bản chất của kế toán quản trị***

Kế toán là công cụ không thể thiếu trong quản lý kinh tế. Kế toán chủ yếu tập trung vào ghi chép, tổng hợp nhằm lập báo cáo tài chính của một tổ chức, các báo cáo này nhằm để truyền đạt thông tin tài chính của một tổ chức. Chức năng của kế toán là cung cấp thông tin cần thiết về tình hình và sự vận động của tài sản trong quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp cho các đối tượng sử dụng thông tin với các mục đích sử dụng khác nhau. Sự khác nhau đó là tiêu thức để chia hệ thống thông tin kế toán thành hai bộ phận. Một bộ phận chuyên cung cấp các thông tin cho đối tượng bên ngoài gọi là kế toán tài chính và một bộ phận chuyên cung cấp thông tin theo yêu cầu của nhà quản lý trong nội bộ gọi là kế toán quản trị.

Kế toán tài chính (KTTC) (Financial Accounting) là “bộ phận kế toán cung cấp thông tin chủ yếu cho những người ngoài doanh nghiệp, bao gồm người chủ sở hữu, ngân hàng, nhà đầu tư, chủ nợ, khách hàng và tất cả những ai quan tâm đến doanh nghiệp. Những người này tiếp nhận thông tin qua các báo cáo tài chính, như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, báo cáo lưu chuyển tiền tệ.”[10, tr.16]

Kế toán quản trị (KTQT) (Management accounting) 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.”[10, tr.17]

Theo luật Kế toán Việt Nam (năm 2003) và thông tư 53/2006/TT-BTC ngày 12/6/2006 của Bộ tài chính hướng dẫn áp dụng kế toán quản trị trong doanh nghiệp: 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.

Do có đối tượng sử dụng thông tin khác nhau, mục đích sử dụng thông tin khác nhau nên giữa KTQT và KTTC có nhiều khác biệt cơ bản về: đối tượng sử dụng thông tin, nguyên tắc trình bày và cung cấp thông tin, tính pháp lý, đặc điểm thông tin, hình thức báo cáo sử dụng, kỳ báo cáo.

Bên cạnh những điểm khác nhau thì KTTC và KTQT còn có những điểm giống nhau. KTTC và KTQT có nhiều điểm giống nhau là hai bộ phận không thể tách rời của kế toán doanh nghiệp. Những điểm giống nhau cơ bản là:

- KTQT và KTTC đều đề cập đến các sự kiện kinh tế trong doanh nghiệp và đều quan tâm đến tài sản, nguồn vốn, chi phí, doanh thu, kết quả hoạt động... Một bên phản ánh tổng quát và một bên phản ánh chi tiết, tỉ mỉ của các vấn đề đó.

- KTQT và KTTC đều dựa trên hệ thống ghi chép ban đầu của kế toán. Hệ thống ghi chép ban đầu là cơ sở để KTTC soạn thảo các báo cáo tài chính định kỳ, cung cấp cho các đối tượng ở bên ngoài. Đối với KTQT, hệ thống đó cũng là cơ sở để vận dụng, xử lý nhằm tạo ra các thông tin thích hợp cho việc ra quyết định của các nhà quản trị. KTQT sử dụng rộng rãi các ghi chép hàng ngày của KTTC, mặc dù có triển khai và tăng thêm số liệu cũng như nội dung của các thông tin đó.

- KTQT và KTTC đều biểu hiện trách nhiệm của người quản lý. KTTC biểu hiện trách nhiệm của người quản lý cấp cao, còn kế toán quản trị biểu hiện trách nhiệm của các nhà quản lý các cấp bên trong doanh nghiệp. Nói cách khác KTTC hay KTQT đều dự phần quản lý doanh nghiệp.

Như vậy, KTQT là một bộ phận 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 doanh nghiệp. KTQT về cơ bản dựa trên nội dung cơ bản của kế toán, ngoài ra còn đi sâu nghiên cứu mối quan hệ giữa khối lượng, chi phí, lợi nhuận để phục vụ tốt cho hoạt động điều hành sản xuất kinh doanh của nhà quản trị.

Vai trò của KTQT 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.

#### ***1.1.1.2 Bản chất của kế toán quản trị chi phí***

Chi phí sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp là toàn bộ các hao phí về lao động sống, lao động vật hoá và các chi phí cần thiết khác mà doanh nghiệp chi ra trong quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh biểu hiện bằng thước đo tiền tệ, được tính cho một thời kỳ nhất định.

Đối với những nhà quản lý thì các chi phí là mối quan tâm hàng đầu, bởi vì lợi nhuận thu được nhiều hay ít chịu ảnh hưởng trực tiếp của những chi phí đã chi ra. Do đó, vấn đề đặt ra là làm sao kiểm soát được các khoản chi phí. Nhận diện, phân tích các hoạt động sinh ra chi phí là mấu chốt để có thể quản lý chi phí, từ đó có những quyết định đúng đắn trong hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. KTQT chi phí cung cấp bao gồm 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 việc lựa chọn các quyết định về giá bán sản phẩm, ký kết hợp đồng, tiếp tục sản xuất hay thuê ngoài...

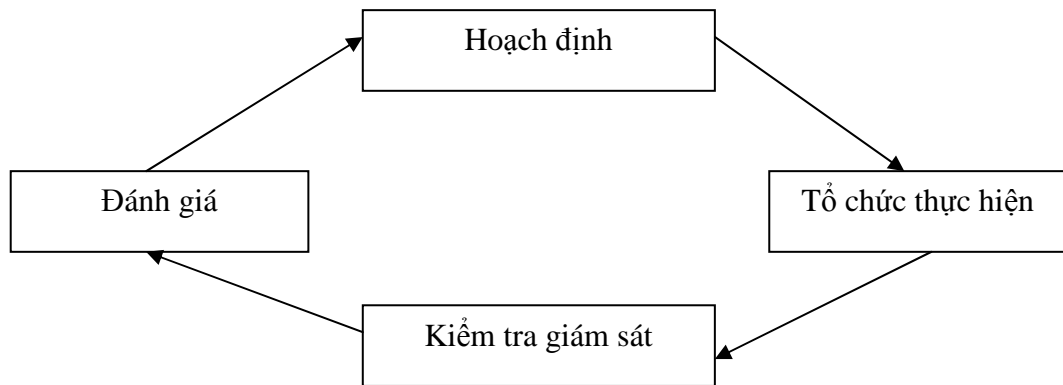
KTQT chi phí quan tâm đến việc lập dự báo của thông tin và trách nhiệm của nhà quản trị các cấp nhằm gắn trách nhiệm của họ với chi phí phát sinh qua hệ thống trung tâm chi phí được cung cấp bởi các trung tâm chi phí trong doanh nghiệp. KTQT chi phí sẽ trả lời chi phí là bao nhiêu, biến động như thế nào khi có sự thay đổi của một số nhân tố nào đó, trách nhiệm giải thích những thay đổi bất lợi của chi phí thuộc về ai và các giải pháp đưa ra để điều chỉnh sự thay đổi chi phí đó một cách kịp thời. [4], [5], [7].

Như vậy, KTQT chi phí không nhận thức chi phí theo quan điểm của KTTC, kế toán chi phí mà nó mang nặng bản chất của KTQT. KTQT chi phí được nhận diện theo nhiều phương diện khác nhau để đáp ứng nhu cầu thông tin trong hoạch định, tổ chức thực hiện, kiểm soát và ra quyết định.



### 1.1.2 Kế toán quản trị chi phí với chức năng quản lý

Mọi hoạt động của doanh nghiệp đều được điều hành và quản lý bởi các nhà quản trị. KTQT cung cấp thông tin chi phí phục vụ các chức năng quản lý. Các chức năng cơ bản của quản lý được khái bằng sơ đồ sau:



*Hình 1.1: Các chức năng cơ bản của quản lý*

Qua sơ đồ trên ta thấy hoạt động quản lý của doanh nghiệp là một hoạt động liên tục, từ khâu hoạch định cho đến khâu tổ chức thực hiện, kiểm tra giám sát, đánh giá và ra quyết định rồi sau đó quay lại khâu lập kế hoạch cho kỳ sau.

Như vậy, để làm tốt các chức năng quản lý, nhà quản trị phải có thông tin cần thiết để có thể ra các quyết định đúng đắn. KTQT thiết kế, tổng hợp, phân tích và truyền đạt thông tin, đặt chúng trong bối cảnh đã hoạch định nhằm cung cấp những thông tin hữu ích cho các chức năng quản trị được thể hiện như sau:

Cung cấp thông tin cho quá trình lập kế hoạch và dự toán: Lập kế hoạch là xây dựng các mục tiêu phải đạt được và vạch ra các bước thực hiện để đạt được mục tiêu đó. Các kế hoạch này có thể là kế hoạch dài hạn hoặc ngắn hạn, dự toán cũng là một loại kế hoạch. Để kế hoạch lập ra có tính khả thi cao, thì kế hoạch đó phải được xây dựng trên cơ sở các thông tin phù hợp do bộ phận kế toán quản trị cung cấp. Một kế hoạch phản ánh một quyết định làm thế nào để đạt một mục tiêu cụ thể nào đó.

Cung cấp thông tin cho quá trình tổ chức thực hiện: Kế hoạch và dự toán là những định hướng cho quá trình tổ chức thực hiện. Trong khâu tổ chức thực hiện, các nhà quản trị phải biết cách liên kết tốt nhất giữa các yếu tố, tổ chức, con người

và các nguồn lực sao cho kế hoạch được thực hiện ở mức cao nhất và hiệu quả nhất. Vì thế, nhà quản trị phải cần các thông tin khác nhau do nhiều bộ phận cung cấp, trong đó kế toán quản trị chi phí sẽ cung cấp thông tin chủ yếu liên quan đến kinh tế, tài chính. Kế toán quản trị chi phí sẽ dự toán nhiều tình huống khác nhau của các phương án khác nhau để điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh theo các mục tiêu chung.

Cung cấp thông tin cho quá trình kiểm tra giám sát: Nhà quản trị sau khi đã lập kế hoạch đầy đủ và hợp lý, tổ chức thực hiện kế hoạch, đòi hỏi phải kiểm tra, đánh giá hoạt động và đánh giá việc thực hiện kế hoạch. Phương pháp thường dùng là so sánh số liệu thực hiện với số liệu của kế hoạch và dự toán, xác định những sai biệt giữa kết quả đạt được với mục tiêu đề ra. Do đó, kế toán quản trị có vai trò cung cấp thông tin thực hiện từng bộ phận, giúp nhà quản trị thực hiện và đánh giá kết quả thực hiện, những vấn đề còn tồn tại và cần có tác động của quản lý, đồng thời phục vụ cho việc lập kế hoạch, dự toán tiếp kỳ sau.

Cung cấp thông tin cho quá trình ra quyết định: Kế toán quản trị chi phí phải dựa trên hệ thống thông tin quá khứ và dự đoán tương lai để tiến hành phân loại, lựa chọn, tổng hợp và cung cấp những thông tin cần thiết liên quan đến chi phí thích hợp cho việc ra quyết định. Đó là một chức năng quan trọng, xuyên suốt các khâu quản trị doanh nghiệp, từ khâu lập kế hoạch, tổ chức thực hiện, đến kiểm tra, đánh giá. Các thông tin sẵn có thường rất nhiều loại, với chức năng này kế toán quản trị chi phí giúp các nhà quản trị phân biệt được các thông tin thích hợp và không thích hợp nhằm xác định thông tin phù hợp theo từng phương án. Tổ chức KTQT chi phí hợp lý sẽ giúp cho hệ thống kế toán của đơn vị hoạt động hiệu quả, đảm bảo cung cấp thông tin hữu ích và đầy đủ nhất. Với những thông tin đó, các nhà quản trị có thể nhìn nhận vấn đề gì đang xảy ra, những khả năng tiềm tàng, những cơ hội sẵn có để có kế hoạch kinh doanh đúng đắn.[1], [10], [11].

## **1.2 ĐẶC ĐIỂM VÀ NHIỆM VỤ CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ CHI PHÍ TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BIỂN.**

### **1.2.1 Đặc điểm của kế toán quản trị chi phí trong công tác quản lý chi phí trong hoạt động vận tải biển**

Ngày nay hoạt động sản xuất vận tải biển ngày càng trở nên quan trọng trong xã hội. Nó là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt, là mạch máu lưu thông trong nền kinh tế. Chính vì vậy mà công tác kế toán quản trị chi phí trong hoạt động vận tải biển có những đặc thù của nó.

- Chi phí trong hoạt động vận tải biển phát sinh trong quá trình sản xuất vận tải biển cũng diễn ra đồng thời với tiêu thụ sản phẩm vận tải biển.

- Hoạt động vận tải biển mang tính chất phục vụ, sản phẩm vận tải biển ở dạng vô hình không dự trữ được, không có sản phẩm dở dang, không có thành phẩm.

- Giá trị của 1 đơn vị sản phẩm vận tải biển tăng lên tỉ lệ thuận với yêu cầu về giá trị sử dụng sản phẩm vận tải biển của chủ hàng và khách hàng.

- Kết quả kinh doanh của hoạt động vận tải biển phụ thuộc rất nhiều vào các yếu tố khách quan bên ngoài khó có thể kiểm soát được như: địa hình, cơ sở hạ tầng giao thông, thời tiết...

### **1.2.2 Nhiệm vụ của kế toán quản trị chi phí trong công tác quản lý chi phí trong hoạt động vận tải biển**

Việc cung cấp thông tin trong quá trình ra quyết định có vai trò rất lớn trong hoạt động sản xuất của doanh nghiệp. Kế toán quản trị chi phí là một bộ phận rất quan trọng của hệ thống kế toán quản trị, nó cung cấp những thông tin về chi phí cho các nhà quản lý. Cũng như các doanh nghiệp khác thì các đơn vị vận tải biển cũng cần những thông tin chính xác để điều hành hoạt động của đơn vị mình. Vì vậy trong các đơn vị vận tải biển kế toán quản trị có những nhiệm vụ chủ yếu sau đây:

- Chọn lọc và ghi chép số liệu về các loại chi phí.

- Phân tích sự thay đổi chi phí, mối quan hệ giữa các loại chi phí.
- Lập dự toán và truyền đạt thông tin.
- Kiểm tra, kiểm soát, hoạt động thông tin từ trước, trong và sau quá trình hoạt động kinh doanh .

- Lập báo cáo về chi phí hỗ trợ cho nhà quản trị doanh nghiệp ra quyết định

Các nhà quản lý doanh nghiệp đặc biệt quan tâm đến công tác kiểm soát chi phí vì mọi sự thay đổi lớn hay nhỏ của chi phí đều ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận. Vì vậy, kế toán quản trị chi phí phải phân loại các chi phí rõ ràng cũng như lựa chọn phương pháp xác định chi phí phù hợp, từ đó giúp cho công tác dự toán, dự báo được chính xác cũng như cung cấp cho các nhà quản lý ra quyết định.

### **1.3 NỘI DUNG CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TRONG CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN**

Kế toán quản trị chi phí về cơ bản xuất phát từ bộ phận kế toán chi phí trong kế toán tài chính nên cũng có đầy đủ các nội dung của kế toán chi phí như nhận diện, thu thập, tập hợp chi phí và tính giá thành vận tải biển, coi đây là nội dung hạch toán cơ sở làm nền tảng tính toán cho các mục tiêu dự kiến. Đặc biệt kế toán quản trị chi phí đi sâu nghiên cứu mối quan hệ giữa chi phí, doanh thu và lợi nhuận để phục vụ cho quá trình ra quyết định kinh doanh.

Kế toán quản trị chi phí tuân thủ các phương pháp kế toán như phương pháp chứng từ, phương pháp tài khoản, phương pháp tính giá. Kế toán quản trị chi phí quan tâm nhiều hơn đến các phương pháp phân bổ chi phí để tìm ra phương pháp phân bổ hợp lý nhất.

#### **1.3.1 Phân loại chi phí sản xuất phục vụ vận chuyển trong vận tải biển**

Chi phí trong vận tải biển bao gồm nhiều loại chi phí khác nhau, các khoản chi phí này có tác dụng và ý nghĩa khác nhau ảnh hưởng đến cơ cấu giá thành. Từ đây việc phân loại chi phí khai thác tàu trong vận chuyển đường biển có ý nghĩa quan trọng đối với việc lập kế hoạch giá thành và phân tích giá thành, so sánh giá thành vận chuyển giữa các thời kỳ khác nhau và giữa các xí nghiệp, giữa các tàu có cùng loại hình vận chuyển. Việc phân loại các khoản chi phí còn có tác dụng thiết

thực đối với việc phát hiện, động viên năng lực tiềm tàng và giảm giá thành vận chuyển hàng hóa.

Trong vận chuyển đường biển, theo các tiêu chuẩn khác nhau người ta có một số cách phân loại chi phí khai thác tàu và đội tàu như sau:

#### ***1.3.1.1. Phân loại chi phí theo nội dung kinh tế***

Theo cách phân loại này các chi phí vận chuyển đường biển được chia thành các yếu tố chi phí. Các yếu tố chi phí là các chi phí thể hiện lên tất cả những chi phí có cùng nội dung kinh tế, chúng không phân biệt địa điểm, phát sinh và không chú ý đến mục đích sử dụng.

Ví dụ: yếu tố chi phí tiền lương sẽ bao gồm tiền lương của thủy thủ, thuyền viên, tiền lương của bộ phận quản lý, bộ phận phục vụ, sửa chữa...

#### ***1.3.1.2. Phân loại chi phí theo mối quan hệ với phương pháp kế toán***

Các chi phí vận chuyển được chia thành hai loại, đó là chi phí trực tiếp và chi phí gián tiếp.

Chi phí trực tiếp là những chi phí có liên quan trực tiếp đến quá trình vận chuyển một loại hàng nào, hoặc một nhóm hàng nào, hoặc một tàu nào và được tính trực tiếp vào giá thành vận chuyển.

Chi phí gián tiếp là những chi phí không liên quan đến việc vận chuyển một loại hàng nào, hoặc một nhóm hàng nào, hoặc một tàu nào mà được chuyển vào giá thành bằng phương pháp phân bổ.

#### ***1.3.1.3. Phân loại chi phí theo mối quan hệ giữa chi phí và sản lượng vận chuyển***

Theo cách phân loại này toàn bộ chi phí vận chuyển được phân làm hai loại, đó là chi phí cố định và chi phí thay đổi.

Chi phí cố định là những chi phí không thay đổi hoặc thay đổi rất ít khi sản lượng vận chuyển thay đổi.

Chi phí thay đổi là những chi phí thay đổi tỷ lệ thuận hoặc gần với tỷ lệ thuận so với sản lượng vận chuyển thay đổi.

Việc phân loại chi phí thành chi phí thành chi phí cố định và chi phí thay đổi chỉ có tính tương đối, trong một thời kỳ dài thì tất cả các chi phí về nguyên tắc cần coi như là thay đổi.

#### **1.3.1.4. Phân loại chi phí theo tác nghiệp vận tải**

Theo cách phân loại này thì các chi phí được chia thành hai loại: Các chi phí khi tàu chạy và các chi phí khi tàu đỗ.

#### **1.3.1.5. Phân loại chi phí theo công dụng và địa điểm phát sinh của chi phí**

Theo cách phân loại này các chi phí vận chuyển được chia thành các khoản mục chi phí. Các khoản mục chi phí là các chi phí được tập hợp có chú ý đến địa điểm và công dụng phát sinh của nó. Cụ thể các khoản mục khai thác tàu và đội tàu như sau:

Nhóm chi phí duy trì tàu, bao gồm:

- Tiền lương chính và các khoản phụ cấp, tiền thưởng cho cán bộ thuyền viên trên tàu.
- Bảo hiểm xã hội.
- Chi phí tiền ăn thuyền viên.
- Chi phí nguyên vật liệu, dụng cụ, đồ dùng bổ sung trên tàu (như dụng cụ cứu hỏa, nhà bếp...)
- Sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên.
- Chi phí bảo hiểm tàu và đồ vật hàng hóa.
- Chi phí khấu hao cơ bản, các khoản chi phí duy trì khác

Nhóm chi phí khai thác tàu bao gồm:

- Chi phí nhiên liệu, nước ngọt, dầu nhờn.
- Chi phí cảng phí, bao gồm cả tiền ngoại tệ và tiền trong nước.
- Chi phí xếp dỡ hàng hóa.
- Chi phí đại lý và môi giới.
- Các khoản chi phí cho chuyến đi chuyên biệt khác nhau, như chi phí cho việc chèn, ép...

Nhóm chi phí quản lý, bao gồm các khoản chi phí về hành chính sự nghiệp như: Tiền lương và phụ cấp lương cho cán bộ, nhân viên ở bộ phận hành chính, bảo hiểm xã hội, quảng cáo, văn phòng phẩm, điện thoại, điện tín...[3], [13].

### **1.3.2. Tổ chức thu thập thông tin chi phí và nhận diện chi phí**

Trong hoạt động quản trị, để đi đến quyết định hoạt động kinh doanh nhà quản trị phải thu thập, xem xét từ nhiều nguồn thông tin khác nhau. Mỗi một 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 có những nguồn thông tin tương ứng. Chính vì vậy, sẽ luôn xuất hiện nhu cầu thông tin thích hợp trong các quyết định quản trị.

Những thông tin phục vụ cho kế toán quản trị chi phí gồm cả thông tin của kế toán tài chính và thông tin từ các bộ phận khác như: thông tin về những biến động của thị trường, thông tin về nhà cung ứng,...việc thu thập các thông tin chi tiết để cung cấp cho kế toán quản trị được thực hiện thông qua kế toán chi tiết, bộ phận kinh doanh và tiếp thị của doanh nghiệp.

### **1.3.3.Phương pháp tập hợp và xác định chi phí**

- Đối tượng tập hợp chi phí sản xuất kinh doanh: Việc xác định đúng đắn đối tượng tập hợp chi phí sản xuất kinh doanh là công việc hàng đầu quan trọng trong toàn bộ công tác tổ chức kế toán quản trị chi phí.

Để xác định đối tượng tập hợp chi phí sản xuất kinh doanh 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 từng tàu hoặc theo đội tàu thì chi phí được tập hợp theo từng tàu hoặc theo đội tàu.

+ Căn cứ vào tính chất sản xuất và đặc điểm quy trình công nghệ sản xuất sản phẩm: Doanh nghiệp vận tải biển là những doanh nghiệp không sản xuất ra thành phẩm và không có sản phẩm dở dang, là doanh nghiệp có hoạt động sản xuất vật chất đặc biệt vì vậy việc tập hợp chi phí không dựa vào quy trình công nghệ sản

xuất .Việc tập hợp chi phí theo từng tàu hoặc đội tàu để xác định giá thành vận chuyển cho một chuyến hành trình.

+ 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 của nhân viên càng cao thì đối tượng tập hợp chi phí càng cụ thể và ngược lại.

- Phương pháp tập hợp chi phí: Để tập hợp chi phí phù hợp với đối tượng kế toán chi phí, kế toán quản trị có thể áp dụng những phương pháp sau đây:

+ 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 chi phí của đối tượng nào được tập hợp cho đối tượng đó.

+ Phương pháp phân bổ: Áp dụng cho trường hợp chi phí phát sinh liên quan đến nhiều đối tượng chi phí. Khi thực hiện phương pháp phân bổ chi phí doanh nghiệp có thể lựa chọn một trong các cách 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.

- Phương pháp xác định chi phí: Phương pháp xác định chi phí là phương pháp tổng hợp các chi phí liên quan đến việc sản xuất và tiêu thụ sản phẩm. Mục đích của việc tổng hợp chi phí nhằm cung cấp thông tin về chi phí đơn vị cần thiết cho nhà quản trị để điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh và là cơ sở để nhà quản trị lập các dự toán chi phí ở các mức độ khác nhau, đồng thời là căn cứ để kiểm tra, đánh giá các chi phí phát sinh trong kỳ kinh doanh.

### **1.3.4 Lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển**

#### ***1.3.4.1 Khái quát lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển***

Trong các chức năng của quản lý, lập kế hoạch là chức năng quan trọng không thể thiếu đối với mọi doanh nghiệp. Dự toán là một loại kế hoạch nhằm liên kết các mục tiêu cụ thể, chỉ rõ các tài nguyên phải sử dụng, đồng thời dự tính kết quả thực hiện trên cơ sở các kỹ thuật dự báo.



Trong các xí nghiệp vận chuyển đường biển ta phải lập dự toán chi phí cố định và chi phí thay đổi cho một tàu ngày, cho một chuyến đi và cho một năm khai thác theo các khoản mục chi phí.

#### 1.3.4.2. Lập dự toán chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển

a, Dự toán chi phí cố định khai thác tàu trong chuyến đi

Dự toán chi phí cố định của tàu trong chuyến đi được xác định như sau:

$$C_{cd}^{ch} = C_{cd}^{ng} (t_c + t_d) = C_{cd}^{ng} \left( \frac{L}{V} + \frac{2Q_{ch}}{M_{xd}^b} \right)$$

Trong đó:  $C_{cd}^{ch}$  : Chi phí cố định khai thác tàu tính cho chuyến đi.

$t_c$  : Thời gian tàu chạy trên biển

$t_d$  : thời gian tàu đỗ ở các cảng trong chuyến đi

$Q_{ch}$ : Khối lượng vận chuyển hàng hóa của tàu trong chuyến đi

$M_{xd}^b$  : Định mức xếp dỡ trung bình brutto

L: Tổng chiều dài tàu hoạt động trong chuyến đi

V: Tốc độ khai thác tàu

$C_{cd}^{ng}$  : Chi phí cố định khai thác tàu tính cho một tàu ngày khai thác, chi phí này được tính toán như sau:

$$C_{cd}^{ng} = C_{tv}^{ng} + C_{bh}^{ng} + C_{kh}^{ng} + C_{sc}^{ng} + C_{bht}^{ng} + C_{vl}^{ng} + C_{vh}^{ng} + C_{ql}^{ng}$$

Ở đây:  $C_{tv}^{ng}$  : Chi phí thuyền viên khai thác tàu tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{bh}^{ng}$  : Chi phí bảo hiểm xã hội tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{kh}^{ng}$  : Chi phí khấu hao tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{sc}^{ng}$  : Chi phí sửa chữa khai thác tàu tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{bht}^{ng}$  : Chi phí bảo hiểm tàu tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{vl}^{ng}$  : Chi phí vật liệu phụ tùng thay thế tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{vh}^{ng}$  : CP vận hành khác trong chuyến đi tính cho một tàu ngày khai thác.

$C_{ql}^{ng}$  : CP quản lý khai thác tính cho một tàu ngày khai thác.

- Dự toán chi phí thuyền viên cho một tàu ngày khai thác

Tổng quỹ lương tính cho cán bộ thủy thủ của xí nghiệp vận chuyển bao gồm: lương cơ bản và các khoản phụ cấp theo lương, tiền lương nghỉ phép, bảo hiểm xã hội và tiền lương cho cán bộ thủy thủ dự trữ...

$$C_{tv}^{ng} = (C_{tv}^{cb} T_{kt} \cdot k_{fc} \cdot k_t + C_{tv}^f + C_{tv}^g + C_{tv}^{cs} T_{sc}) k_{bh} + (C_{tv}^{a1} \cdot n_{tv}^1 \cdot T_{kt} + C_{tv}^{a2} \cdot n_{tv}^2 \cdot T_{sc})$$

Trong đó:  $C_{tv}^{cb}$  : Lương cơ bản của cán bộ thủy thủ thuyền viên trên tàu trong một tháng

$C_{tv}^f$  : Lương nghỉ phép của cán bộ thuyền viên trên tàu trong năm

$C_{tv}^g$  : Tiền trả cho cán bộ thuyền viên làm ngoài giờ trong năm

$C_{tv}^{sc}$  : Lương trả cho thuyền viên trong thời gian tàu sửa chữa trong một tháng .

$C_{tv}^{a1}$  : Tiền ăn của cán bộ thuyền viên bình quân một người trong thời gian khai thác tàu trong một tháng

$C_{tv}^{a2}$  : Tiền ăn của cán bộ thuyền viên bình quân một người trong thời gian sửa chữa tàu trong một tháng

$T_{kt}$  : Thời gian khai thác tàu tính bằng tháng

$T_{sc}$  : Thời gian sửa chữa tàu tính bằng tháng

$n_{tv}^1$  : Số lượng thuyền viên trên tàu trong thời gian khai thác tàu

$n_{tv}^2$  : Số lượng thuyền viên trên tàu trong thời gian sửa chữa tàu

$k_{fc}$  : Hệ số các khoản phụ cấp theo lương

$k_t$  : Hệ số tính đến các loại tiền thưởng

$k_{bh}$  : Hệ số tính đến chi phí bảo hiểm xã hội

- Dự toán chi phí sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên

Chi phí sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên là khoản vốn của xí nghiệp vận tải biển được trích ra hàng năm theo một tỷ lệ nhất định do nhà nước quy định. Chi phí sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên dùng để phục hồi lại trạng thái kỹ thuật ban đầu của tàu nhằm đảm bảo tàu hoạt động được bình thường.

Khoản chi phí được nêu trên được gọi là vốn sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên của tàu (hoặc của xí nghiệp vận chuyển đường biển) chi phí này được dự tính cho một ngày tàu khai thác như sau:

$$C_{sc}^{ng} = \frac{K_{sc} \cdot K_t}{T_{kt}}$$

Và :

$$K_{sc} = \frac{C_{sc} \cdot 100}{K_t \cdot t_n}$$

Trong đó:  $C_{sc}^{ng}$  : Mức khấu hao sửa chữa tàu ngày hàng năm

$K_{sc}$  : Tỷ lệ trích khấu hao sửa chữa hàng năm của tàu

$K_t$  : Giá trị tàu (khi mua về hoặc đóng mới)

$T_{kt}$  : Thời gian khai thác tàu

$C_{sc}$  : Chi phí dự định một lần sửa chữa

$t_n$  : Số năm quy định phải sửa chữa

- Dự toán chi phí bảo hiểm tàu và đồ vật trên tàu

Dự toán chi phí này được tính toán như sau:

$$C_{bht}^{ng} = \frac{C_{bht}}{T_{kt}}$$

Và: 
$$C_{bht} = C_{bht}^1 + C_{bht}^2$$

$$C_{bht}^1 = W_b \cdot C$$

$$C_{bht}^2 = C_r + C_{ct}$$

Trong đó:  $C_{bht}^{ng}$  : Chi phí bảo hiểm tàu và đồ vật tính cho một tàu ngày khai thác

$T_{kt}$  : Thời gian khai thác tàu

$C_{bht}$  : Chi phí bảo hiểm tàu hàng năm của chủ tàu phải mua ở công ty bảo hiểm

$C_{bht}^1$  : Chi phí bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trên biển

$C_{bht}^2$  : Chi phí bảo hiểm thân tàu và máy móc thiết bị trên tàu

$W_b$  : Dung tích đăng kiểm brutto của tàu

C: Đơn giá đăng kiểm cho một BRT

$C_r$  : Chi phí bảo hiểm về rủi ro tàu vận hành trên biển, chi phí này được xác định như sau:

$$C_r = K_{bht}^1 \cdot C_{bh}^{gtr}$$

$C_{ct}$  : chi phí bảo hiểm do chiến tranh, đình công, chi phí này được xác định như sau:

$$C_{ct} = K_{bht}^2 \cdot C_{bh}^{gtr}$$

Ở đây:  $K_{bht}^1$  : Tỷ lệ tính về bảo hiểm về rủi ro cho các tàu hàng năm

$K_{bht}^2$  : Tỷ lệ tính bảo hiểm do chiến tranh, đình công

$C_{bh}^{gtr}$  : Giá trị cần bảo hiểm của tàu, do công ty bảo hiểm đánh giá

- Dự toán chi phí vật liệu và phụ tùng thay thế

Nhóm này bao gồm các chi phí mua sắm các loại vật liệu, phụ tùng thay thế trên tàu như: sơn, vải bạt, dây neo, đệm lót, dầu nhờn... Chi phí vật liệu, phụ tùng thay thế dự toán cho một ngày khai thác tàu được xác định như sau:

$$C_{vl}^{ng} = \frac{K_{vl} \cdot K_t}{T_{kt}}$$

Trong đó:  $C_{vl}^{ng}$  : Chi phí vật liệu, phụ tùng thay thế tính cho một tàu ngày khai thác

$K_t$  : Giá trị tàu,  $T_{kt}$  : thời gian khai thác tàu

$K_{vl}$  : Tỷ lệ trích chi phí vật liệu, phụ tùng thay thế

- Các loại dự toán khác

Ngoài các dự toán trên thì dự toán chi phí cố định còn có: Dự toán chi phí bảo hiểm xã hội, dự toán chi phí khấu hao, dự toán chi phí vận hành khác trong chuyến đi, dự toán chi phí quản lý khai thác tàu

*b, Dự toán chi phí biến đổi hoạt động của tàu trong chuyến đi*

Nhóm chi phí này bao gồm các loại sau: Chi phí lúc tàu chạy, chi phí lúc tàu đỗ, chi phí xếp dỡ hàng hóa, tiền tiêu vật...

- Dự toán chi phí nhiên liệu lúc tàu chạy trong một chuyến đi

Dự toán nhiên liệu lúc tàu chạy được xác định bằng công thức sau:

$$C_{nl}^c = C_{nl}^{ng} \cdot t_c = C_{nl}^{ng} \cdot \frac{L}{V}$$

Và:

$$C_{nl}^{ng} = q_{nl}^c \cdot C_g$$

$$q_{nl}^c = \frac{24 \cdot b \cdot N}{10^6}$$

Trong đó:  $C_{nl}^c$ : Chi phí nhiên liệu khi tàu chạy trong một chuyến đi

$t_c$ : Thời gian tàu chạy trên biển

L: Tổng chiều dài tàu hoạt động trong chuyến đi

V: Tốc độ khai thác tàu

$C_{nl}^{ng}$ : Chi phí nhiên liệu cho một tàu ngày khi chạy

$C_g$ : Đơn giá nhiên liệu cho một tấn nhiên liệu

$q_{nl}^c$ : Mức tiêu hao nhiên liệu cho một ngày

b: Định mức tiêu hao nhiên liệu cho một mã lực trong một giờ

N: Tổng công suất của máy tàu

- Dự toán chi phí lúc tàu đỗ ở cảng trong chuyến đi

Chi phí tàu đỗ ở cảng bao gồm các loại chi phí: nhiên liệu lhi tàu đỗ, hoa tiêu, lai dất, cầu tàu, neo đậu, buộc cởi dây, đại lý và một số khoản chi phí khác.

+ Dự toán chi phí nhiên liệu lúc tàu đỗ:

$$C_{nl}^d = q_{nl}^d \cdot C_g$$

Trong đó:  $C_g$ : Chi phí nhiên liệu khi tàu đi,  $q_{nl}^d$ : Định mức nhiên liệu khi tàu đi

$C_g$ : Đơn giá nhiên liệu

+ Dự toán chi phí hoa tiêu, tàu đẩy, lai dắt, neo đậu, buộc cột dây

$$C_{hd}^d = \sum C_{tn} \cdot G + \sum C_{nn} \cdot G \cdot d$$

Trong đó:  $C_{hd}^d$ : Chi phí tàu đi cho các hoạt động hoa tiêu, lai dắt, tàu đẩy... ở các cảng trong nước

$C_{tn}$ : Đơn giá tính cho một BRT hoặc một NRT hoặc một DWT ở các cảng trong nước

$C_{nn}$ : Đơn giá tính cho một BRT, hoặc một NRT, hoặc một DWT ở các cảng nước ngoài

d: Tỷ giá hối đoái

+ Dự toán chi phí đại lý môi giới

Dự toán này thường được xác định như sau:

$$C_{dl}^d = \frac{\sum K_{dl} \cdot D}{t_d}$$

Trong đó:  $C_{dl}^d$ : Chi phí đại lý môi giới tàu đi ở các cảng trong một ngày

$K_{dl}$ : Tỷ lệ hoa hồng phí ở các cảng tương ứng với từng lô hàng vận chuyển

D: Doanh thu vận chuyển tương ứng với các lô hàng vận chuyển

$t_d$  : thời gian tàu đỗ ở các cảng trong chuyến đi

+ Dự toán chi phí xếp dỡ hàng hóa ở các cảng trong chuyến đi

Dự toán này được xác định bằng công thức sau:

$$C_{xd} = C_h \cdot 2Q_{ch}$$

Trong đó:  $C_{xd}$ : Chi phí xếp dỡ hàng hóa ở các cảng trong chuyến đi

$C_h$  : Đơn giá trả trung bình tính cho một tấn hàng xếp dỡ ở các cảng trong chuyến đi

$Q_{ch}$ : Khối lượng vận chuyển hàng hóa của tàu trong chuyến đi

*c, Lập dự toán linh hoạt*

Dự toán linh hoạt là một loại dự toán phù hợp cho tất cả các loại hình doanh nghiệp. Khi doanh nghiệp lập dự toán dựa trên một mức hoạt động cụ thể thì dự toán này được gọi là dự toán tĩnh. Dự toán tĩnh không phù hợp với việc phân tích và kiểm soát chi phí, nhất là chi phí sản xuất chung, bởi vì mức hoạt động thực tế thường có sự khác biệt so với mức hoạt động dự toán. Vì vậy, dự toán linh hoạt ra đời đã giúp cho nhà quản trị có nhiều thông tin hơn để ứng phó với các tình huống sản xuất kinh doanh khác nhau.

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 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 cách ứng xử của chi phí, tức phân loại chi phí thành định phí và biến 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.

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

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

- Đối với biến phí:

Tổng BP đã điều chỉnh = Mức hoạt động thực tế x Biến phí đơn vị dự toán

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

### **1.3.5. Giá thành vận chuyển đường biển**

#### ***1.3.5.1 Khái niệm chung về giá thành vận chuyển đường biển***

“Giá thành vận chuyển đường biển là biểu hiện bằng tiền của tất cả các khoản chi phí về lao động sống và lao động vật hóa liên quan đến quá trình sản xuất phục vụ vận chuyển đường biển và tính cho đơn vị sản phẩm chuyển, như tấn và tấn – hải lý.”[13, tr.103]

Giá thành vận chuyển đường biển là một trong những chỉ tiêu công tác quan trọng của phương tiện vận tải biển, nó phụ thuộc vào các yếu tố kỹ thuật và kinh tế, xác

#### ***1.3.5.2 Phân loại giá thành và tính giá thành vận chuyển đường biển***

*a, Giá thành vận chuyển một tấn hàng*

“Giá thành vận chuyển một tấn hàng là toàn bộ chi phí cho một con tàu hoặc của toàn bộ đội tàu chia cho toàn bộ khối lượng hàng hóa vận chuyển được của một con tàu hoặc của cả đội tàu trong một thời kỳ xác định, như trong một chuyến đi, trong một năm.”[13, tr.104]

Ta có:

$$S_t = \frac{\sum C_i}{\sum Q_i}$$

Trong đó:  $S_t$  : Giá thành vận chuyển một tấn hàng

$\sum Q_i$  : Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của tàu hoặc đội tàu trong thời kỳ tính toán

$\sum C_i$  : Tổng chi phí của tàu hoặc đội tàu trong thời kỳ tính toán

Chỉ tiêu này chỉ được sử dụng rộng rãi khi vận chuyển một loại hàng, khoảng cách vận chuyển là ngắn và thường ổn định, phù hợp với hình thức khai thác tàu chuyển, nhất là tàu dầu.

Chỉ tiêu này có nhược điểm là không xác định được loại hàng gì, giá cước cho từng loại hàng đó và chi phí cho từng loại hàng đó. Chỉ tiêu này chưa phân biệt được hiệu quả kinh tế giữa các tàu và giữa các xí nghiệp vận chuyển.

*b, Giá thành vận chuyển một tấn – hải lý*

“Giá thành vận chuyển một tấn – hải lý là toàn bộ tổng chi phí của một tàu hoặc cả đội tàu chia cho khối lượng hàng hóa luân chuyển của một tàu hoặc cả đội tàu trong thời kỳ tính toán.”[13, tr.105]

Ta có:

$$S_{t.hl} = \frac{\sum C_i}{\sum Q_i . l_i}$$

Trong đó:  $S_{t.hl}$  : Giá thành vận chuyển một tấn – hải lý trong thời kỳ tính toán

$\sum Q_i . l_i$  : Tổng lượng luân chuyển hàng hóa của tàu hoặc đội tàu trong thời kỳ tính toán

$\sum C_i$  : Tổng chi phí của tàu hoặc đội tàu trong thời kỳ tính toán

Giá thành vận chuyển một tấn – hải lý là một chỉ tiêu tổng hợp thể hiện đặc trưng nhất của ngành vận tải biển. Nó biểu thị hiệu quả kinh tế tốt hay xấu của tàu và đội tàu khi vận chuyển một tấn hàng trên khoảng cách một hải lý.

Chỉ tiêu này cho phép đánh giá tương đối chính xác quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh của xí nghiệp vận tải biển trong thời kỳ tính toán. Song nó có nhược điểm là không đánh giá chính xác một cách toàn bộ sự hoạt động của các tàu đối với từng tuyến đường, đối với từng trường hợp cụ thể.

### 1.3.6 Kiểm soát chi phí

Kiểm tra, kiểm soát là chức năng quan trọng trong quản trị. Trong kế toán quản trị, kiểm tra trước, trong và sau các quá trình không chỉ nhằm mục đích đánh giá công tác, thành tích của mỗi cá nhân, mỗi bộ phận mà còn hỗ trợ việc tổ chức thực hiện cũng như điều chỉnh dự toán đã được lập của doanh nghiệp và làm cơ sở dự toán cho các kỳ sau.

Quá trình kiểm soát được thực hiện tùy thuộc vào việc phân chia trách nhiệm trong doanh nghiệp, hay nói cách khác tùy thuộc vào phân cấp trách nhiệm trong doanh nghiệp. Để kiểm soát chi phí cần xác định rõ trách nhiệm, thành quả của từng bộ phận trong đơn vị, lập kế hoạch và dự toán chi phí, và đánh giá ảnh hưởng của nhân tố lượng, nhân tố giá đến từng bộ phận.

Kiểm soát chi phí bao gồm:

#### 1.3.6.1 Kiểm soát chi phí sản xuất

- Kiểm soát chi phí nguyên vật liệu trực tiếp: Phân tích biến động

+ Biến động giá:

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng về} \\ \text{giá đến} \\ \text{biến động} \\ \text{NVLTT} \end{array} = \left( \begin{array}{cc} \text{Đơn giá} & \text{Đơn giá} \\ \text{nguyên} & \text{nguyên} \\ \text{vật liệu} & \text{vật liệu} \\ \text{trực tiếp} & \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} & \text{dự toán} \end{array} \right) \begin{array}{l} \text{Lượng} \\ \text{nguyên vật} \\ \text{liệu trực tiếp} \\ \text{thực tế} \\ \text{sử dụng} \end{array} \times$$

Ảnh hưởng về giá có thể âm hoặc dương. Nếu ảnh hưởng là âm thì giá vật liệu thực tế thấp hơn giá dự toán đặt ra. Tình hình này được đánh giá là tốt nếu chất

lượng vật liệu đảm bảo. Ngược lại, ảnh hưởng dương thể hiện giá vật liệu tăng so với dự toán sẽ làm tăng tổng chi phí sản xuất của doanh nghiệp.

+ Biến động về lượng

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng về} \\ \text{lượng đến} \\ \text{biến động} \\ \text{NVLTT} \end{array} = \left( \begin{array}{cc} \text{Nguyên} & \text{Nguyên} \\ \text{vật liệu} & \text{vật liệu} \\ \text{trực tiếp} & \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} & \text{dự toán} \\ \text{sử dụng} & \text{sử dụng} \end{array} \right) \times \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{nguyên vật} \\ \text{liệu trực} \\ \text{tiếp dự} \\ \text{toán} \end{array}$$

Nếu biến động về lượng là dương thể hiện lượng vật liệu sử dụng thực tế nhiều hơn so với dự toán, còn nếu là kết quả âm thể hiện lượng vật liệu sử dụng tiết kiệm so với dự toán.

- Kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp: phân tích biến động

+ Biến động về lượng

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng của thời} \\ \text{gian lao động đến} \\ \text{biến động chi phí} \\ \text{nhân công trực tiếp} \end{array} = \left( \begin{array}{cc} \text{Thời gian} & \text{Thời gian} \\ \text{lao động} & \text{lao động} \\ \text{thực} & \text{theo} \\ \text{tế} & \text{dự toán} \end{array} \right) \times \begin{array}{l} \text{Đơn giá} \\ \text{nhân công} \\ \text{trực tiếp} \\ \text{dự toán} \end{array}$$

+ Biến động về giá

$$\begin{array}{l} \text{Ảnh hưởng} \\ \text{của giá đến} \\ \text{biến động chi phí} \\ \text{nhân công trực tiếp} \end{array} = \left( \begin{array}{cc} \text{Đơn giá} & \text{Đơn giá} \\ \text{nhân công} & \text{nhân công} \\ \text{trực tiếp} & \text{trực tiếp} \\ \text{thực tế} & \text{dự toán} \end{array} \right) \times \begin{array}{l} \text{Thời} \\ \text{gian lao} \\ \text{động} \\ \text{thực tế} \end{array}$$

- Kiểm soát chi phí sản xuất chung: Chi phí sản xuất chung biến động là do sự biến động biến phí sản xuất chung và biến động định phí sản xuất chung

+ Kiểm soát biến động biến phí sản xuất chung

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

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

+ Kiểm soát biến động định phí sản xuất chung

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

**1.3.6.2 Kiểm soát chi phí bán hàng, chi phí quản lý doanh nghiệp:** cũng xét trên biến động biến phí và định phí tương tự như chi phí sản xuất chung.

### **1.3.7 Phân tích thông tin chi phí thích hợp để ra các quyết định kinh doanh của nhà quản trị**

Thông tin chi phí thích hợp sẽ hỗ trợ cho các nhà quản trị trong việc đưa ra 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 rất quan trọng trong các quyết định ngắn hạn. Điều này đòi hỏi kế toán quản trị chi phí phải phân loại chi phí theo những cách khác nhau đáp ứng yêu cầu quản trị chi phí.

#### **1.3.7.1 Phân tích chi phí theo các trung tâm chi phí**

Sự xuất hiện của trung tâm chi phí gắn liền với 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 doanh nghiệp, trung tâm chi phí thường tổ chức gắn liền với các bộ phận, đơn vị thực hiện chức năng sản xuất kinh doanh 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 khoản 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 (nguyên vật liệu chính, vật liệu phụ, nhiên liệu, phụ tùng thay thế...), 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 lượng 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 đoán xu hướng biến động giá, tình hình cung ứng vật tư giúp doanh nghiệp trong quá trình sản xuất, tiết kiệm chi phí.

- Đối với trung tâm sản xuất:

Báo cáo chi phí sản xuất bao gồm chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp và chi phí sản xuất chung 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 theo từng công đoạn sản xuất, từng phân xưởng sản xuất để kiểm soát chi phí gắn với trách nhiệm quản lý của từng bộ phận.

- Đối với trung tâm tiêu thụ:

Báo cáo về chi phí bán hàng của từng bộ phận tiêu thụ sản phẩm. Số liệu đánh giá cũng dựa trên thực tế và dự toán, tuy nhiên đối với loại chi phí này cần xem xét mối tương quan của nó với doanh thu tiêu thụ.

Trong các doanh nghiệp vận tải biển, giá cước do khách hàng chi trả cho một chuyến hành trình chính là sự biểu hiện của doanh thu.

- Đối với trung tâm quản lý:

Báo cáo về chi phí quản lý doanh nghiệp đặt trong mối quan hệ so sánh chênh lệch giữa thực tế và dự toán nhằm đánh giá tình hình thực hiện dự toán, kiểm soát chi phí của từng phòng ban chức năng thuộc bộ phận quản lý doanh nghiệp.

- Đối với trung tâm đầu tư:

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

Các báo cáo bộ phận còn thể hiện việc kiểm soát chi phí trong mối quan hệ với doanh thu ước tính, góp phần giảm tỷ lệ chi phí trên doanh thu để tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Khi phân tích trung tâm chi phí nếu thấy dấu hiệu bất lợi thì cần xác định những tác động bất lợi của bộ phận tương ứng như tình hình cung ứng vật tư, lao động, tình hình sản xuất, tình hình điều hành của nhà quản lý... Như vậy, đánh giá trách nhiệm của trung tâm chi phí, điều quan trọng nhất mà nhà quản lý cần quan tâm là giải thích những nguyên nhân nhằm tìm ra những khó khăn khi hoàn thành trách nhiệm và mục tiêu chung của doanh nghiệp.[8], [9], [10].

### **1.3.7.2 Phân tích mối quan hệ giữa chi phí – sản lượng – lợi nhuận (CVP)**

Phân tích mối quan hệ giữa chi phí - sản lượng – lợi nhuận (CVP) là một kỹ thuật được sử dụng để đánh giá ảnh hưởng của những thay đổi về chi phí, giá bán và sản lượng đối với lợi nhuận của doanh nghiệp. Việc phân tích này có tác dụng trong việc ra quyết định của nhà quản trị. Nội dung của phân tích CVP gồm:

- Phân tích điểm hoà vốn: Điểm hoà vốn là điểm mà tại đó tổng doanh thu bằng tổng chi phí.

$$\text{Doanh thu(Giá cước)} - \text{Tổng biến phí} - \text{Tổng định phí} = 0$$

Phân tích điểm hoà vốn giúp cho nhà quản trị xây dựng kế hoạch và đưa ra những phương án kinh doanh thích hợp. Chi phí khi phân tích điểm hoà vốn được phân tích thành biến phí và định phí, ta sẽ có sản lượng hoà vốn như sau:

$$\begin{aligned} \text{Sản lượng} &= \frac{\text{Tổng chi phí cố định}}{\text{Giá bán đơn vị(Giá cước đơn vị) - Chi phí biến đổi đơn vị}} \\ \text{hoà vốn} &= \frac{\text{Tổng chi phí cố định}}{\text{Số dư đảm phí đơn vị}} \end{aligned}$$

Trên cơ sở sản lượng hoà vốn ta xác định doanh thu hoà vốn như sau:

$$\text{Doanh thu hoà vốn} = \frac{\text{Tổng định phí}}{\text{Tỷ lệ số dư đảm phí}}$$

Mặc dầu điểm hoà vốn không phải là mục tiêu hoạt động của doanh nghiệp, nhưng phân tích điểm hoà vốn sẽ giúp cho doanh nghiệp có phương án kinh doanh tốt hơn.

- Phân tích mức sản lượng cần thiết để đạt mức sản lượng mong muốn
- Phân tích sự ảnh hưởng của thay đổi chi phí đến lợi nhuận.
- Phân tích sự ảnh hưởng của kết cấu mặt hàng đối với sự thay đổi của lợi nhuận.
- Phân tích sự thay đổi của giá bán đến lợi nhuận.

Để phân tích mối quan hệ chi phí – sản lượng – lợi nhuận, kế toán quản trị chi phí thường sử dụng các công cụ phân tích sau:

- Số dư đảm phí: là phần chênh lệch giữa doanh thu với biến phí sản xuất kinh doanh. Chỉ tiêu số dư đảm phí là công cụ có ý nghĩa quan trọng trong việc vận dụng mối quan hệ chi phí – sản lượng – lợi nhuận, do đó nó được sử dụng nhiều trong việc ra các quyết định kinh doanh của của nhà quản trị. Số dư đảm phí có thể tính cho đơn vị sản phẩm, từng loại sản phẩm hoặc tất cả các loại sản phẩm, nó thể hiện phần đóng góp của bộ phận sản phẩm vào việc tạo nên lợi nhuận của doanh nghiệp, tức là bộ phận nào có số dư đảm phí lớn sẽ có khả năng tăng lợi nhuận nhiều hơn. Tuy nhiên mức tăng lợi nhuận còn chịu ảnh hưởng bởi mối quan hệ biến động chi phí, sản lượng, và lợi nhuận.

- Tỷ lệ số dư đảm phí: là chỉ tiêu thể hiện bằng số tương đối quan hệ tỷ lệ giữa tổng số dư đảm phí với doanh thu, hoặc giữa phần đóng góp với giá bán. Khi đạt mức sản lượng trên điểm hoà vốn, doanh thu tăng lên lợi nhuận sẽ tăng một mức bằng tỷ lệ số dư đảm phí với doanh thu. Có nghĩa là khi tăng cùng một lượng doanh thu, sản phẩm nào có tỷ lệ số dư đảm phí lớn sẽ đạt mức lợi nhuận cao hơn. Đây là nguyên tắc chỉ dẫn những biến động lợi nhuận trong mối quan hệ giữa tỷ lệ số dư đảm phí với doanh thu.



Tuy nhiên công cụ phân tích này có một số hạn chế vì nó dựa trên giả thuyết kết cấu sản phẩm cố định, giá bán đơn vị sản phẩm không đổi, chi phí phải phân thành định phí và biến phí một cách chính xác, định phí không thay đổi trong phạm vi hoạt động, giá trị đồng tiền ổn định... Vì vậy tính khả thi và sự chính xác khi ra quyết định dựa vào quan hệ CVP cần phải xem xét trong những điều kiện cụ thể và cần thiết. Trong khi đó các nhà quản trị lại thường xuyên đưa ra các quyết định phức tạp, khó khăn trước những biến động của những thông tin phức tạp liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh. Do đó cần có phương án khoa học tổng hợp, phân tích và báo cáo ngắn gọn, nhanh chóng những thông tin cần thiết đảm bảo cho việc ra quyết định của nhà quản trị chính xác, đó là phương pháp phân tích thông tin chi phí thích hợp cho việc ra quyết định kinh doanh. [2], [6], [10], [12].

### ***1.3.7.3 Phân tích thông tin chi phí thích hợp cho việc ra các quyết định kinh doanh***

Phương pháp phân tích thông tin chi phí thích hợp sẽ hỗ trợ cho nhà quản trị trong việc lựa chọn các thông tin thích hợp cho việc ra quyết định kinh doanh. Quá trình ra quyết định là việc lựa chọn từ nhiều phương án khác nhau, mỗi phương án bao gồm rất nhiều thông tin kế toán. Trong đó thông tin về chi phí luôn là yếu tố quan trọng mà các doanh nghiệp cần xem xét để lựa chọn khi ra các quyết định thích hợp.

Quá trình phân tích thông tin chi phí thích hợp bao gồm các bước:

- Tập hợp chi phí liên quan đến mỗi phương án kinh doanh, chi phí này bao gồm chi phí thực tế ước tính, chi phí tiềm ẩn và chi phí cơ hội.
- Loại bỏ các khoản chi phí chìm, là những chi phí phát sinh luôn tồn tại ở tất cả phương án kinh doanh.
- Loại bỏ các chi phí phát sinh như nhau trong tương lai ở các phương án kinh doanh.
- Các chi phí còn lại là thông tin chi phí thích hợp cho việc chọn các phương án.

Thông tin chi phí thích hợp sẽ khác nhau khi so sánh lựa chọn các phương án kinh doanh. Tuy nhiên tùy theo từng mục đích mà kế toán sử dụng thông tin thích hợp cho việc ra quyết định. Các nhà KTQT chi phí phải phân loại và nhận diện chi phí một cách đúng đắn nhằm đáp ứng yêu cầu quản trị chi phí. Mô hình phân tích thông tin chi phí thích hợp giúp nhà quản trị có những thông tin nhanh hơn nhưng vẫn đảm bảo tính khoa học và chính xác.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 1**

KTQT ra đời từ rất lâu, là công cụ khoa học hữu hiệu, tồn tại và phát triển qua các hình thái kinh tế xã hội. Cùng với sự phát triển của nền sản xuất hàng hoá, KTQT ngày càng hoàn thiện lẫn nội dung và hình thức, nó thực sự trở thành công cụ không thể thiếu được trong quản lý, kiểm tra, kiểm soát và điều hành các hoạt động kinh tế tài chính ở các đơn vị.

Chương 1 của luận văn dành phần lớn nội dung đi sâu nghiên cứu bản chất của KTQT chi phí, những đặc thù của ngành sản xuất vận tải biển. Luận văn cũng khái quát qua các loại chi phí, kiểm tra và đánh giá thực hiện trung tâm chi phí, phân tích thông tin chi phí thích hợp để quyết định kinh doanh của nhà quản trị cũng như đánh giá kiểm soát thông qua các trung tâm chi phí.

Đây là những tiền đề lý luận cơ sở cho việc nghiên cứu thực trạng công tác KTQT chi phí và đánh giá trách nhiệm của trung tâm chi phí cũng như định hướng cho các giải pháp hoàn thiện công tác tổ chức KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

## **CHƯƠNG 2:**

# **THỰC TRẠNG CÔNG TÁC KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ VÀ KIỂM SOÁT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

### **2.1 KHÁI QUÁT CHUNG VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

#### **2.1.1 Quá trình hình thành của Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.**

Song song với việc phát triển kinh tế của đất nước, nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá cho xã hội. Trọng tâm của ngành giao thông vận tải là khôi phục lại đường bộ, đường sắt, đường hàng không, bên cạnh đó tuyến vận tải đường thuỷ là một mũi nhọn cần được phát huy với các điều kiện thuận lợi góp phần xây dựng kinh tế đất nước sau nhiều năm cả nước tập trung cho chiến tranh.

Đứng trước yêu cầu cấp thiết về xây dựng lại tuyến vận tải đường thuỷ, ngày 28 tháng 6 năm 1978 Ủy Ban Nhân Dân thành phố Quảng Nam – Đà Nẵng ra quyết định số 1041/QĐ-UB V/v thành lập Công ty vận tải biển Quảng Nam – Đà Nẵng trực thuộc sở giao thông công chính Thành phố Đà Nẵng.

Thực hiện quyết định số 1678/QĐ-UB ngày 14 tháng 09 năm 1985 của UBND tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng đã tách Công ty Vận tải Sông biển Quảng Nam – Đà Nẵng thành hai công ty:

\* Công ty vận tải xuất nhập khẩu – trực thuộc Công Ty Liên hiệp XNK tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng, tên viết tắt DANASCO. Đội tàu của Công ty gồm hai chiếc tàu của Sông Thu và tàu Đà Nẵng, chuyên làm công tác vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu cho tỉnh nhà và cả miền trung.

\* Công ty vận tải sông biển Quảng nam – Đà Nẵng, tên giao dịch viết tắt là DANASHIP, có nhiệm vụ chuyên chở hàng hoá trong nước.

Sau khi có nghị định 388/HĐ-BT ngày 07 tháng 05 năm 1992 của chính phủ, Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng ra quyết định số 2941/QĐ –UB ngày

16 tháng 10 năm 1992 về việc sáp nhập hai công ty vận tải biển – trực thuộc sở giao thông vận tải biển tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng.

Xuất phát từ định hướng của Đảng là chuyển từ nền kinh tế tập trung quan liêu, bao cấp sang nền kinh tế thị trường, đa dạng hoá ngành nghề mở rộng quan hệ và giao dịch với các nước lân cận và quốc tế. Dựa vào năng lực của công ty và biện pháp củng cố trong sản xuất kinh doanh, ngày 04 tháng 05 năm 1995 Công ty vận tải biển QN-ĐN đã lập tờ trình số 511/TT trình UBND tỉnh QN-ĐN để xin đổi tên công ty và bổ sung ngành nghề kinh doanh. Đến ngày 15 tháng 05 năm 1995 UBND tỉnh QN-ĐN ra quyết định số 611/QĐ-UB về việc đổi tên và bổ sung ngành nghề kinh doanh cho doanh nghiệp nhà nước. Công ty đổi tên thành Công ty vận tải biển thương mại – trực thuộc sở giao thông vận tải QN-ĐN.

Thực hiện Nghị quyết của chính phủ về việc tách tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng thành hai đơn vị độc lập khác nhau là thành phố Đà Nẵng trực thuộc Trung ương và tỉnh Quảng Nam. Ngày 31/12/1997 Chủ tịch Ủy Ban nhân dân thành phố Đà Nẵng ra quyết định số 5473/QĐ-UB về việc đổi tên Công ty vận tải biển và thương mại QN-ĐN thành Công ty vận tải biển và thương mại Đà Nẵng trực thuộc Sở giao thông công chính Đà Nẵng.

Thực hiện quyết định số 9364/QĐ-UBND ngày 30/12/2006 về việc phê duyệt phương án cổ phần hoá và chuyển công ty vận tải biển và thương mại Đà Nẵng thành Công ty cổ phần với tên gọi mới là: **CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

### **2.1.2 Quá trình phát triển**

Do mới được thành lập, nguồn ngân sách Nhà nước đầu tư ít nên trong thời gian từ năm 1978 đến năm 1982, phương tiện vận tải của Công ty chỉ trên 5 chiếc tàu gỗ có trọng tải từ 50-100 tấn, được mua lại từ tư nhân. Với số lượng phương tiện hạn chế cùng với cán bộ quản lý chưa có kinh nghiệm, nguồn hàng để vận chuyển không ổn định, phải phụ thuộc vào việc lập kế hoạch tập trung của Nhà nước, chi phí cao dẫn đến hiệu quả kinh doanh thấp.

Trong thời gian từ năm 1982-1983, do yêu cầu phát triển của đội tàu, Công ty được Nhà nước đầu tư đóng mới 2 tàu sắt là tàu Vĩnh Điện và tàu Phú Ninh, với mỗi chiếc có trọng tải là 400 tấn. Năm 1983-1985, tiếp tục đầu tư để Công ty mua thêm 2 chiếc tàu cũ của Nhật Bản là tàu Sông Thu và tàu Đà Nẵng.

Tình hình lao động năm 2007 là 100 người, đến năm 2008 là 105 người. Lao động qua hai năm chỉ tăng lên 5 người, do đơn vị mới chuyển đổi hình thức công ty nên tình hình lao động cũng không biến động nhiều, đến năm 2011 chỉ còn lại 97 người giảm 03 lao động so với năm 2008, nguyên nhân là do tình hình khủng hoảng kinh tế năm 2009-2010 làm ảnh hưởng đến hoạt động của Công ty, nên Công ty có chính sách cắt giảm lao động để giảm bớt chi phí.

Hiện nay, ngoài văn phòng chính Công ty còn có hai xí nghiệp hạch toán phụ thuộc là xí nghiệp cảng X50 và xí nghiệp dịch vụ sơn que hàn. Hoạt động kinh doanh chủ yếu của Công ty là vận tải biển, hiện tại Công ty có một đội tàu biển gồm ba chiếc:

**Bảng 2.1: Bảng đội tàu Công ty**

TT	Tên tàu	Trọng tải(Tấn)	Năm đóng	Nơi đóng	GT (Tấn)	NT (Tấn)	CV
1	Thuận Phước	6.500	2004	Việt Nam	4.039	2.360	3.600
2	Chu Lai	5.505	2000	Việt Nam	3.175	1.566	2.900
3	Thuận Phước 09	2.478	1997	Nhật Bản	2.475	1.366	1.500

Doanh thu của Công ty năm 2007 là 44.784.865.276 đồng đến năm 2011 là 58.750.842.849 đồng tăng lên 13.965.977.573 đồng. Tuy doanh thu của Công ty tăng lên qua từng thời kỳ, nhưng việc cạnh tranh với các doanh nghiệp khác ngày càng khó khăn. Chính vì vậy, Công ty đang từng bước đổi mới tiến hành nâng cấp

đội tàu biển và nâng cao năng lực quản lý của ban lãnh đạo, đào tạo cán bộ công nhân viên để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của công việc.

**Bảng 2.2: Một số chỉ tiêu kinh tế chủ yếu của toàn công ty 5 năm (2007-2011)**

*Đơn vị tính: Triệu đồng*

TT	Các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu	Năm 2007	Năm 2008	Năm 2009	Năm 2010	Năm 2011	Tốc độ tăng trưởng bình quân 5 năm
1	Tổng doanh thu	44.784	73.679	55.455	67.760	58.750	107,02%
2	Tổng lợi nhuận	142	2.139	103	2.080	1.980	193,24%
3	Vốn nhà nước	3.870	3.870	3.870	3.870	3.870	100%
4	Nguyên giá TSCĐ	115.113	116.091	115.222	115.222	115.222	100%

## **2.2 CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ VÀ CƠ CẤU TỔ CHỨC CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

### **2.2.1 Chức năng, nhiệm vụ**

Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng có chức năng thực hiện hoạt động sản xuất kinh doanh trên cơ sở sử dụng, bảo toàn và phát triển một cách hiệu quả nguồn vốn của nhà nước đầu tư vào công ty, đáp ứng nhu cầu vận tải và các nhu cầu khác trong và ngoài nước để phục vụ cho công cuộc phát triển kinh tế, phục vụ quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

Phù hợp với chức năng đó, theo giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0400100993 do sở kế hoạch đầu tư cấp ngày 02 tháng 04 năm 2007 và đăng ký thay đổi lần thứ 2 vào ngày 28 tháng 01 năm 2010, Công ty có nhiệm vụ như sau:

Kinh doanh vận tải hàng hoá ven biển và viễn dương. Kinh doanh vận tải hàng hoá đường thuỷ nội địa. Kinh doanh vận tải đường thuỷ. Kinh doanh vận tải hàng. Kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng. Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thuỷ. Bốc xếp hàng hoá. Kinh doanh kho bãi và lưu giữ hàng hoá. Dịch vụ đóng gói. Gia công cơ khí. Sửa chữa máy móc thiết bị, thiết bị điện. Đại lý, môi giới, đấu giá máy móc thiết bị. Kinh doanh máy móc thiết bị và phụ tùng máy khác. Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất. Nuôi trồng thuỷ sản

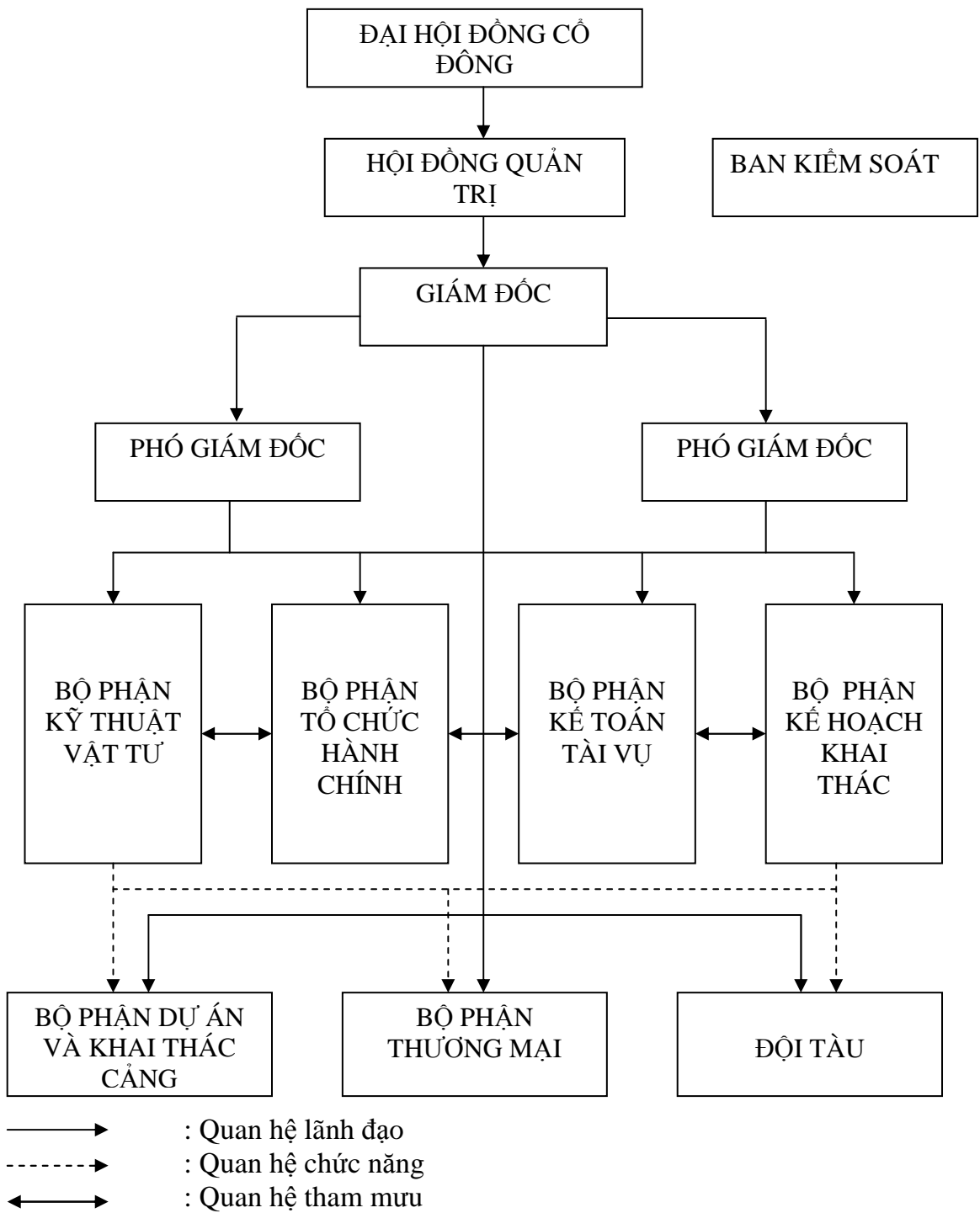
biển và nội địa. Chế biến, bảo quản thủy sản và các sản phẩm từ thủy sản. Kinh doanh trang thiết bị bảo hộ lao động. Kinh doanh hàng da và giả da. Kinh doanh hàng mỹ phẩm, chế biến vệ sinh. Kinh doanh hàng gốm, sứ, thủy tinh, đồ điện gia dụng. Kinh doanh sách, báo, tạp chí, văn phòng phẩm. Kinh doanh dụng cụ thể dục, thể thao, trang thiết bị văn phòng. Sửa chữa tàu biển, phương tiện thủy.

Với ngành nghề kinh doanh nêu trên đã tạo điều kiện cho Công ty phát triển hết tiềm năng sẵn có, tăng khả năng chiếm lĩnh thị trường và mở rộng cơ hội kinh doanh. Tuy nhiên, việc hoạt động nhiều ngành nghề kinh doanh đòi hỏi phải nâng cao chất lượng quản lý và hiệu quả đầu tư của doanh nghiệp.

### **2.2.2 Cơ cấu bộ máy tổ chức**

Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng là công ty cổ phần với 30% vốn của nhà nước, hoạt động theo luật công ty cổ phần và luật doanh nghiệp. Hệ thống tổ chức quản lý của Công ty như sau:

- \* Đại hội đồng quản trị: Hội đồng quản trị, ban kiểm soát
- \* Ban Giám Đốc: Giám đốc, hai phó Giám đốc
- \* Các phòng nghiệp vụ:
  - + Bộ phận kỹ thuật, vật tư
  - + Bộ phận tổ chức hành chính
  - + Bộ phận kế toán tài vụ
  - + Bộ phận kế hoạch khai thác



**Hình 2.1: Sơ đồ tổ chức Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng**



### **2.2.3 Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng**

- Đại hội đồng cổ đông: Là cơ quan có thẩm quyền cao nhất tại Công ty. Đại hội đồng cổ đông thường niên tổ chức mỗi năm một lần với sự tham gia của tất cả các cổ đông có quyền biểu quyết. Đại hội đồng cổ đông phải thảo luận và biểu quyết đối với các nghị quyết về các vấn đề đã được đưa vào chương trình họp.

- Hội đồng quản trị: Gồm có 5 người do ĐHĐCĐ bầu ra, nhiệm kỳ của Hội đồng quản trị là 5 năm. HĐQT là cơ quan quản lý của Công Ty, có toàn quyền nhân dân Công ty để giải quyết các vấn đề liên quan đến mục đích, quyền lợi của Công ty trừ những thẩm quyền thuộc về ĐHĐCĐ.

- Ban kiểm soát: Bao gồm 3 thành viên do ĐHĐCĐ bầu ra. Nhiệm kỳ của ban kiểm soát là 5 năm, ban kiểm soát được HĐQT tham khảo ý kiến về sự cần thiết và việc chi định Công ty kiểm toán độc lập, mức phí kiểm toán và mọi vấn đề liên quan đến sự bãi nhiệm hay rút lui của Công ty kiểm toán.

- Giám đốc: Là người chịu trách nhiệm cao nhất trước nhà nước về hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị mình. Giám đốc theo dõi công việc chung của toàn Công ty, giám sát chặt chẽ việc thực hiện kế toán hạch toán, đồng thời ban hành những quy định nhằm thúc đẩy quá trình sản xuất kinh doanh như khen thưởng kịp thời, khuyến khích phát huy thành tích đối với những cá nhân, tập thể có thành tích xuất sắc đóng góp cho Công ty, đồng thời xử lý kỷ luật đối với những cá nhân vi phạm nội quy, quy chế sản xuất. Giám đốc tham khảo ý kiến tham mưu của các bộ phận, ghi nhận, chọn lựa và quyết định để ban hành những quy định nhằm hoàn thiện quá trình sản xuất kinh doanh.

- Trưởng bộ phận kỹ thuật – vật tư: Là người có nhiệm vụ theo dõi các vấn đề có liên quan sửa chữa tàu như trùng tu, đại tu, sửa chữa nhỏ... chỉ đạo các kế hoạch sửa chữa, bảo quản đúng thời hạn, theo dõi về quản lý phương tiện vận tải, bảo quản kho vật tư thiết bị.

- Bộ phận kỹ thuật vật tư: Có nhiệm vụ tổng hợp và cân đối các kế hoạch cung ứng vật tư kỹ thuật của các tàu, tính toán các định mức tiêu hao nhiên liệu, vật liệu... để lên kế hoạch mua sắm, dự trữ, bảo quản vật tư, phụ tùng, nhiên liệu,...

- Bộ phận tổ chức hành chính: Có nhiệm vụ lập kế hoạch lao động tiền lương, tiến hành xây dựng và sửa chữa định mức lao động, phụ trách công tác lao động tiền lương, quản lý lao động, bảo hiểm xã hội, quản lý quỹ tiền lương, xây dựng định biên và chức trách cho các phòng ban dựa vào kế hoạch sản xuất của Công ty, lên bảng cân đối về nhu cầu phương tiện của phòng kinh doanh khai thác và việc sử dụng đưa phương tiện vào sửa chữa để xây dựng kế hoạch tiền lương, bảo hiểm xã hội.

- Bộ phận kế toán tài vụ: Có nhiệm vụ tiến hành kế toán bằng tiền kết quả hoạt động, kinh tế của Công ty và chỉ đạo nghiệp vụ cho các nhân viên ở trong phòng. Chấp hành quy chế tài chính sử dụng hợp lý tiền vốn, cân đối thu chi trong Công ty, lập kế hoạch tài vụ theo thời gian tháng, quý, năm. Lập tín dụng vay vốn ở ngân hàng, quản lý tiền mặt, tiền gửi ngân hàng. Lập báo cáo định kỳ về thống kê và quyết toán nguồn vốn có hiệu quả. Phân tích các hoạt động sản xuất kinh doanh. Phân tích giá thành từ đó đề ra các biện pháp hữu hiệu nhằm khắc phục những khó khăn tồn đọng.

- Bộ phận kế hoạch khai thác: Có nhiệm vụ lập kế hoạch sản xuất của các tàu, tìm kiếm ký kết các hợp đồng vận chuyển với các chủ hàng, chỉ đạo và giải quyết kịp thời các vấn đề có liên quan đến kế hoạch sản xuất hay kế hoạch vận tải của các tàu.

- Bộ phận kinh doanh thương mại: Do hai cửa hàng trưởng chịu trách nhiệm trực tiếp về kinh doanh của cửa hàng và chịu sự điều hành trực tiếp của Giám đốc Công ty.

- Bộ phận dự án và khai thác cảng: Giám đốc trực tiếp điều hành

Hiện Công ty có 03 con tàu với tổng tải trọng 13.526 tấn. Từ năm 2000 đến nay, Công ty luôn hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch, kinh doanh có lãi, bảo toàn và phát triển vốn.

Nhằm ổn định sản xuất và giữ vững thị phần vận tải, Công ty đã chủ động đổi mới đội tàu và nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường công tác tiếp thị... Bên cạnh đó, những năm gần đây, Công ty đã nhanh chóng đổi mới Công tác quản lý trên các mặt: tăng cường đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ quản lý nhằm đảm bảo đủ năng lực và trình độ chuyên môn, ngoại ngữ để tiếp thu và áp dụng các phương thức quản lý tiên tiến vào thực tế sản xuất, để đưa Công ty từ một doanh nghiệp vận tải thông thường thành một doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải thực sự, tăng cường công tác quản lý chi phí để tạo sức mạnh cạnh tranh về cước vận tải, góp phần giảm chi phí chung cho đơn vị và đem lại lợi ích cho người sử dụng dịch vụ của Công ty.

Tính đến nay, Công ty đã đi vào hoạt động ổn định, cơ sở vật chất, vốn, vật tư, đội ngũ cán bộ thuyền viên của Công ty vững mạnh. Tuy nhiên nhịp độ sản xuất chưa ổn định, chưa đạt hiệu quả kinh tế cao, các điều kiện khách quan của nền kinh tế tác động không nhỏ vào kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty.

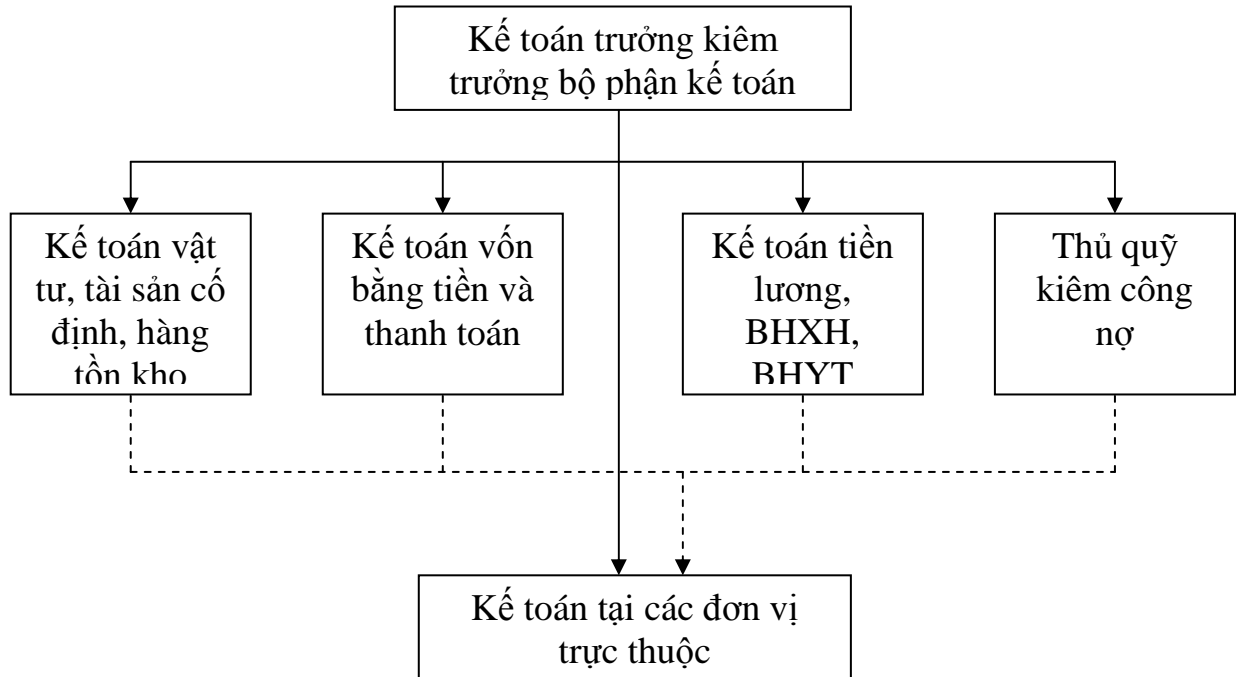
**Bảng 2.3: Tuyến hoạt động của từng tàu**

STT	TÊN TÀU	TRỌNG TẢI	TUYẾN HOẠT ĐỘNG
01	Tàu Thuận Phước	6.500 tấn	Ngoài nước
02	Tàu Chu Lai	5.505 tấn	Trong nước
03	Tàu Thuận Phước 09	2.478 tấn	Trong nước

## 2.3 TỔ CHỨC KẾ TOÁN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG

### 2.3.1 Tổ chức bộ máy kế toán

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**

### 2.3.2 Chức năng, nhiệm vụ của các nhân viên kế toán

Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng là một đơn vị có 30% vốn góp của nhà nước. Để phù hợp với yêu cầu phân cấp quản lý tài chính công ty thực hiện mô hình kế toán phân tán gồm: trụ sở chính là Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng và hai xí nghiệp trực thuộc hạch toán tự trang trải là: Xí nghiệp dịch vụ sơn que hàn và xí nghiệp cảng X50.

Từng phần hành kế toán viên đảm nhận các công việc sau:

- **Kế toán trưởng:** Là người tham mưu cho Giám đốc, chịu trách nhiệm trước Giám đốc tổ chức và chỉ đạo thực hiện toàn bộ công tác kế toán, tài chính, tín dụng và thông tin kinh tế ở Công ty. Tổ chức hạch toán kế toán theo quy chế quản lý tài thể. Hướng dẫn, phổ biến chính sách chế độ Nhà nước cho từng kế toán viên và điều chỉnh hợp lý.

- **Kế toán vật tư:** Là nhân viên chịu trách nhiệm theo dõi quá trình nhập, xuất, tồn vật tư. Định kỳ hay đột xuất kiểm tra đối chiếu một số vật tư chủ yếu lên bảng kê và bảng phân bổ vật tư. Đồng thời có nhiệm vụ theo dõi tăng giảm và sử dụng TSCĐ trong Công ty và tính khấu hao, theo dõi tình hình nhập, xuất, tồn vật tư.

- **Kế toán vốn bằng tiền và thanh toán:** Có nhiệm vụ theo dõi tình hình tiền mặt tại quỹ và tiền mặt tại ngân hàng, bên cạnh đó còn phải theo dõi các khoản phải thu, phải trả và các khoản thu nộp ngân sách Nhà nước.

- **Kế toán tiền lương và BHXH:** Có nhiệm vụ cùng bộ phận tổ chức hành chính xác định số BHXH, BHYT của người lao động theo từng đội tàu và Công ty. Theo dõi tình hình thanh quyết của khoản thu, chi BHXH, BHYT. Nhận bảng chấm công và các chứng từ liên quan khác, tính lương và các khoản được hưởng theo chế độ từng người.

- **Thủ quỹ kiêm công nợ:** Theo dõi con số nợ vay, kiểm tra đối chiếu tình hình tiền mặt tại quỹ Công ty và tiền gửi Ngân hàng với kế toán thanh toán đảm bảo cho quá trình thu chi của đơn vị.

## **2.4 PHÂN CẤP QUẢN LÝ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẰNG**

Công ty thực hiện việc quản lý chi phí theo quy định chế độ hiện hành của Nhà nước. Chi phí bao gồm chi phí cho hoạt động kinh doanh, chi phí hoạt động tài chính và chi phí khác.

**2.4.1 Chi phí hoạt động kinh doanh:** là khoản chi phí hợp lý liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh mà Công ty bỏ ra trong năm tài chính, bao gồm:

- **Chi phí nguyên vật liệu, nhiên liệu, động lực ...** (gọi tắt là chi phí nguyên vật liệu) tính theo mức tiêu hao thực tế và giá thực tế xuất kho.

+ Mức tiêu hao nhiên liệu do Phòng kỹ thuật vật tư xây dựng đề trình Giám Đốc phê duyệt và chịu trách nhiệm về tính chính xác của các định mức đó. Kết thúc năm Công ty thực hiện quyết toán nhiên liệu, phân tích tình hình sử dụng định mức để Công ty đưa ra định mức tiêu hao nhiên liệu phù hợp với thực tế.

+ Chi thưởng tiết kiệm nguyên vật liệu trong quá trình tàu vận hành. Mức thưởng do Giám đốc quyết định căn cứ vào hiệu quả của việc tiết kiệm mang lại nhưng không được lớn hơn số tiết kiệm chi phí do việc đó mang lại.

+ Chi phí vật tư phụ tùng thay thế theo quy định của nhà sản xuất và tình hình sử dụng thực tế.

+ Giá thực tế xuất kho nguyên vật liệu theo giá xuất kho bình quân gia quyền.

- **Chi phí khấu hao tài sản cố định:** Tất cả tài sản cố định hiện có của Công ty đều phải trích khấu hao, gồm cả tài sản cố định không cần dùng, chờ thanh lý. Tài sản cố định đã khấu hao hết giá trị nhưng vẫn đang sử dụng vào hoạt động sản xuất kinh doanh thì không phải trích khấu hao nữa.

Mức trích khấu hao: Công ty quyết định mức trích khấu hao cụ thể theo quy định hiện hành.

- **Chi phí tiền lương, tiền công và các khoản phụ cấp:**

Chi phí tiền lương, tiền công và các khoản phụ cấp có tính chất lương phải trả; tiền ăn giữa ca theo quy định. Chi ăn giữa ca cho người lao động do Giám đốc quyết định phù hợp với hiệu quả sản xuất kinh doanh, mức chi hàng tháng không vượt quá mức lương tối thiểu theo quy định.

Phòng tổ chức và phòng kế toán xây dựng phương án tiền lương, thưởng theo quy chế lương, thưởng của Công ty (trừ các chức danh thuộc quyền quản lý của Hội đồng quản trị).

- **Chi phí bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm y tế, kinh phí công đoàn:** Trích bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm y tế cho người

lao động và trích kinh phí công đoàn cho hoạt động công đoàn theo quy định hiện hành.

- **Chi phí dịch vụ mua ngoài:** là các khoản chi phí dịch vụ mua ngoài phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty, trong đó:

+ Chi phí sửa chữa lớn tài sản cố định được hạch toán vào chi phí trong năm theo số thực chi, nếu lỗ thì phân bổ một phần cho năm sau. Chi phí sửa chữa lớn đối với tài sản cố định đặc thù theo chu kỳ được trích trước vào chi phí theo dự toán chi, thời điểm trích là cuối mỗi tháng. Khi thực hiện sửa chữa lớn, nếu số thực chi lớn hơn số trích trước, phần chênh lệch hạch toán vào chi phí; nếu nhỏ hơn thì hạch toán giảm chi phí.

+ Chi phí điện, nước, điện thoại...: Các phòng ban, đơn vị thuộc Công ty phải sử dụng đúng mục đích phục vụ cho công tác sản xuất kinh doanh của công ty, tuyệt đối không được sử dụng cho mục đích cá nhân.

- **Chi phí khác bằng tiền:** phản ánh các chi phí bằng tiền ngoài các chi phí kể trên phục vụ cho hoạt động kinh doanh, bao gồm:

+ Chi giao dịch, môi giới, tiếp khách, tiếp thị, xúc tiến thương mại, quảng cáo: Công ty thanh toán theo chứng từ thực tế phát sinh trên cơ sở gắn liền với hoạt động sản xuất kinh doanh và hiệu quả kinh tế của Công ty.

Khi có yêu cầu phát sinh các nội dung trên, cá nhân, đơn vị phải báo cáo và xin ý kiến Giám đốc Công ty, phụ trách đơn vị trước khi thực hiện. Giám đốc Công ty, phụ trách đơn vị chịu trách nhiệm về những quyết định của mình.

+ Các khoản thuế tài nguyên, thuế đất, thuế môn bài.

+ Tiền thuê đất.

+ Trợ cấp thôi việc, mất việc cho người lao động.

+ Chi phí bảo hộ lao động, chi phí bồi thường tai nạn lao động.

+ Đào tạo nâng cao năng lực quản lý, tay nghề của người lao động.

+ Cho công tác y tế, nghiên cứu khoa học, đổi mới công nghệ.

+ Thưởng sáng kiến, thưởng năng suất lao động.

+ Chi phí cho lao động nữ.

- + Chi phí cho công tác bảo vệ môi trường.
- + Chi phí bảo hành sản phẩm.
- + Chi phí ăn ca cho người lao động.
- + Chi phí cho công tác đảng, đoàn thể tại Công ty (phần chi ngoài kinh phí của tổ chức đảng, đoàn thể được chi từ nguồn quy định)
- + Các khoản chi bằng tiền khác
- + Công tác phí: Định mức chi phí cho người đi công tác do Giám Đốc quyết định theo đề xuất của Phòng tổ chức hành chính (sau khi đã thống nhất với kế toán trưởng Công ty) phù hợp với các văn bản quy định hiện hành. Tùy từng thời điểm Giám đốc sẽ ban hành quy định đối với khoản chi này.

**2.4.2 Chi phí hoạt động tài chính:** bao gồm các khoản chi liên quan đến đầu tư ra ngoài Công ty, tiền lãi phải trả do huy động vốn, chênh lệch tỷ giá khi thanh toán, chi phí chiết khấu thanh toán, chi phí cho thuê tài sản, dự phòng giảm giá các khoản đầu tư dài hạn.

**2.4.3 Chi phí khác:** bao gồm chi phí thanh lý, nhượng bán tài sản cố định...

#### **2.4.4 Kiểm tra, kiểm soát chi phí ở Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng**

Kiểm tra, kiểm soát là chức năng quan trọng trong quản trị. Hiện nay, việc kiểm soát chi phí đối với Công ty không có một quy định cụ thể mà thông qua cơ chế quản lý tài chính. Theo quy định, Công ty thực hiện theo luật kế toán, lập và gửi các 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. Giám đốc có trách nhiệm về báo cáo quyết toán để trình hội đồng quản trị thông qua, thực hiện quy chế giám sát, đánh giá hiệu quả hoạt động của Doanh nghiệp. Tại phòng kế toán tài vụ, việc kiểm tra và theo dõi báo cáo tài chính là do trưởng phòng kế toán đảm nhiệm. Phòng tài chính kế toán có nhiệm vụ kiểm tra giám sát các khoản thu chi tài chính theo quy định. Các khoản chi phải có hoá đơn chứng từ hợp lý, hợp lệ kèm theo. Nếu không có chứng từ hợp lý, hợp lệ thì người thực hiện khoản chi sẽ không được thanh toán. Các khoản doanh thu và chi phí được thực hiện theo chế độ kế toán do Bộ tài chính quy định.



Trong thực tế, việc kiểm tra, kiểm soát tài chính chỉ được thực hiện khi thay đổi, sắp xếp lại doanh nghiệp, chưa thực sự xây dựng một cơ chế giám sát chặt chẽ và rõ ràng.

Đối với các đơn vị hạch toán phụ thuộc có trách nhiệm gửi các báo cáo tài chính về phòng kế toán tài vụ Công ty kịp thời, để tập hợp và lập thành báo cáo chính thức. Đối với Công ty là đơn vị kinh doanh vận tải biển nên việc kiểm tra, kiểm soát chi phí là việc hết sức quan trọng, đa số chi phí phát sinh là trong các chuyến hành trình biển của các con tàu nên việc kiểm soát chi phí là cực kỳ khó khăn. Bên cạnh đó Công ty cũng chưa thành lập một bộ phận chuyên quản về chi phí và bộ phận kiểm soát nội bộ hoạt động chưa hiệu quả.

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 vào cuối tháng, quý, năm mà chưa ban hành một hệ thống kiểm soát quản trị cho phép thấy được thực chất hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị. Chưa xây dựng được các báo cáo, theo dõi chi phí của từng hoạt động để đánh giá hiệu quả kinh doanh, chưa có một giải pháp hợp lý để kiểm soát chi phí để hạn chế những rủi ro trong hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị.

## **2.5 THỰC TRẠNG TỔ CHỨC THỰC HIỆN KTQT CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

Các doanh nghiệp vận tải biển là các đơn vị đặc thù trong nền kinh tế. Các doanh nghiệp vận tải biển phải xoá bỏ tư tưởng cơ chế tập trung, kế hoạch hoá mà thay vào đó là sự chủ động tìm kiếm các giải pháp giảm chi phí, tìm kiếm thị trường, nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh. KTQT chi phí trong các doanh nghiệp vận tải biển là vấn đề khó khăn bởi tính phức tạp của việc phát sinh chi phí, sự đa dạng của hàng hoá và luồng tuyến vận chuyển. Qua nghiên cứu thực tế công tác kế toán tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, ta có thể thấy thực trạng công tác tổ chức kế toán quản trị 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.

- Đơn vị có bộ phận kiểm soát – giám sát hoạt động của Công ty. Tuy nhiên bộ phận kiểm soát hoạt động không hiệu quả. 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 cũ, vẫn chưa có bộ phận chuyên trách thực hiện.

- Thông tin của KTQT chi phí được đơn vị sử dụng còn hạn chế, hệ thống KTQT chi phí vẫn còn ở mức độ 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 cổ phần vận tải biển Đà Nẵng bao gồm những nội dung sau:

- Tổ chức sử dụng thông tin của kế toán quản trị chi phí cung cấp để ra các quyết định kinh doanh.

- Dựa vào thông tin KTQT chi phí để lập kế hoạch sản xuất kinh doanh cho năm tiếp theo.

- Đơn vị sử dụng kế toán chi tiết để cung cấp thông tin về chi phí cho hoạt động của doanh nghiệp.

### **2.5.1 Công tác hạch toán chi phí sản xuất và tính giá thành tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.**

#### ***2.5.1.1 Kế toán nguyên vật liệu trực tiếp***

Nguyên vật liệu trực tiếp dùng cho kinh doanh vận tải biển gồm: nhiên liệu, dầu mỡ phụ, vật tư, phụ tùng, công cụ, dụng cụ được tập hợp và phản ánh vào tài khoản 621 “Chi phí nguyên vật liệu trực tiếp” chi tiết theo từng loại tàu biển

**Bảng 2.4: Nguyên liệu, nhiên liệu tàu Chu Lai**

<b>Stt</b>	<b>Mã vật tư</b>	<b>Tên vật tư</b>	<b>Đvt</b>
01	1521BDD1503	Đế supap xả 1503	Cái
02	1521CLJDPT	Joang đỉnh Piston	Cái
03	1521CLJSSM	Joang su sơ mi	Cái
04	1521CLODCA	Ống dầu cao cấp	Cái
05	1523CLALPHA	Castrol ALPHA 150	Lít
06	1523CLAWH10	Castrol AWH 100	Lít
07	1523CLMLC30	Castrol MLC 30	Lít
	.....		

**Bảng 2.5: Nguyên liệu, nhiên liệu tàu Thuận Phước**

<b>Stt</b>	<b>Mã vật tư</b>	<b>Tên vật tư</b>	<b>Đvt</b>
01	1521TP260CTH	Cáp thép đường kính 20 không mạ kim loại 260	Sợi
02	1521TPCTD24X	Cáp thép D24mmx160m/sợi	Sợi
03	1521TPQLG	Quạt lồng gió 2 cánh	Cái
04	1521TPVD	Van dẫn	Cái
	.....		

**Bảng 2.6: Bảng tiêu hao nhiên liệu tàu Thuận Phước**

Tháng 11 năm 2011

Tên nhiên liệu	Đơn vị	Tồn đầu kỳ		Nhập trong kỳ		Xuất trong kỳ		Tồn cuối kỳ	
		SL	TT(VNĐ)	SL	TT(VNĐ)	SL	TT(VNĐ)	SL	TT(VNĐ)
Castrol MLC30	Lít	1.860	116.782.334	1.463	123.662.217	636	46.019.484	2.687	194.425.077
Castrol TLXPLUS404	Lít	653	56.290.360	1.881	196.434.241	958	95.597.211	1.576	157.266.390
Castrol T68	Lít	20	1.013.222					20	1.013.222
Castrol AWH-M68	Lít			1.045	116.758.964	209	23.351.794	836	93.407.170
Castrol PD-100	Lít	18	1.686.779					18	1.686.779
Castrol APHA SP220	Lít	16	888.621	18	2.194.125			34	3.082.746
Castrol IC299	Lít	10	745.671					10	745.671
Castrol RX15 W40	Lít	10	269.425					10	269.425
Castrol Seherol AP3	Kg	23	2.155.198			2	187.409	21	1.967.789
DO	Kg	9.154	131.867.749	31.060	402.666.740	26.660	35.371.385	13.554	180.163.104
FO	Kg			206.779	1.882.779.107	78.390	713.762.115	128.389	1.169.016.992
<b>Tổng cộng</b>			<b>311.838.369</b>		<b>2.724.495.394</b>		<b>1.233.289.398</b>		<b>1.803.044.365</b>

*Nguồn: Phòng kế toán tài vụ Công ty năm 2011*

**Bảng 2.7: Báo cáo nhập xuất tồn vật liệu tàu Thuận Phước**

Tháng 11 năm 2011

Stt	Mã	Danh mục vật tư	Thiết bị	Đơn vị	Tồn đầu kỳ		Nhập trong kỳ		Xuất trong kỳ		Tồn cuối kỳ	
					SL	TT	SL	TT	SL	TT	SL	TT
1	1521TP130	Nozzle tip&Needle valve 1304-1302 (đầu phun máy chính)	ME	Cái	2	12.272.337					2	12.272.337
2	1521TP326	Nozzle YDLL-150S-326AT-8G	GE	Cái	3	6.818.370			3	6.818.370		
3	1521TPLD	Lọc DO máy đèn	GE	Cái	2	916.064			2	916.064		
4	1521TPLO	Lọc LO máy đèn		Cái	4	1.932.128			2	966.064	2	966.064
...	.....											

*Nguồn: Phòng kế toán tài vụ Công ty năm 2011*

Đối với nhiên liệu, dầu mỡ 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 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. Toàn bộ nhiên liệu xuất dùng được hạch toán vào tài khoản 621, thông qua tài khoản 1523.

Cuối tháng, căn cứ vào lệnh vận chuyển, phòng Kỹ thuật – Vật tư và Kế toán vật tư tiến hành quyết toán nhiên liệu tiêu hao từng phương tiện theo định mức, đối chiếu nhiên liệu nhập, tồn đầu tàu và tổng hợp bảng quyết toán nhiên liệu tháng theo từng phương tiện.

Nhiên liệu tồn cuối quý vẫn được hạch toán trên tài khoản 1523. Toàn bộ nhiên liệu tiêu hao và được quyết toán trong quý được kế toán kết chuyển vào tài khoản 154 để tính giá thành.

#### ***2.5.1.2 Kế toán chi phí nhân công trực tiếp***

Chi phí nhân công trực tiếp bao gồm tiền lương của công nhân trực tiếp sản xuất (Thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, thủy thủ...), các khoản phụ cấp và các khoản trích theo lương. Tiền lương của công nhân trực tiếp được hạch toán vào tài khoản 622 – Chi phí nhân công trực tiếp. Cuối kỳ được kết chuyển vào tài khoản 154 để tính giá thành.

- Tiền lương hàng tháng của công nhân trực tiếp sản xuất không được trả theo quy chế trả lương ban hành theo QĐ 20/2007/QĐ-HĐQT ngày 23/10/2007 mà được trả theo quyết định số 02-11/QĐ-DNS-GD ngày 01 tháng 01 năm 2012 của Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

**Bảng 2.8: Bảng lương hàng tháng cho sỹ quan, thuyền viên các đội tàu**

\* Trả lương hàng tháng cho sỹ quan thuyền viên các đội tàu từ ngày 01 tháng 01 năm 2012 như sau:

STT	Chức Danh	Mức lương khi tàu chạy nội địa	Mức lương trong thời gian khai thác tuyến nước ngoài	Mức lương khi tàu chạy định hạn Đông Nam Á, Bắc Á	Ghi chú
01	Thuyền trưởng	31.000.000đ	35.000.000đ	38.000.000đ	Theo tháng dương lịch
02	Đại phó	28.000.000đ	31.000.000đ	33.000.000đ	Theo hợp đồng
03	Thuyền phó 2	13.000.000đ	17.500.000đ	18.500.000đ	
04	Thuyền phó 3	12.000.000đ	16.000.000đ	17.000.000đ	
05	Máy trưởng	29.000.000đ	33.000.000đ	35.000.000đ	
06	Máy 2	27.000.000đ	31.000.000đ	32.500.000đ	
07	Máy 3	13.000.000đ	17.500.000đ	18.500.000đ	Theo quyết định riêng
08	Máy 4	12.000.000đ	16.000.000đ	17.000.000đ	
09	Thủy thủ trưởng	6.600.000đ	8.700.000đ	9.500.000đ	
10	Thủy thủ	4.700.000đ	5.700.000đ	6.300.000đ	
11	Thợ cả	6.600.000đ	8.700.000đ	9.500.000đ	
12	Thợ máy	4.900.000đ	5.900.000đ	6.500.000đ	
13	Thợ máy kiêm điện	6.600.000đ	8.700.000đ	9.500.000	
14	Cấp dưỡng	4.900.000đ	5.900.000đ	6.500.000	
15	Phục vụ viên	4.200.000đ	5.200.000đ	5.700.000	

*Nguồn: Phòng tổ chức hành chính Công ty năm 2012*

Các trường hợp thủy thủ và thợ máy chưa đủ tiêu chuẩn lành nghề thì hưởng lương theo quyết định riêng của Giám Đốc.

- Thuyền viên thử việc được hưởng 70% mức lương chức danh đó.
- Nếu tàu dừng sửa chữa trên 05 ngày thì trong thời gian này thuyền viên được hưởng mức lương bằng 70% theo quyết định này, thời gian tính từ ngày dừng tàu để sửa chữa (trong trường hợp bất khả kháng)
- Trường hợp thuyền viên thuê từ Công ty ngoài thì hưởng lương theo hợp đồng.
- Phụ cấp khi tàu hoạt động nội địa:
 

+ Tiếp khách	1.000.000đ/Cảng
+ Đóng mở hầm hàng và bảo quản hàng hoá	1.000.000đ/Chuyến
+ Vệ sinh hầm hàng	2.500.000đ/Chuyến
+ Tiền ăn	40.000đ/Người/Ngày
- Phụ cấp khi tàu hoạt động tuyến nước ngoài:
  - + Tiền tiếp khách: 100 USD/Cảng, giao cho thuyền trưởng tự phân chia cho Đại phó và Máy trưởng.
  - + Đóng mở hầm hàng và bảo quản hàng hoá: 1.000.000đ/Chuyến (Nhận khi tàu về Việt Nam)
  - + Vệ sinh hầm hàng: 200 USD/Chuyến      + Tiền ăn: 5 USD/Người/Ngày
- Phụ cấp riêng khi thực hiện hợp đồng COA Clinker Malaysia – Indonesia:
  - + Tăng thêm 50 USD/Cảng cho tiền tiếp khách tại các cảng Indonesia
  - + Chi 50 USD/Chuyến cho các công tác chuẩn bị làm hàng của tàu như: Vệ sinh la canh hầm hàng, che bạt cabin và các trang t hiết bị, rửa cabin tàu.
- Khoản chi phí văn phòng phẩm hàng tháng ( Cho cả thời gian tàu hoạt động tuyến nội địa và nước ngoài): 200.000đ/Tháng.

\* Khoản kinh phí trả lương và các khoản phụ cấp hàng tháng cho sỹ quan thuyền viên các đội tàu được hạch toán vào quỹ lương chung của Công ty.

\* Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 và thay thế 02 quyết định số 129-10/QĐ-DNS-GĐ ngày 11/12/2010 và quyết định số 01-11/QĐ-DNS-GĐ.

*Nguồn: Phòng tổ chức hành chính Công ty năm 2012*



**Bảng 2.9: Bảng thanh toán tiền lương tàu Thuận Phước**

Tháng 11 năm 2011

S t t	Họ và tên	Chức vụ	Số công	Hệ số	Lương cơ bản	Phụ cấp		Cộng	Trừ tạm ứng	Các khoản phải trừ vào lương				Số tiền thực lĩnh
						Ngoài giờ	Độc hại			BHXH	BHYT	BHTN	Thuế TNCN	
A	B	C	D	E	F	G	H	I=F+G+H	K	L	M	N	O	P=I-L-M-N-O
1	Nguyễn Thanh Hà	Thuyền trưởng	30	5.41	20.923.077	6.800.000	6.276.923	34.000.000		210.990	52.748	35.165	1.263.626	32.437.471
2	Trần Đức Lâm	Thuyền Phó	30	4.37	10.153.846	3.300.000	3.046.154	16.500.000		170.430	42.608	28.405	135.620	16.122.937
3	Nguyễn Huy	Thủy thủ	30	4.16	4.923.077	1.600.000	1.476.923	8.000.000		162.240	40.560	27.040	34.662	7.735.498
4	Nguyễn Quang Nhật	Thủy thủ	30	2.18	3.200.000	1.040.000	960.000	5.200.000		85.020	21.255	14.170		5.079.555
5	Nguyễn Ngọc Phượng	Thủy thủ	30	2.18	3.200.000	1.040.000	960.000	5.200.000		85.020	21.255	14.170		5.079.555
6	Đỗ Phước Đức	Thủy thủ	30	2.18	3.200.000	1.040.000	960.000	5.200.000		85.020	21.255	14.170		5.079.555
7	Mai Văn Thanh	Máy trưởng	30	5.19	18.285.714	6.400.000	7.314.286	32.000.000		202.410	50.603	33.735	869.845	30.843.407
	.....													

Bảng chữ:.....

Lập ngày, 30 tháng 11 năm 2011

Kế toán tiền lương

Phòng TCHC

Giám Đốc Công Ty

Nguồn: Phòng kế toán tài vụ Công Ty năm 2011

### **2.5.1.3 Kế toán chi phí sản xuất chung**

Tại Công ty chi phí sản xuất chung là những chi phí liên quan đến phục vụ sản xuất và quản lý sản xuất. Chi phí sản xuất chung bao gồm: Chi phí khấu hao TSCĐ, chi phí vật liệu, công cụ dụng cụ phục vụ cho sửa chữa thường xuyên, chi phí sửa chữa lớn, chi phí dịch vụ mua ngoài, chi phí bằng tiền khác. Tài khoản kế toán sử dụng là TK 627- Chi phí sản xuất chung. Căn cứ vào các chứng từ như: Phiếu xuất kho, hoá đơn, bảng tính khấu hao và các chứng từ khác liên quan, kế toán lên chứng từ ghi sổ ghi nợ TK 627. Cuối kỳ kết chuyển vào TK 154 để tính giá thành. Chi phí sản xuất chung tại Công ty được theo dõi cho toàn hoạt động, chưa được theo dõi chi tiết.

Nội dung hạch toán của chi phí sản xuất chung:

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

- Chi phí sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên: Hằng năm, Công ty trích trước một khoản chi phí sửa chữa lớn để phục vụ cho việc sửa chữa tàu biển, đảm bảo cho phương tiện vận tải biển không gặp sự cố khi thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh. Theo quy chế, thực hiện công tác bảo đảm phương tiện sản xuất luôn trong trình trạng kỹ thuật tốt, Công ty tiến hành tổ chức và lên kế hoạch bảo dưỡng, sửa chữa căn cứ trên km hoạt động, giờ máy nổ, thời gian sử dụng.

Hàng tháng, bộ phận kỹ thuật vật tư cập nhật và lập bảng tổng hợp số liệu phục vụ công tác bảo dưỡng sửa chữa để lên kế hoạch. Đối với những phương tiện đã đến kỳ bảo dưỡng hoặc sửa chữa thì người sửa chữa phương tiện cùng cán bộ kỹ thuật tiến hành kiểm tra và lập phiếu giao nhiệm vụ. Đối với 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 vận hành. Đây là căn cứ để bộ phận kỹ thuật vật tư tập hợp theo dõi chi phí sửa chữa, bảo dưỡng cho từng phương tiện. Tất cả phụ tùng vật tư mua về phục vụ công tác bảo dưỡng, sửa chữa phải được nghiệm thu khi sử dụng. Sau khi sửa chữa hoàn thành lập biên bản nghiệm thu sửa chữa.

Căn cứ vào các hoá đơn, chứng từ sửa chữa bảo dưỡng nghiệm thu, chứng từ sửa chữa lớn. Đối với sửa chữa lớn kế toán hạch toán ghi nợ TK 6276, ghi có TK 142 hoặc TK 242. Đối với sửa chữa thường xuyên kế toán hạch toán ghi nợ TK 6276, ghi có các TK đối ứng liên quan.

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

- Chi phí bằng tiền khác: Chi phí bảo hộ lao động, và các khoản chi phí bằng tiền khác, những khoản chi phí này phát sinh thường xuyên. Căn cứ vào chứng từ hoá đơn, kế toán ghi nợ TK 6279, ghi có TK đối ứng liên quan.

**Bảng 2.10: Bảng chi phí sản xuất chung tháng 11/2011**

STT	Diễn giải	Số tiền	Ghi chú
1	Kiểm tra bất thường tàu Thuận Phước và kiểm tra hằng năm	8,910,000	
2	Cảng phí tàu TP chuyến 29 tại Indonesia (5,400usd*19,500)	105,300,000	
3	Phí bảo hiểm tai nạn con người tàu TP hợp đồng DAN.D06.COL.10.HD179	15,600,000	
4	Cước thông tin liên lạc tháng 11/2011 + Cước thông tin liên lạc hàng hải quốc tế	99,840	
5	Sửa chữa la bàn con quay tàu Thuận Phước	172,428,750	
6	Cảng phí chuyến 30 tại Lhoknga, Indonesia	105,300,000	
7	Cảng phí tàu TP chuyến 31 tại Indonesia	113,100,000	
8	Cảng phí tàu TP chuyến 32 tại Malaysia	126,750,000	
9	Nước ngọt tàu TP chuyến 29 tại Indonesia	1,708,200	
10	Cảng phí tàu TP chuyến 29 Tại Indonesia	97,500,000	
11	Chi phí thuyền viên Bùi Xuân Hiếu lên tàu	877,500	

12	Chi phí thuyền viên Vũ Thanh Tú lên tàu	877,500	
13	Kiểm tra bảo dưỡng bình chữa cháy tàu Thuận phước 09	4,160,000	
14	Gia hạn và làm sổ tiêm chủng cho thuyền viên tàu Thuận Phước và Tàu Thuận phước 09	1,960,000	
15	Chi phí đóng mở hàng hóa và bảo quản hàng hóa chuyên 29,30,31	3,000,000	
16	CP vệ sinh hầm hàng 29,30,31	2,925,000	
17	Chi phí Sign on/Sign off cho đại lý tại Malaysia	5,850,000	
18	Cước vận chuyển xilanh tàu TP từ Langkawi(Malaysia) về Đà Nẵng	14,644,500	
19	Kiểm tra, bảo dưỡng các thiết bị GMDSS, Survey Radio cho tàu TP tại Malaysia	43,725,000	
	.....		

*Nguồn: Phòng kế toán tài vụ Công ty năm 2011*

### **2.5.2. Công tác lập kế hoạch sản xuất kinh doanh tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng**

Tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng vào cuối quý 4 hằng năm, căn cứ vào số liệu thực hiện kế hoạch năm về tình hình sản xuất kinh doanh, căn cứ vào chiến lược phát triển sản xuất kinh doanh của Công ty, dự đoán về tình hình biến động của thị trường trong nước và ngoài nước, dự đoán kế hoạch sản xuất kinh doanh của đối thủ cạnh tranh. Theo quy định, Giám đốc Công ty tiến hành họp phổ biến cho các phòng ban, các đơn vị tiến hành lập kế hoạch sản xuất kinh doanh cho năm tiếp theo để trình lên Hội đồng quản trị phê duyệt.

Căn cứ vào tình hình thực hiện kế hoạch năm thực hiện, nhu cầu thị trường vận tải biển, khối lượng các hợp đồng đang triển khai dở dang dự kiến chuyển sang năm tiếp theo, các đơn hàng dự kiến triển khai trong năm tiếp theo, năng lực thiết bị hiện có, bộ phận kế hoạch khai thác tính toán và lập bảng kế hoạch sản xuất kinh doanh(Bảng 2.11) như sau:

**Bảng 2.11: Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2011**  
**Kết quả thực hiện nhiệm vụ SXKD năm 2010 và kế hoạch năm 2011:**

*Đơn vị tính:*

*VNĐ*

Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện 2010	Kế hoạch 2011
<b>A. Sản lượng vận tải</b>	<b>Tấn</b>	<b>243.076</b>	<b>220.000</b>
+ Trong nước	"	39.426	10.000
+ Nước ngoài	"	203.650	210.000
<b>B. Tổng doanh thu</b>	<b>Triệu đồng</b>	<b>67.760.842.849</b>	<b>68.000.000.000</b>
+ Doanh thu vận tải	"	51.127.630.399	54.500.000.000
+ Doanh thu dịch vụ	"	16.633.212.450	13.500.000.000
<b>C. Tổng chi phí</b>	<b>"</b>	<b>65.679.925.256</b>	<b>65.200.000.000</b>
<b>D. Lợi nhuận:</b>	<b>"</b>		
+ Lợi nhuận trước thuế	"	<b>2.080.917.593</b>	<b>2.800.000.000</b>
+ Lợi nhuận sau thuế	"	<b>1.560.688.195</b>	<b>2.100.000.000</b>
<b>E. Chia cổ tức</b>			
<b>F. Thực hiện nghĩa vụ ngân sách</b>			
+ Thuế VAT	"	<b>1.529.149.532</b>	
+ Thuế môn bài	"	<b>7.000.000</b>	<b>7.000.000</b>
+ Thuế đất	"	<b>1.051.800</b>	<b>1.051.800</b>
<b>G. Lao động</b>	<b>Người</b>	<b>82</b>	<b>97</b>

*Nguồn: Bộ phận Kế hoạch khai thác*

Ngoài kế hoạch sản xuất kinh doanh được lập, Công ty còn ban hành nhiều quy chế, quy định, kế hoạch khác để đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh hoạt động hiệu quả:

- Kế hoạch sửa chữa tàu biển (Phụ lục số 1)
- Dự toán sửa chữa các phương tiện vận tải khác (Phụ lục số 2, phụ lục số 3, phụ lục số 4)
- Quy chế tiền lương, tiền thưởng và phụ cấp (Bảng 2.8)
- Quy chế kiểm soát nhân viên vắng mặt, kiểm soát giờ giấc làm việc, giao việc và đánh giá kết quả công việc (Phụ lục số 5)
- Quy chế phụ cấp thâm niên (Phụ lục số 6)

- Quy định về chế độ nghỉ phép cho người lao động (Phụ lục số 7)
- Định mức tiêu hao nhiên liệu: Đối với mỗi phương tiện vận tải biển thì hằng năm Giám đốc ban hành một định mức tiêu hao nhiên liệu riêng. (Bảng 2.15)

**Bảng 2.12: Bảng quy định về định mức tiêu hao nhiên liệu cho tàu**

**Thuận Phước**

**Năm 2011**

- Căn cứ luật Doanh nghiệp
- Căn cứ vào điều lệ tổ chức và hoạt động công ty
- Căn cứ thông số kỹ thuật của hàng chế tạo thiết bị
- Căn cứ tình trạng kỹ thuật hiện tại của các tàu
- Căn cứ thống kê tiêu hao nhiên liệu thực tế của các tàu từ tháng 02/2010 đến tháng 12/2010

Phòng Kỹ Thuật - Vật tư đề nghị Giám Đốc xét đưa ra mức tiêu thụ nhiên liệu cho tàu Thuận Phước như sau:

**A. Đặc điểm của tàu Thuận Phước**

- Sản xuất năm 2004 tại Việt Nam. Trang thiết bị Nhật Bản
- Tổng dung tích: 4.039; dung tích có ích: 2.360; trọng tải toàn phần: 6.507 tấn
- Tốc độ khai thác: 12,5 Kts/Hr

**B. Tiêu hao nhiên liệu, dầu bôi trơn:**

• **Máy chính: HANSHIN 6LH - 41LA**

- Số lượng: 01 máy
- Công suất: 3600HP
- Vòng quay định mức: 240 rpm
- Suất tiêu thụ nhiên liệu riêng:  $ge = 132 \text{ g/HP.Hr}$
- Vòng quay khai thác: 215 rpm
- Sử dụng nhiên liệu chính: IFO – 180

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiêu hao nhiên liệu, dầu bôi trơn khai thác thực tế:</li> <li>+ Tiêu hao nhiên liệu: Tàu hành trình: 395 Kg FO./Hr (9.480Kg FO./Day) Tàu làm mao, ra vào cảng: 275 Kg DO./Hr</li> <li>+ Tiêu hao dầu bôi trơn: Dầu bôi trơn hệ thống: 2,5 Ltrs/Hr (60 Ltrs/Day) Dầu bôi trơn xi lanh: 2 Ltrs/Hr (48 Ltrs/Day)</li> <li>• <b>Máy Diesel lai máy phát điện chính: YANMAR – 6LAAL – UTN</b></li> <li>- Số lượng: 02 máy</li> <li>- Công suất: 360 HP</li> <li>- Vòng quay định mức: 1.200 rpm</li> <li>- Suất tiêu thụ nhiên liệu riêng: <math>g_e = 155\text{g/HP.Hr}</math></li> <li>- Sử dụng nhiên liệu : DO (Diesel oil)</li> <li>- Tiêu hao nhiên liệu dầu bôi trơn khai thác thực tế:</li> <li>+ Tiêu hao nhiên liệu: Tàu hành trình: 39,58 Kg/Hr (950Kg/Day) Tàu neo chờ, đậu bờ: 31,68 Kg/Hr (760 Kg/Day)</li> <li>+ Tiêu hao dầu bôi trơn hệ thống: 0,09 Ltrs/Hr (2,15 Ltrs/Day)</li> </ul>
---

*Nguồn: Phòng Kỹ thuật – Vật tư Công ty năm 2011*

### **2.5.3 Kế toán chi tiết cung cấp thông tin về chi phí cho hoạt động quản trị**

#### **2.5.3.1 Phân loại chi phí sản xuất kinh doanh**

Căn cứ theo quyết định số 15/2006/QĐ-BTC ngày 20/03/2006 của Bộ tài chính về việc ban hành “Chế độ kế toán doanh nghiệp” áp dụng cho tất cả các doanh nghiệp thuộc mọi lĩnh vực, mọi thành phần kinh tế trong cả nước.

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 sản xuất kinh doanh, các loại vật liệu 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 sản xuất kinh doanh, 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 trực tiếp sản xuất.

- + Tiền lương và các khoản thu nhập của công nhân trực tiếp: 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 tàu biển, nhà văn phòng, xe cẩu, gàu ngoạm, xe xúc lật bánh, cầu trục bánh xích...

- + 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 sản xuất 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 qua 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 TSCĐ 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 sản xuất chung trên tạo nên giá thành vận chuyển đường biển và xếp dỡ. Ngoài ra công tác tính giá thành tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng còn bao gồm cả chi phí quản lý với nội dung tương tự như chi phí sản xuất chung.

#### **2.5.3.2 Đối tượng, phương pháp tập hợp chi phí và tính giá thành vận tải biển**

Đối tượng tập hợp chi phí và đối tượng tính giá thành là một đặc tính quan trọng trong kế toán quản trị, nó không đơn thuần chỉ phục vụ cho công tác tính giá mà còn liên quan đến công tác tổ chức dữ liệu, và phục vụ các nhu cầu khác của nhà quản trị

\* Đối tượng tập hợp chi phí:

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 vận tải biển, hiện nay Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng tập hợp chi phí phân chia theo từng hoạt động, vì vậy đối tượng tập hợp chi phí như sau:

- Vận tải biển, xếp dỡ
- Dịch vụ vận tải biển
- Kinh doanh thương mại

\* Phương pháp tập hợp chi phí:

Với đối tượng tập hợp chi phí được xác định như trên, thì phương pháp tập hợp chi phí áp dụng tại Công ty cổ phần vận tải biển 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 với chi phí quản lý doanh nghiệp phát sinh liên quan đến nhiều đối tượng chịu chi phí thì dùng phương pháp tập hợp gián tiếp. Khi nhận các chứng từ về các khoản chi phí quản lý phát sinh liên quan đến nhiều đối tượng chịu chi phí, kế toán tập hợp số liệu vào sổ theo dõi chi phí quản lý. Tuy nhiên, do hoạt động kinh doanh vận tải biển có tính đặc thù về kết cấu hàng hoá phức tạp, chi phí cho những kết cấu hàng hoá có sự khác nhau trong khi quá trình thống kê tập hợp chi phí, sản lượng vận tải biển xếp dỡ hiện đang chỉ dừng lại mức độ tổng thể, chưa phân chia cho từng loại hàng. Vì vậy, công tác phân bổ chi phí quản lý không có ý nghĩa và hiệu quả đối với việc tập hợp tính giá thành chi tiết của từng hoạt động do không đảm bảo tính phù hợp.

Do những hạn chế nêu trên nên thực tế thời gian qua. Đối tượng chi phí quản lý doanh nghiệp không tiến hành phân bổ cho các đối tượng chịu chi phí mà hạch toán kết chuyển lên xác định kết quả kinh doanh. Đây là điểm lớn nhất của kế toán tài chính và kế toán quản trị tại đơn vị trong thời gian qua mà tác giả quan tâm nghiên cứu để đưa ra các giải pháp hoàn thiện công tác kế toán quản trị nói chung và kế toán quản trị chi phí nói riêng tại công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

\* 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. Tuy nhiên, tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng vẫn chưa tách rời các hoạt động kinh doanh tương ứng với đối tượng tập hợp chi phí mà tính chung cho toàn bộ hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị.

Như vậy, công tác định giá bán và xác định kết quả kinh doanh về một đối tượng, một hoạt động nào đó và việc cung cấp thông tin cho nhà quản trị gặp rất nhiều khó khăn.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 2**

Ở chương này luận văn đã phản ánh thực trạng KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng. Luận văn đã khái quát được tình hình tổ chức sản xuất kinh doanh cũng như tình hình KTQT chi phí tại Công ty. Một số nội dung của KTQT chi phí đã được vận dụng cho quá trình ra quyết định phục vụ cho công tác quản lý song còn rất mờ nhạt chưa thể hiện sự phân công rõ ràng, mang tính tự phát và kinh nghiệm xuất phát từ mục đích của doanh nghiệp. Đồng thời thông qua công tác này, luận văn đã đưa ra những ưu điểm và tập trung phân tích những mặt hạn chế của KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng. Việc đi sâu nghiên cứu thực trạng tại Công ty là cơ sở để đưa ra những giải pháp khoa học và hợp lý nhằm hoàn thiện KTQT chi phí tại đơn vị .

### **CHƯƠNG 3:**

## **GIẢI PHÁP HOÀN THIÊN KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

### **3.1 ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA CÔNG TY TRONG THỜI GIAN ĐẾN**

Một Doanh nghiệp muốn thành công thì cần phải có sự đổi mới và biết nắm bắt cơ hội. Nước ta là một nước đang phát triển còn gặp rất nhiều khó khăn, gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO) vừa cho ta những cơ hội bên cạnh đó lại gặp rất nhiều thách thức. Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng là một đơn vị kinh doanh trong lĩnh vực vận tải biển, một lĩnh vực kinh doanh đặc biệt của nền kinh tế. Trong thời gian gần đây Công ty cũng gặp rất nhiều khó khăn và thử thách: Tổng nợ vay của Công ty còn nhiều, kinh tế vận tải biển vẫn chưa phục hồi, giá nhiên liệu vẫn ở mức cao. Trong khi đó giá cước vận chuyển chỉ tăng nhẹ do sự cạnh tranh gay gắt giữa các công ty vận tải tàu biển. Nguồn nhân lực, thuyền viên đi tàu là vấn đề khó khăn hàng đầu của Công ty. Hoạt động kinh doanh của Công ty bị ảnh hưởng xấu: do thời tiết biển thay đổi thất thường; xảy ra nhiều vụ tai nạn, sự cố tàu dẫn đến ngày tàu ngừng do thời tiết và sự cố tăng cao. Ngày tàu chờ đợi cầu vẫn còn kéo dài do kẹt cầu tại 02 đầu cảng. Một số đơn vị kinh doanh thuộc công ty hoạt động chưa có hiệu quả.

Bên cạnh những khó khăn và thử thách thì Công ty cũng đạt được những thành tựu đáng kể. Hầu hết các năm Công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu năm kế hoạch đề ra và vượt kế hoạch vào cuối năm. Tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty đi vào ổn định, đóng BHXH, BHYT cho CBCNV đầy đủ, thực hiện nộp Ngân sách đầy đủ, trả nợ gốc và lãi của các dự án đóng tàu. Ký hợp đồng vận chuyển clinker chuyên tuyến liên tiếp cho tàu Thuận Phước từ tháng 09/2009. Ký hợp đồng vận chuyển than chuyên tuyến cho tàu Thuận Phước 09 và Chu Lai. Từng bước đổi mới về mô hình tổ chức, sắp xếp lại lực lượng lao động, tinh gọn bộ máy quản lý phù hợp với mô hình cổ phần. Tiếp tục coi trọng công tác đào tạo,

tuyển dụng cán bộ kỹ sư, thuyên viên tạo nguồn nhân lực, từng bước đáp ứng yêu cầu kinh doanh. Tạo được động lực trong kinh doanh, có cơ chế nâng cao thu nhập cho người lao động và khuyến khích các đơn vị kinh doanh có lãi. Thực hiện công tác phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí được tăng cường. Đầu tư xây dựng xưởng cơ khí tại khu đất Thọ Quang và đưa vào hoạt động.

Bên cạnh những mặt đạt được và những mặt chưa đạt được Công ty cũng đưa ra những định hướng phát triển trong thời gian tới

- Tiếp tục duy trì và phát triển vận tải biển, luôn coi vận tải biển là hoạt động sản xuất kinh doanh chủ yếu của Công ty.

- Tăng cường mở rộng kinh tế đối ngoại, đa dạng hoá công tác tiếp thị để mở rộng thị trường cạnh tranh.

- 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. Tập trung phát triển nguồn nhân lực cho đội tàu Công ty; xây dựng đội ngũ cán bộ quản lý có trình độ chuyên môn đáp ứng được yêu cầu công việc trong các bộ phận văn phòng công ty.

- Củng cố 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 Danangship trên thị trường quốc tế.

### **3.2 SỰ CẦN THIẾT PHẢI HOÀN THIỆN KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG.**

Thông tin chi phí luôn là thông tin quan trọng đối với các nhà quản lý. KTQT chi phí 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. KTQT xuất phát từ yêu cầu đòi hỏi khách quan của nền kinh tế thị trường. Thời gian gần đây, KTQT luôn thu hút sự chú ý của các nhà quản trị doanh nghiệp. Đối với Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, 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 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh trong nền kinh tế thị trường.

Công tác KTQT chi phí bước đầu đã hình thành nhưng chưa có sự phân công, phân nhiệm công tác KTQT chi phí một cách cụ thể, kế toán quản trị được tiến hành ở các phòng ban như phòng kế toán tài vụ, phòng tổ chức hành chính, phòng kỹ thuật vật tư, phòng kế hoạch khai thác... 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 nhằm cung cấp thông tin cho nhà quản lý. Thông tin KTQT chi phí 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 biến động của thị trường còn rất hạn chế.

Từ những định hướng phát triển của Công ty trong thời gian tới, cho thấy trong tương lai sự cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải biển sẽ rất khốc liệt. Công ty cần có sự chuyển biến vượt bậc trong lĩnh vực quản lý, tổ chức sản xuất cũng như năng lực về phương tiện thiết bị, kho hàng, bến bãi phục vụ cho sản xuất. Nói cách khác, Doanh nghiệp 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 kiểm soát được chi phí, đòi hỏi phải có một hệ thống chuyên trách cung cấp thông tin về chi phí phục vụ cho yêu cầu kiểm soát chi phí đó chính là KTQT.

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, giảm giá thành sản phẩm, từ đó có đủ cơ sở để đưa ra mức cước vận chuyển, bóc xếp hợp lý, mang tính cạnh tranh cao. Ngoài ra doanh nghiệp còn chú trọng đến hiệu quả kinh doanh, sự hài lòng của khách hàng, chất lượng dịch vụ cũng như đổi mới phương thức quản lý.

Hoàn thiện kế toán quản trị chi phí là vấn đề hết sức cần thiết và cấp bách để tồn tại và phát triển, đối với Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng để đảm bảo thực hiện các nhiệm vụ:

- Nâng cao hiệu quả sử dụng vốn nhà nước của Công ty.
- Tạo được một hệ thống thông tin quản lý minh bạch, hiệu quả, đặc biệt là thông tin kế toán
- Công tác đầu tư tài sản phải được tính toán thật chi tiết, hiệu quả các dự án, triển khai nhanh, đồng bộ để sớm đưa tài sản vào khai thác, đem lại hiệu quả trong thời gian ngắn, tránh tình trạng dây dưa, kéo dài làm tăng chi phí vốn đầu tư, lãng phí nguồn tài nguyên của Công ty,
- Tăng cường nỗ lực của mọi cán bộ, công nhân viên chức để nâng cao năng suất lao động, kích thích sản xuất phát triển, đem lại hiệu quả kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty trên thị trường.

Tuy nhiên, bên cạnh sự cần thiết phải hoàn thiện kế toán quản trị chi phí thì Công ty cần phải tuân thủ các quan điểm hoàn thiện sau:

- Tổ chức và xây dựng KTQT chi phí không làm thay đổi quá lớn về tổ chức bộ máy doanh nghiệp, bộ máy kế toán cần có sự kế thừa bộ máy hiện tại. Dựa trên đó để phân công, sắp xếp, bổ sung hay điều chỉnh công việc cho phù hợp với yêu cầu của KTQT chi phí.
- Khi xây dựng mô hình tổ chức KTQT phải dựa trên nguyên tắc hiệu quả, phù hợp và thống nhất, đảm bảo chi phí bỏ ra liên quan đến công tác kế toán là thấp nhất mà hiệu quả thông tin kế toán mang lại là cao nhất. Chính vì vậy việc vận dụng KTQT chi phí vào doanh nghiệp cần phải tính toán hài hoà giữa lợi ích đạt được và chi phí đầu tư để tổ chức thực hiện.
- Tổ chức KTQT chi phí trong Công ty cần phải giải quyết tốt mối quan hệ giữa KTTC và KTQT, đảm bảo sự kế thừa chia sẻ thông tin của hai mô hình.
- Khi vận dụng KTQT chi phí vào Công ty cần đảm bảo và vận dụng đúng luật kế toán, chế độ hiện hành.

- Tổ chức KTQT chi phí trong điều kiện của nước ta cần kế thừa học tập kinh nghiệm mô hình của các nước tiên tiến, của những doanh nghiệp đã thực hiện nhưng có chọn lọc sao cho phù hợp với điều kiện của nước ta.

### **3.3 NHỮNG YÊU CẦU CỦA KẾ TOÁN QUẢN TRỊ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

Qua hơn bốn năm tiến hành cổ phần hóa, với nỗ lực phấn đấu liên tục không ngừng, đến nay Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng đã thực sự có những bước tiến cả về cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như trình độ chuyên môn của cán bộ công nhân viên, thị trường của Công ty không ngừng được mở rộng. Bằng nhiều biện pháp Công ty đã từng bước hòa nhập với nhịp độ phát triển của thời đại, đặc biệt trong nền kinh tế thị trường hiện nay thì sự linh hoạt nhạy bén trong công tác quản lý là đòn bẩy tích cực cho quá trình tồn tại và phát triển với Công ty. Nhận thức đúng đắn việc đưa ra các giải pháp phù hợp với tình hình mới chỉ dựa trên cơ sở phân tích đánh giá một cách đầy đủ, khách quan tình hình quản lý của Công ty.

Để KTQT tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng làm tốt được các chức năng quản trị thì KTQT chi phí cần hướng đến các yêu cầu sau:

Một là, thông tin KTQT chi phí cần đáp ứng yêu cầu của lập kế hoạch và dự toán chi phí, là cơ sở cho công tác kiểm soát, đánh giá và nâng cao tính chủ động trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

Hai là, Thông tin KTQT chi phí cung cấp cần phải đáp ứng yêu cầu của công tác tổ chức thực hiện.

Ba là, thông tin KTQT chi phí cần đáp ứng yêu cầu kiểm tra và đánh giá. Việc kiểm tra nhằm kiểm soát các hoạt động của toàn đơn vị và của từng lĩnh vực kinh doanh nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng các nguồn lực của đơn vị.

Bốn là, Thông tin KTQT chi phí cung cấp cần phải đáp ứng yêu cầu ra quyết định.

Việc hoàn thiện hệ thống KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng thật sự trở thành một yêu cầu cấp thiết. Chính vì vậy đã đặt ra cho Công ty một yêu cầu là hoàn thiện KTQT chi phí tại Công ty.



### **3.4 CÁC GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN KẾ TOÁN QUẢN TRỊ CHI PHÍ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

Trong chương hai đã đề cập đến thực trạng kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng. Thực tế tại Công ty kế toán quản trị chi phí đang gặp rất nhiều khó khăn về các mặt sau:

- Việc hạch toán chi tiết cung cấp thông tin chi phí và giá thành cho quản trị Doanh nghiệp.
- Công tác tổ chức kế toán quản trị chi phí
- Việc thu thập thông tin liên quan đến quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải biển.

Vì vậy, để khắc phục những mặt hạn chế trên ta cần phải có những giải pháp để hoàn thiện.

#### **3.4.1 Hoàn thiện hạch toán chi tiết cung cấp thông tin chi phí và thông tin giá thành cho quản trị Doanh nghiệp**

##### ***3.4.1.1 Xác định lại đối tượng tập hợp chi phí***

Đối tượng tập hợp chi phí là giới hạn và phạm vi để tập hợp chi phí phục vụ công tác quản lý chi phí và tính giá thành. Việc xác định lại đối tượng tập hợp chi phí phải dựa theo yêu cầu kế toán quản trị chi phí, đó là bất kỳ một bộ phận nào có phát sinh chi phí và người quản lý ở bộ phận đó chịu trách nhiệm về chi phí tại bộ phận của mình thì bộ phận đó đều có thể trở thành một đối tượng tập hợp chi phí độc lập, cần làm rõ nơi phát sinh và nơi chịu chi phí. Mặt khác, yêu cầu xác định đối tượng tập hợp chi phí của KTQT chi phí đòi hỏi mức độ chi tiết cao và trên cơ sở đó mới thuận lợi cho việc lập dự toán, kiểm soát chi phí, đánh giá trách nhiệm và làm cơ sở cho việc ra các quyết định trong phạm vi từng bộ phận dễ dàng hơn. Lĩnh vực kinh doanh vận tải biển là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt chính vì vậy đối tượng tập hợp chi phí ở nhiều hoạt động khác nhau, từ những yêu cầu và đặc điểm trong kinh doanh vận tải biển luận văn xác định lại đối tượng tập hợp chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển như sau:

**Bảng 3.1: Bảng xác định lại đối tượng tập hợp chi phí sản xuất**

STT	Hoạt động	Đối tượng tập hợp chi phí sản xuất	
		Thực tế	Xác định lại
01	Vận tải biển	Hoạt động vận tải biển và xếp dỡ	Từng chuyến hành trình biển: từng loại tàu biển hay từng đội tàu
02	Xếp dỡ		Từng đơn đặt hàng, từng loại hàng
03	Dịch vụ vận tải biển	Hoạt động dịch vụ vận tải biển	Theo từng đơn đặt hàng

#### **3.4.1.2 Xác định lại đối tượng tính giá thành**

Việc xác định đối tượng tập hợp chi phí sẽ rất hữu ích cho việc xác định đối tượng tính giá thành. Trên cơ sở xác định lại đối tượng tập hợp chi phí hợp lý sẽ giúp cho việc xác định đối tượng tính giá thành được cụ thể hơn. Việc xác định đối tượng tính giá thành không chỉ phù hợp với yêu cầu quản lý mà một số phải xác định đối tượng tính giá thành chi tiết hơn để vận dụng phương pháp tính giá thành phù hợp.

Tại Công ty cổ phần vận tải biển việc tính giá thành tại Công ty hầu như là bỏ qua, hàng tháng Công ty chỉ tập hợp doanh thu và chi phí phát sinh sau đó xác định lãi lỗ. Chính vì vậy khi có một sự thay đổi nhỏ nào về giá thành Công ty khó đưa ra các quyết định kịp thời có nên hay không nên ký kết hợp đồng với mức giá đó hay không, tại mức giá đó là Công ty có lãi hay không. Vì vậy, Công ty nên tính giá thành cho từng hoạt động như vận tải biển và xếp dỡ, dịch vụ vận tải, kinh doanh thương mại và theo từng chuyến hành trình: từng loại tàu biển hay từng đội tàu; từng đơn hàng; từng mặt hàng để thuận tiện trong việc quản trị chi phí.

**Bảng 3.2: Bảng xác định đối tượng tính giá thành**

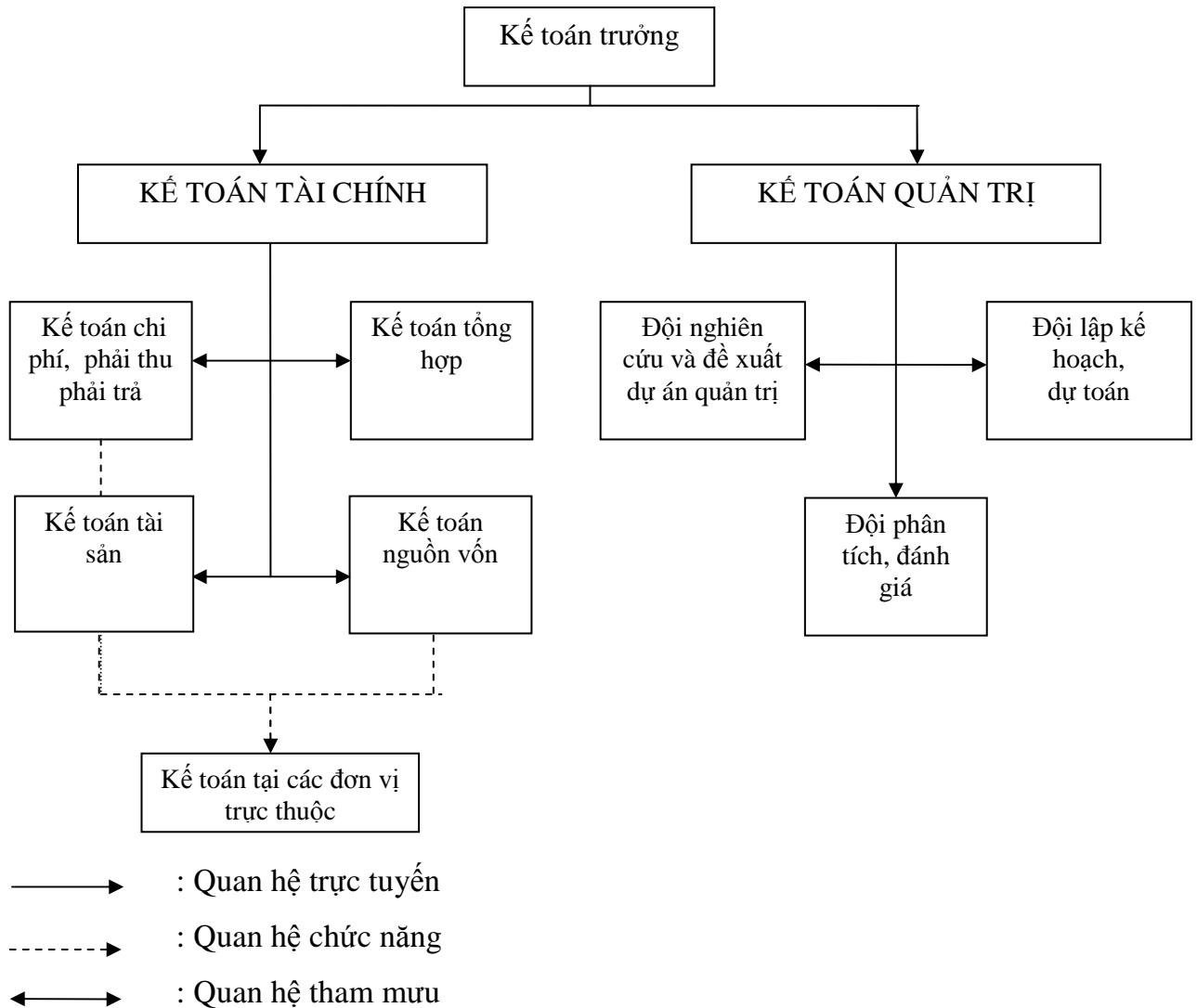
STT	Hoạt động	Đối tượng tính giá thành
01	Vận tải biển	Từng chuyến hành trình: từng loại tàu biển hay từng đội tàu
02	Xếp dỡ	Từng đơn đặt hàng, từng loại hàng
03	Dịch vụ vận tải biển	Theo từng đơn đặt hàng

### 3.4.2 Tổ chức kế toán quản trị chi phí

#### 3.4.2.1 Xây dựng mô hình kế toán quản trị kết hợp

Kế toán quản trị là một công cụ hữu hiệu giúp cho các nhà quản trị đưa ra các quyết định kinh doanh kịp thời và chính xác. Hiện nay, KTQT chưa thực sự được quan tâm đúng mức, các Doanh nghiệp ở Việt nam chưa hiểu rõ tầm quan trọng của KTQT, hay ngộ nhận KTQT là KTTC. Tại Công ty cổ phần vận tải biển cũng như vậy, KTQT tại Công ty chưa thực sự được quan tâm, việc cung cấp các thông tin cho nhà quản trị còn mang nặng bản chất của KTTC, chưa đáp ứng được nhu 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 sản xuất.

Căn cứ vào thực trạng tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng về việc thực hiện tổ chức KTTC và KTQT, luận văn đề xuất mô hình KTQT kết hợp phù hợp với thực trạng tại Công ty.



**Hình 3.1: Sơ đồ tổ chức bộ máy kế toán quản trị kết hợp**

### 3.4.2.2 Lập báo cáo chi phí để phục vụ kiểm soát chi phí

Các báo cáo bộ phận cung cấp những thông tin hữu ích đến nhà quản trị, giúp nhà quản trị kiểm soát được chi phí, đánh giá trách nhiệm của các bộ phận có liên quan. Bằng cách kiểm tra khuynh hướng và kết quả hoạt động của từng bộ phận nhà quản lý có khả năng nhìn nhận thấu đáo tình hình của Công ty, từ đó đưa ra những chính sách điều chỉnh nhằm kiểm soát chi phí kịp thời hoặc phát hiện ra những cơ hội, chiều hướng hoạt động còn tiềm ẩn của công ty để phát huy.

a, Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nguyên vật liệu trực tiếp

Chi phí nguyên vật liệu chịu sự tác động trực tiếp lượng nguyên vật liệu tiêu hao và đơn giá vật liệu mua vào. Sự biến động lượng nguyên vật liệu tiêu hao thuộc về trách nhiệm của bộ phận sản xuất, cũng có thể do giá mua vào hoặc những nhân tố chủ quan khác. Cần có sự kết hợp chặt chẽ giữa các thành viên trong chu trình cung cấp nguyên vật liệu để giúp doanh nghiệp kiểm soát được chi phí và giảm thiểu những rủi ro. Vì vậy, ngoài các bảng kê nguyên vật liệu, Công ty nên lập báo cáo về tình hình thực hiện chi phí nguyên vật liệu trực tiếp nhằm xác định mức biến động về định mức hay đơn giá nguyên vật liệu, từ đó xác định nguyên nhân và đưa ra biện pháp xử lý kịp thời.

**Bảng 3.3: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nguyên vật liệu trực tiếp**

**Tên tàu: Thuận Phước**

Tháng (Quý, Năm)

Yếu tố chi phí	Số lượng		Đơn giá(đồng)		Biến động	
	Định mức	Thực tế	Định mức	Thực tế	Giá	Lượng
A	1	2	3	4	5=(4-3)x2	6=2-1
<b>1.Chi phí nhiên liệu</b>						
Dầu DO	40.214	41.316	14.405	17.650	130.351.980	1.102
Dầu FO	206.779	235.286	9.105	10.500	328.223.970	28.507
Castrol MLC30	3.323	5.450	62.786	65.500	14.791.300	2.127
Castrol TLXPLUS404	2.435	2.500	86.202	87.500	3.245.000	65
Castrol T68	18	30	50.661	51.350	20.670	2
Castrol AWH-M68	1.045	1.135	111.731	112.731	1.135.000	90
Castrol PD-100	16	20	93.709	94.800	21.820	4

Castrol APHA SP220	30	37	49.367	51.450	77.071	7
Castrol IC299	10	13	74.567	74.870	3.939	3
Castrol RX15 W40	10	15	26.943	27.978	15.525	5
Castrol Seherol AP3	23	23	93.704	105.700	275.908	0
.....						
<b>2. Chi phí vật liệu</b>						
Nozzle tip & Needle valve 1304-1302	2	3	6.136.168	6.345.150	626.946	1
Lọc DO máy đèn	2	4	458.032	478.500	81.872	2
.....						
<b>Cộng</b>						

**Giám đốc****Kỹ thuật vật tư****Kế toán trưởng****Người lập**

*Nguồn: Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng năm 2011*

b, Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nhân công

Các báo cáo chi phí nhân công trực tiếp hiện nay tại Công ty chỉ mới dừng lại ở việc cung cấp thông tin để tính lương, chưa đi vào phân tích và đánh giá nguyên nhân của những biến động về chi phí nhân công theo hướng có lợi hay bất lợi. Để đáp ứng nhu cầu trên Công ty nên lập báo cáo tình hình thực hiện chi phí nhân công trực tiếp.

**Bảng 3.4: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí nhân công**

Tháng(Quý, năm)

ĐVT: Nghìn đồng

Đối tượng sử dụng	Kế hoạch			Thực hiện			So sánh KH/TH				
	Số Công	Đơn giá trung bình	Thành tiền	Số Công	Đơn giá trung bình	Thành tiền	Tỷ lệ( %)		Chênh lệch		
							Công	Tiền	Số công	Đơn giá trung bình	Thành tiền
A1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Tàu Thuận Phước	360	350	126.000	390	400	156.000	108,3	123,8	30	50	30.000
Tàu Thuận Phước 09	180	290	52.200	210	315	66.150	116,6	126,7	30	25	13.950
Tàu Chu Lai	240	320	76.800	210	350	73.500	87,5	95,7	-30	30	-3.300
.....											
<b>Tổng cộng</b>											

Giám đốc

Kế toán trưởng

Người lập

c, Báo cáo tình hình thực hiện chi phí sản xuất chung

Nhằm giúp nhà quản trị kiểm tra, đánh giá tình hình sử dụng chi phí sản xuất chung, công ty nên lập báo cáo tình hình thực hiện chi phí sản xuất chung theo từng tàu biển, từng bộ phận để dễ dàng kiểm soát chi phí, tạo một cách nhìn tổng quan về hoạt động của Công ty.

**Bảng 3.5: Báo cáo tình hình thực hiện chi phí sản xuất chung**

Tháng (Quý, Năm)

<b>Nội dung</b>	<b>Dự toán</b>	<b>Thực hiện</b>	<b>Chênh lệch</b>	<b>Ghi chú</b>
<b>Tàu Thuận Phước</b>				
1. Chi phí nhân viên	22.987.564	23.987.577	1.000.013	
2. Chi phí vật liệu	5.675.983	6.762.087	1.086.104	
3. Chi phí công cụ	29.987.900	32.897.899	2.909.999	
4. Chi phí khấu hao TSCĐ	256.546.000	256.546.000	0	
5. Chi phí dịch vụ	36.745.050	33.745.000	-3.000.050	
6. Chi phí bằng tiền khác	13.789.000	14.766.030	977.030	
<b>Tàu Thuận Phước 09</b>				
.....				
<b>Cộng</b>				

**Giám đốc**

**Kế toán trưởng**

**Người lập**

*Nguồn: Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng*



### ***3.4.2.3 Xác định chức năng, nhiệm vụ của kế toán quản trị và kế toán tài chính theo từng phần hành kế toán***

- Kế toán trưởng: là người đứng đầu phòng tài chính kế toán, điều hành mọi hoạt động của phòng tài chính kế toán, thường xuyên tư vấn vấn đề cho nhà quản lý cấp cao về hoạt động quản trị nên cũng được cung cấp thường xuyên các thông tin về kế toán quản trị, cũng là người đôn đốc mọi công việc của bộ phận kế toán tài chính.

- Bộ phận kế toán tài chính:

Có nhiệm vụ thu thập và xử lý thông tin để lập các báo cáo hàng năm như báo cáo tài chính doanh nghiệp, bộ phận kế toán tài chính được chia làm 4 tổ, nhiệm vụ và chức năng của từng tổ như sau:

+ Kế toán chi phí, phải thu phải trả: Bao gồm kế toán các khoản chi phí ngân hàng, người nhận thầu, người mua, người bán, kế toán tiền, kế toán các khoản chi phí, kế toán giá thành.

+ Kế toán tổng hợp: Bao gồm các khoản kế toán doanh thu, tiền lương, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, thuế và lập các báo cáo tài chính.

+ Kế toán tài sản: gồm có kế toán vật tư, kế toán tài sản cố định, khấu hao tài sản cố định và đầu tư dài hạn.

+ Kế toán nguồn vốn: Gồm kế toán nguồn vốn và quỹ.

Ngoài ra, các phần hành kế toán trên đều đảm nhận trách nhiệm quản lý các phần hành tương ứng ở các đơn vị trực thuộc.

- Bộ phận kế toán quản trị:

Có nhiệm vụ thu thập và xử lý các thông tin để cung cấp cho nhà quản lý và cho hoạt động quản trị, bộ phận kế toán quản trị gồm có ba đội, chức năng và nhiệm vụ của từng đội như sau:

+ Đội lập kế hoạch, dự toán: Các nhân viên ở khâu lập dự toán có trách nhiệm lập các bảng dự toán như: dự toán tiêu thụ, dự toán sản xuất, dự toán chi phí bán hàng, dự toán chi phí quản lý doanh nghiệp, dự toán vốn...và lập các báo cáo đánh giá trách nhiệm của quản lý.

+ **Đội nghiên cứu và đề xuất các dự án quản trị:** Có nhiệm vụ nghiên cứu và phát triển mô hình kế toán quản trị trong Doanh nghiệp, sao cho phù hợp với hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị. Ngoài ra. Phần hành này còn có trách nhiệm xây dựng và hoàn thiện các chuẩn mực chi phí và các tiêu thức phân bổ chi phí, nghiên cứu các dự án không thường xuyên của quản trị, từ các kết quả nghiên cứu đề xuất các dự án quản trị cho nhà quản lý để nhà quản lý có thể đưa ra các quyết định quản trị đúng đắn và kịp thời.

+ **Đội phân tích, đánh giá:** Có nhiệm vụ phân tích và đánh giá kết quả thực hiện so với dự toán, mục tiêu đặt ra, tìm ra những nguyên nhân dẫn đến sự biến động đó. Ngoài ra, còn có nhiệm vụ phân tích các báo cáo tài chính, các tỷ suất tài chính, các yêu cầu của nhà quản trị, cung cấp các thông tin cho quá trình kiểm tra, đánh giá và ra các quyết định.

#### ***3.4.2.4 Những mối liên hệ của kế toán quản trị***

Tuy kế toán quản trị và kế toán tài chính có mục đích sử dụng thông tin khác nhau nhưng bên cạnh đó cũng có mối liên hệ với nhau.

- Phần hành lập dự toán trong kế toán quản trị được kế toán tổng hợp và kế toán chi phí của kế toán tài chính cung cấp các thông tin cũng như các báo cáo thực hiện làm cơ sở cho việc lập các dự toán hoạt động sản xuất kinh doanh, bên cạnh đó kế toán tổng hợp và kế toán chi phí còn cung cấp thêm những thông tin khác mà phần hành lập dự toán của kế toán quản trị yêu cầu. Ngoài ra, các phòng ban trong Công ty cũng có nhiệm vụ cung cấp thông tin cho việc lập dự toán của kế toán quản trị.

+ **Phòng kế hoạch, khai thác:** Cung cấp doanh thu, sản lượng có thể đạt được trong tương lai.

+ **Phòng kỹ thuật, vật tư:** cung cấp giá cả các loại nguyên liệu, nhiên liệu, yếu tố đầu vào, tình hình dự trữ hàng tồn kho.

+ **Phòng tổ chức hành chính:** Cung cấp đơn giá tiền lương, quỹ lương của cán bộ công nhân viên trong toàn Công ty.

Đồng thời phân hành lập dự toán phải cung cấp các báo cáo trách nhiệm cho nhà quản lý để nhà quản lý theo dõi quá trình hoạt động và tình hình thực hiện dự toán để có được những thông tin chính xác cho việc điều chỉnh kịp thời quá trình sản xuất kinh doanh.

- Phân hành phân tích, đánh giá trong kế toán quản trị cũng được kế toán tổng hợp và kế toán chi phí của kế toán tài chính cung cấp thông tin, đồng thời phân hành lập dự toán cũng cung cấp thông tin về dự toán như các bản dự toán, để phân hành phân tích, đánh giá có thể phân tích và đánh giá về tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị.

- Phân hành nghiên cứu và đề xuất các dự án quản trị được cung cấp các kết quả phân tích đánh giá do phân hành phân tích, đánh giá cung cấp làm căn cứ để xây dựng các chuẩn mực chi phí và các tiêu thức phân bổ phục vụ lại cho các bộ phận và phòng ban khác trong Công ty, đồng thời còn đưa ra các dự án quản trị cho nhà quản lý để nhà quản lý có thể lựa chọn dự án nào là tốt nhất cho Công ty.

+ Cung cấp cho phòng kỹ thuật vật tư các chuẩn mực chi phí, tiêu thức phân bổ.

+ Cung cấp các vấn đề liên quan đến phòng kế hoạch khai thác, phòng tổ chức hành chính, phòng tài chính kế toán như các dự án không thường xuyên.

+ Bên cạnh đó phân hành nghiên cứu và đề xuất các dự án quản trị tư vấn cho nhà quản lý trong các quyết định về hoạt động sản xuất kinh doanh, về đầu tư nên chọn phương án nào mang lại lợi nhuận nhiều nhất cho Công ty, mang lại uy tín cho Công ty trên thị trường.

### **3.4.3 Hoàn thiện thu thập thông tin chi phí phục vụ cho quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải biển**

#### **3.4.3.1 Tổ chức tài khoản kế toán**

Tài khoản kế toán phản ánh quá trình ghi chép các nghiệp vụ kinh tế phát sinh trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh của Doanh nghiệp. Việc tổ chức tài khoản để phản ánh chi tiết chi phí và hệ thống thông tin chi tiết chi phí đồng thời bảo đảm được mục đích của kế toán quản trị trong việc thực hiện 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 kế toán tài chính 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 chi 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 toán chi phí

Những yêu cầu trên cần phải thực hiện phù hợp với chế độ kế toán hiện hành, trên cơ sở hệ thống tài khoản kế toán sử dụng trong kế toán tài chính, luận văn đề xuất hệ thống tài khoản kế toán kết hợp giữa kế toán tài chính và kế toán quản trị: Sử dụng tài khoản cấp 1 và cấp 2 ban hành theo quyết định số: 15/2006/QĐ-BTC ngày 2006 của Bộ tài chính về việc ban hành chế độ kế toán doanh nghiệp, mở các tài khoản chi tiết theo từng hoạt động kinh doanh và theo từng bộ phận phát sinh chi phí. Mở tài khoản cấp 2, cấp 3 bổ sung thêm 02 ký tự là mã sản phẩm dịch vụ hay theo từng hoạt động kinh doanh: Vận tải biển có mã: VT, Xếp dỡ có mã: XD, Dịch vụ vận tải có mã: DV, Kinh doanh thương mại có mã: KD. Mở tài khoản cấp 3, cấp 4 bổ sung thêm 01 ký tự số là mã trung tâm chi phí: Văn phòng Công Ty có mã là: 1, xí nghiệp cảng X50 có mã là: 2, Xí nghiệp sơn que hàn có mã là: 3

**Bảng 3.6: Danh sách các sản phẩm dịch vụ**

Mã số	Sản phẩm dịch vụ
VT	Vận tải biển
XD	Xếp dỡ
DV	Dịch vụ vận tải
KD	Kinh doanh thương mại

**Bảng 3.7: Danh sách các trung tâm trách nhiệm chi phí**

Mã số	Trung tâm trách nhiệm chi phí
1	Văn phòng chính Công ty
2	Xí nghiệp cảng X50
3	Xí nghiệp sơn que hàn

Từ những đề xuất của luận văn, luận văn đưa ra hệ thống tài khoản kết hợp giữa kế toán tài chính và kế toán quản trị tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng như sau:

**Bảng 3.8: Hệ thống tài khoản kế toán kết hợp giữa kế toán tài chính và kế toán quản trị áp dụng tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.**

Số hiệu tài khoản				Tên tài khoản
Cấp 1	Cấp 2	Cấp 3	Cấp 4	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>154</b>	154.VT	154.VT1		<b>Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang</b> Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang-Vận tải biển Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang-Vận tải biển-VP chính Công ty
...				
<b>511</b>	5113	5113.VT		<b>Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ</b> Doanh thu cung cấp dịch vụ Doanh thu cung cấp dịch vụ-Vận tải biển Doanh thu cung cấp dịch vụ-Vận tải

...		5113.DV	5113.VT1	biển-VP chính Công ty Doanh thu cung cấp dịch vụ-Dịch vụ vận tải
<b>621</b>	621.VT		5113.DV2	Doanh thu cung cấp dịch vụ-Dịch vụ vận tải-XN cảng X50
...	621.XD	621.VT1		<b>Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp</b>
...		621.XD2		Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp-Vận tải biển Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp-Vận tải biển-VP chính Công ty Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp-Xếp dỡ Chi phí nguyên liệu, vật liệu trực tiếp-Xếp dỡ-XN cảng X50
<b>622</b>	622.VT			<b>Chi phí nhân công trực tiếp</b>
...		622.VT1		Chi phí nhân công trực tiếp-Vận tải biển Chi phí nhân công trực tiếp-Vận tải biển-VP chính Công ty
...	622.XD			Chi phí nhân công trực tiếp-Xếp dỡ Chi phí nhân công trực tiếp-Xếp dỡ-XN cảng X50
<b>627</b>	6271			<b>Chi phí sản xuất chung</b>
...		6271.VT	6271.VT1	Chi phí nhân viên phân xưởng Chi phí nhân viên phân xưởng-Vận tải biển Chi phí nhân viên phân xưởng-Vận tải biển-VP chính Công ty
<b>632</b>	632.VT			<b>Giá vốn hàng bán</b>
....		632.VT1		Giá vốn hàng bán-Vận tải biển Giá vốn hàng bán-Vận tải biển-VP chính Công ty

Đối với kế toán quản trị chi phí thì thông tin liên quan đến chi phí là rất quan trọng, hệ thống tài khoản kết hợp giữa kế toán quản trị và kế toán tài chính đã phản ánh chi tiết chi phí theo yêu cầu của kế toán quản trị, việc đối chiếu thông tin chi phí chi tiết và thông tin chi phí tổng hợp được thực hiện một cách dễ dàng theo từng đối tượng kế toán cụ thể trong đơn vị. Đối tượng tính giá thành được hạch toán một cách cụ thể theo từng hoạt động, giá thành của từng hoạt động được rõ ràng vì vậy nhà lãnh đạo có thể đưa ra những quyết định chính xác, nhanh chóng trong việc ký kết hợp đồng với các đối tác, bên cạnh đó sẽ đảm bảo cho việc xác định kết quả kinh doanh theo từng hoạt động, khắc phục được tình trạng trước đây là chỉ đánh giá kết quả chung cho tất cả các hoạt động.

#### **3.4.3.2 Tổ chức hạch toán ban đầu**

Việc hạch toán ban đầu là một công việc rất quan trọng, công việc kế toán đòi hỏi tính cẩn thận. Theo yêu cầu của KTQT chi phí thì cần phải có thông tin chi phí của từng loại sản phẩm dịch vụ, từng hoạt động kinh doanh.

- Đối với chi phí trực tiếp như tiền lương, BHXH, BHYT, KPCĐ, chi phí khấu hao tài sản cố định, chi phí sửa chữa thường xuyên, chi phí thuê ngoài... khi những đối tượng 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 thức nhất định.

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

#### **3.4.3.3 Phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí**

Ngoài các cách phân loại đơn vị đang sử dụng nhằm đáp ứng yêu cầu lập kế hoạch, kiểm tra, kiểm soát chi phí của việc ra các quyết định của nhà quản lý, KTQT phân loại chi phí theo cách ứng xử, nghĩa là mức độ hoạt động thì chi phí sẽ

biến động như thế nào. Theo cách phân loại này, toàn bộ chi phí sản xuất kinh doanh được chia thành biến phí, định phí và chi phí hỗn hợp. Việc phân loại chi phí có ý nghĩa rất quan trọng trong việc thiết kế, xây dựng mô hình chi phí trong mối quan hệ giữa chi phí – khối lượng – lợi nhuận.

**Bảng 3.9: Bảng phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí**

<b>Khoản mục chi phí</b>	<b>Biến phí</b>	<b>Định phí</b>	<b>Chi phí hỗn hợp</b>
<b>A. Nhóm chi phí duy trì tàu</b>			
Tiền lương chính, các khoản phụ cấp cho cán bộ thuyền viên trên tàu như: Phụ cấp sông nước, phụ cấp chức vụ, phục vụ nhiều năm ( Cán bộ thuyền viên: Thuyền trưởng, thuyền phó, thủy thủ, máy trưởng....)	X		
Tiền thưởng cho cán bộ thuyền viên trên tàu (Thuyền trưởng, thuyền phó, thủy thủ, máy trưởng....)	X		
Bảo hiểm xã hội		X	
Chi phí tiền ăn cho thuyền viên		X	
Chi phí nguyên vật liệu, dụng cụ, đồ dung bổ sung trên tàu (Dụng cụ cứu hỏa, nhà bếp...)	X		
Chi phí sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên tàu biển		X	
Chi phí bảo hiểm tàu và đồ vật hàng hóa	X		
Chi phí khấu hao cơ bản: Khấu hao tàu biển		X	



Các khoản chi phí duy trì tàu khác			X
<b>B. Nhóm chi phí khai thác tàu</b>			
Chi phí vật liệu phụ tùng	X		
Chi phí nhiên liệu: Dầu nhớt, dầu Diesel, dầu DO...	X		
Chi phí nước ngọt	X		
Chi phí xếp dỡ hàng hóa	X		
Chi phí cảng phí (Công việc hải quan, vệ sinh, ánh sáng, hoa tiêu, buộc cởi dây, tàu kéo...)	X		
Chi phí kênh phí (Chi phí qua kênh biển, chi phí hoa tiêu, chi phí cho đại diện thương mại về sự sắp xếp cho tàu qua kênh, chi phí lật vật khác)	X		
Chi phí công việc đại lý và môi giới (sắp xếp tàu vào ra khỏi cảng, tổ chức việc xếp dỡ, dàn xếp tất cả các công việc liên quan đến mọi cung ứng tàu...)	X		
<b>C. Nhóm chi phí quản lý</b>	X		
Tiền lương và phụ cấp lương cho cán bộ, nhân viên ở bộ phận hành chính		X	
Bảo hiểm xã hội		X	
Chi phí tiếp khách, công tác phí	X		
Chi phí quảng cáo, tạp chí, sách		X	

báo chuyên môn			
Chi phí văn phòng phẩm		X	
Khấu hao cơ bản, sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên nhà cửa, văn phòng làm việc		X	
Chi phí điện thoại, điện tín, thông tin liên lạc	X		
Chi phí vật liệu rẻ tiền, mau hỏng	X		
Nhiên liệu và điện năng	X		
Đào tạo nguồn nhân lực		X	
Chi phí tài chính		X	
Thuế các loại			X
Chi phí bằng tiền khác			X

Chi phí hỗn hợp là những chi phí mà cấu thành nên gồm cả yếu tố chi phí khả biến và chi phí bất biến.

Nếu ta gọi:

a là 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 là mức độ hoạt động (biến độc lập)

y là tổng chi phí phụ thuộc (biến phụ thuộc)

Phương trình biểu diễn sự biến thiên của chi phí hỗn hợp là một phương trình dạng bậc nhất có dạng:  $y = ax + b$

Nhằm phục vụ việc lập kế hoạch, phân tích và quản lý chi phí, cần phải phân tích các chi phí hỗn hợp thành các yếu tố khả biến và yếu tố bất biến. Việc phân tích này cần phải được thực hiện bằng một trong ba phương pháp: phương pháp cực đại – cực tiểu, phương pháp đồ thị phân tán và phương pháp bình phương bé nhất.

### 3.5 MỘT SỐ KIẾN NGHỊ THỰC THI CÁC GIẢI PHÁP

Việc hoàn thiện công tác kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng là vấn đề thiết thực và mang tính thường xuyên nhằm phục vụ cho công tác quản trị doanh nghiệp, nâng cao trình độ của khoa học quản lý. Tuy nhiên việc thực thi cũng rất phức tạp, liên quan đến nhiều ngành nhiều cấp, để giải quyết vấn đề này cần phải có sự phối hợp đồng bộ từ phía Doanh nghiệp và Nhà nước.

Hiện nay, ở nước ta việc nhận thức và hiểu biết về KTQT vẫn còn nhiều hạn chế và chưa hoàn toàn thống nhất cả về mặt lý luận và nhận thức. Doanh nghiệp vẫn còn lúng túng trong việc vận dụng KTQT vào Doanh nghiệp. Khái niệm “kế toán” chủ yếu vẫn chỉ dùng để đề cập đến KTTC trong hệ thống kế toán của Doanh nghiệp, mặc dù hệ thống kế toán của Doanh nghiệp vẫn còn có những biểu hiện nhất định về KTQT. Vì thế về phía nhà nước và các cơ quan ban ngành cần phải:

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kế toán DN cho phù hợp với nền kinh tế thị trường năng động có sự quản lý của Nhà nước. Sớm ban hành đầy đủ các chuẩn mực kế toán sao cho phù hợp với nền kinh tế trong nước và nền kinh tế thế giới. Ban hành các thông tư hướng dẫn việc thực thi các chuẩn mực kế toán đảm bảo tính thống nhất và chính xác để việc thực thi được tiến hành đồng bộ giữa các Doanh nghiệp.

- Các ngành chức năng có trách nhiệm tổ chức bồi dưỡng, cung cấp tài liệu hướng dẫn những nội dung cần thiết của KTQT cho các kế toán viên và các nhà quản lý, tổ chức các cuộc hội thảo theo chuyên đề về KTQT cho các Doanh nghiệp giúp họ thấy được vai trò quan trọng của KTQT chi phí nói riêng và KTQT nói chung trong công tác quản lý Doanh nghiệp.

- Cần có sự cải tiến chương trình và phương pháp đào tạo chuyên ngành KTQT tại các trường Đại học, Cao đẳng, và trung học chuyên nghiệp theo hướng chuyên sâu như một ngành ứng dụng trong thực tế.

### KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trên cơ sở phân tích thực trạng kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, tác giả nhận thấy bên cạnh những vấn đề đạt được trong kế toán quản trị chi phí, còn tồn tại những vấn đề mà nhà quản lý phải quan tâm. Trong chương 3 tác giả đã đưa ra một số giải pháp nhằm hoàn thiện KTQT chi phí dựa trên nền tảng cơ sở lý luận về KTQT chi phí và thực tế, luận văn đã hoàn thiện các nội dung sau: Hoàn thiện hạch toán chi tiết cung cấp thông tin chi phí và giá thành cho quản trị Doanh nghiệp, hoàn thiện công tác tổ chức kế toán quản trị chi phí, hoàn thiện thu thập thông tin liên quan đến quản trị chi phí trong hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải biển.

Để tạo cho việc thực hiện các giải pháp hoàn thiện KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, luận văn cũng đưa ra một số kiến nghị thực thi giải pháp đối với Nhà nước, các cơ quan ban ngành, cơ quan chức năng và Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng nhằm tạo ra môi trường vĩ mô và vi mô hỗ trợ cho quá trình tổ chức thực hiện kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

## KẾT LUẬN

Hoàn thiện KTQT chi phí là một trong nội dung rất quan trọng và cần thiết trong quá trình hoàn thiện hệ thống quản lý của Doanh nghiệp, góp phần khẳng định chức năng cung cấp thông tin của hệ thống kế toán trong quản lý và đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế thị trường. Thực trạng KTQT ở Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng còn rất hạn chế vì vậy việc hoàn thiện KTQT chi phí ở Doanh nghiệp này là cần thiết, vì không những vấn đề này được quan tâm đến tầm vĩ mô mà cần có sự hỗ trợ của Nhà nước, các cơ quan quản lý nhằm thúc đẩy kinh doanh vận tải biển phát triển tốt hơn.

Trên cơ sở nghiên cứu, tổng hợp, phân tích cả về lý luận cũng như thực tiễn, luận văn đã giải quyết được một số nội dung sau:

Thứ nhất, hệ thống hoá được những lý luận cơ bản về KTQT chi phí, làm tiền đề cho việc đánh giá thực trạng và tìm ra các giải pháp khắc phục những tồn tại về KTQT chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

Thứ hai, phản ánh thực trạng KTQT chi phí của Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng từ đó nhận thấy được những mặt hạn chế cần phải hoàn thiện và đưa ra các giải pháp để hoàn thiện những mặt hạn chế đó.

Thứ ba, để hoàn thiện kế toán quản trị chi phí tại Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, luận văn đã đưa ra các giải pháp: Xác định lại đối tượng hạch toán chi phí để phục vụ cho việc tính giá thành được chính xác hơn, đề xuất phân loại chi phí theo cách ứng xử chi phí nhằm phục vụ nhu cầu hạch toán và quản lý chi phí, hoàn thiện hệ thống báo cáo thực hiện về chi phí sản xuất nhằm cung cấp thông tin phục vụ cho công tác quản trị chi phí.

Luận văn đã đáp ứng được mục tiêu nghiên cứu. Tuy nhiên, nền kinh tế còn diễn biến rất phức tạp trong khi KTQT mới chỉ được đề cập trong thời gian gần đây và còn khá mới mẻ đối với các Doanh nghiệp Việt nam, việc triển khai KTQT chi phí còn gặp rất nhiều khó khăn. Các giải pháp hoàn thiện KTQT chi phí tại đơn vị

được rút ra từ nghiên cứu lý luận và thực tiễn biến động không ngừng. Vì vậy, vẫn còn nhiều vấn đề cần phải tiếp tục nghiên cứu hoàn thiện.

## DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Tấn Bình (2003), *Kế toán quản trị*, NXB ĐH Quốc gia Hồ Chí Minh.
- [2] Phạm Văn Dược, Đặng Kim Cương (2000), *Kế toán quản trị và phân tích kinh doanh*, NXB Thống kê.
- [3] Nguyễn Văn Điệp, Chu Kiều Linh, Nguyễn Thị Tường Vi, Đỗ Thị Ngọc Điệp (2003), *Kinh tế vận tải*, Trường ĐH Giao thông vận tải.
- [4] Phạm Văn Dược, Đoàn Ngọc Quế, Bùi Văn Trường (2000), *Kế toán chi phí*, NXB Thống kê.
- [5] Huỳnh Lợi (2007), *Kế toán quản trị*, NXB Thống kê.
- [6] Huỳnh Lợi, Nguyễn Khắc Tâm (2001), *Kế toán quản trị*, NXB thống kê.
- [7] TS Huỳnh Lợi (2009), *Kế toán chi phí*, NXB Giao thông vận tải.
- [8] Lê Gia Lục (1999), *Tổ chức công tác kế toán*, NXB Tài chính.
- [9] GS.TS Trương Bá Thanh – ThS Trần Đình Khôi Nguyên (2001), *Phân tích hoạt động kinh doanh phần II*, NXB giáo dục.
- [10] GS.TS Trương Bá Thanh (2008), *Giáo trình kế toán quản trị*, NXB giáo dục.
- [11] GS.TS Đào Văn Tài, TS Võ Văn Nhị, Trần Anh Hoa (2003), *Kế toán quản trị áp dụng cho các Doanh nghiệp Việt Nam*, NXB Tài chính.
- [12] PGS.TS Đoàn Xuân Tiên (2007), *Giáo trình kế toán quản trị doanh nghiệp*, NXB tài chính.
- [13] PTS Vương Toàn Thuyên (2006), *Kinh tế vận tải biển*, Trường ĐH Hàng Hải Việt Nam.

**Phụ lục số 1****KẾ HOẠCH SỬA CHỮA LỚN CHO TÀU THUẬN PHƯỚC**

Loại hình: Kiểm tra chu kỳ

Thời gian lên dock: Tháng 1 năm 2013

Cơ sở xây dựng kế hoạch và dự toán: Theo quy phạm ĐK Việt Nam, tuổi tàu và thực trạng tàu

Stt	Hạng mục sửa chữa	Đvt	Số lượng	Đơn giá	Dự toán kinh phí
1	Chi phí dịch vụ chung, đà đốc, cầu bến	Tàu	1	165.000.000	165.000.000
2	Phần sửa chữa				
2.1	Phần vệ sinh, trang trí				
	- Vô tàu: Tính bình quân phun cát dậm 40%, sơn theo quy trình	m <sup>2</sup>	1.600	45.000	72.000.000
	- Các khu vực khác, dự kiến gõ ri và sơn theo quy trình	m <sup>2</sup>	5.000	30.000	30.000.000
	- Vệ sinh các kết	Kết	3	40.000.000	120.000.000
2.2	Tháo, thay các đường ống thủy lực còn lại	Kg	1.667	60.000	100.000.000
2.3	Phần máy				
	- Sửa chữa bảo dưỡng máy chính (điều tốc, đảo chiều)	Máy	1	3.000.000	3.000.000
	- Sửa chữa các trang thiết bị động lực khác	Hệ	1	150.000.000	150.000.000
2.4	Sửa chữa phần điện, nghi khí hàng hải, cứu sinh, cứu hỏa	Hệ	1	100.000.000	100.000.000
2.5	Vật tư sơn và các loại khác	Tàu	1	700.000.000	700.000.000
3	Chi phí đăng kiểm, hồ sơ, giám sát,..	Tàu	1	120.000.000	120.000.000
	<b>Tổng cộng</b>				<b>1.560.000.000</b>

Nguồn: Bộ phận kỹ thuật Công ty năm 2011



**Phu lục số 2****DỰ TOÁN SỬA CHỮA XE XÚC LẬT**

STT	HẠNG MỤC	ĐVT	SỐ LƯỢNG	ĐƠN GIÁ	THÀNH TIỀN	GHI CHÚ
<b>I</b>	<b>VẬT TƯ</b>					
1	Phốt hộp số	Cái	5	85.000	425.000	
2	Siêu	Sợi	10	25.000	250.000	
3	Lọc nhớt số	Cái	1	135.000	135.000	
4	Phi la mien	Tấm	1	300.000	300.000	
5	Keo	Bình	1	38.000	38.000	
6	Nhớt số (42)	Lít	31	60.000	1.800.000	
7	Su chân máy	Cái	2	150.000	300.000	
8	Nhớt máy	Lít	25	57.920	1.448.000	
9	Lọc nhớt + lọc dầu	Cái	3	90.000	270.000	
	<b>Tổng cộng vật tư</b>				<b>4.966.000</b>	
<b>II</b>	<b>CÔNG SỬA CHỮA</b>					
1	Gò hàn cabin	Xe	1	3.500.000	3.500.000	
2	Tháo, cân chỉnh, lắp ráp lại	Xe	1	2.000.000	2.000.000	
3	Hàn vỏ hộp số	Cái	1	2.500.000	2.500.000	
4	Phục hồi bơm nhớt số	Cái	1	750.000	750.000	
5	Hàn lại xăm hàng làm mát nước	Cái	1	300.000	300.000	
6	Cân bơm cao áp	Cái	1	200.000	200.000	
7	Cân kim phun	Cái	6	30.000	180.000	
8	Hàn, xúc kết nước	Cái	1	5.500.000	5.500.000	
9	Công tháo, lắp ráp toàn bộ xe	Xe	1	5.000.000	5.000.000	
	<b>Tổng cộng tiền công</b>				<b>19.930.000</b>	
<b>TỔNG CỘNG</b>					<b>24.896.000</b>	

(Bằng chữ: Hai mươi bốn triệu, tám trăm, chín mươi sáu ngàn đồng y)

Nguồn: Xí nghiệp dịch vụ cảng X50 năm 2011

**Phụ lục số 3****DỰ TOÁN SỬA CHỮA XE CẦU KOBELCO 35 TẤN**

STT	HẠNG MỤC	ĐVT	SỐ LƯỢNG	ĐƠN GIÁ	THÀNH TIỀN	GHI CHÚ
<b>I</b>	<b>VẬT TƯ</b>					
1	Roăn nắp máy	Cái	2	380.000	760.000	
2	Keo + philimiêng	Bộ	2	64.000	128.000	
3	Lọc dầu	Cái	1	50.000	50.000	
4	Lọc nhớt	Cái	2	92.500	185.000	
5	Dầu PCL Komat SHD 40 (25 lit)	Lon	1	1.448.200	1.448.200	
6	Sơn vàng AD 77	Lít	5	69.300	346.500	
7	Sơn đỏ AKD	Hộp	1	46.600	46.600	
8	Sơn CR AD	Lít	5	61.100	305.500	
9	Sơn đen AD	Lít	5	61.200	306.000	
10	Cọ sơn 2,5	Cái	2	16.500	33.000	
11	Con lăn 15	Cái	1	18.700	18.700	
12	Con lăn 10	Cái	1	16.500	16.500	
	<b>Tổng cộng vật tư</b>				<b>3.644.000</b>	
<b>II</b>	<b>CÔNG SỬA CHỮA</b>					
1	Gò hàn cabin	Xe	1	3.000.000	3.000.000	
2	Công sơn và vệ sinh	Xe	1	1.500.000	1.500.000	
3	Gia công bánh xe đệ mâm xoay	Cái	6	200.000	1.200.000	
4	Doa lại chốt cần	Cái	2	1.500.000	3.000.000	
5	Cân lại bơm cao áp	Cái	2	117.500	235.000	
6	Tiện lại eru trục chốt cần	Trục	1	1.000.000	1.000.000	
7	Quần lại đề	Cái	1	1.500.000	1.500.000	
8	Công tháo, lắp ráp toàn bộ máy của xe	Xe	1	3.000.000	3.000.000	
	<b>Tổng cộng tiền công</b>				<b>14.435.000</b>	
<b>TỔNG CỘNG</b>					<b>18.079.000</b>	

(Bằng chữ: Mười tám triệu, không trăm, bảy mươi chín ngàn đồng y )

Nguồn: Xí nghiệp dịch vụ cảng X50 năm 2011

**Phụ lục số 4****DỰ TOÁN SỬA CHỮA XE CẦU GARWOOD KH100**

STT	HẠNG MỤC	ĐVT	SỐ LƯỢNG	ĐƠN GIÁ	THÀNH TIỀN	GHI CH
<b>I</b>	<b>VẬT TƯ</b>					
1	Bộ roãn rin	Bộ	1	1.250.000	1.250.000	
2	Lọc nhớt	Cái	2	92.500	185.000	
3	Lọc dầu	Cái	1	75.000	75.000	
4	Keo dán	Bình	1	38.000	38.000	
5	Phốt	Cái	1	140.000	140.000	
6	Lọc gió	Cái	1	420.000	420.000	
7	Nhớt (25 lít)	Thùng	1	1.448.000	1.448.000	
8	Mỡ	Kg	5	25.000	125.000	
9	Dầu thắng	Bình	2	50.000	100.000	
10	Bi	Ô	1	420.000	420.000	
11	Máy Hino DS 50	Máy	1	20.800.000	20.800.000	
	<b>Tổng cộng vật tư</b>				<b>25.001.000</b>	
<b>II</b>	<b>CÔNG SỬA CHỮA</b>					
1	Vận chuyển máy	Chuyên	1	500.000	500.000	
2	Hàn súc kết nước	Cái	1	900.000	900.000	
3	Công vệ sinh và lắp ráp máy	Cái	1	3.000.000	3.000.000	
4	Làm lại hệ thống dầu thủy lực	Xe	1	2.000.000	2.000.000	
5	Tháo lớp, hàn lại sắt xi	Xe	1	3.000.000	3.000.000	
	<b>Tổng cộng tiền công</b>				<b>9.400.000</b>	
<b>TỔNG CỘNG</b>					<b>34.401.000</b>	

(Bảng chữ: Ba mươi tư triệu, bốn trăm lẻ một ngàn đồng y )

Nguồn: Xí nghiệp dịch vụ cảng X50 năm 2011

**Phu lục số 5****QUY CHẾ****KIỂM SOÁT NHÂN VIÊN VẮNG MẶT, KIỂM SOÁT GIỜ GIÁC LÀM VIỆC GIAO VIỆC VÀ ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ CÔNG VIỆC***(Áp dụng cho nhân viên văn phòng Công Ty)*

Căn cứ theo Điều lệ hiện hành của Công ty cổ phần vận tải biển Đà Nẵng, nhằm tăng cường hiệu quả công việc cho khối nhân viên văn phòng của Công ty, giảm thiểu chi phí quản lý Công ty, Giám đốc Công ty ban hành quy chế kiểm soát vắng mặt, kiểm soát giờ giấc làm việc, giao việc và đánh giá kết quả công việc cho khối nhân viên văn phòng, làm cơ sở áp dụng và thực hiện trả 3P.

Trong giai đoạn hiện tại Công ty áp dụng lương 3P theo tỷ lệ 8/2: nghĩa là lương chức danh 80%, phần năng suất 20%:

a, Đạt yêu cầu: Hưởng 100% của bảng lương 3P

b, Cần cố gắng hơn: Hưởng 90% của bảng lương 3P

c, Không đạt: Hưởng 80% của bảng lương 3P

d, Vượt yêu cầu: Hưởng 100% của bảng lương 3P + 300.000 đồng/ tháng

e, Xuất sắc: Hưởng 100% của bảng lương 3P + 500.000 đồng/ tháng

**I. KIỂM SOÁT NHÂN VIÊN VẮNG MẶT:**

1- Tất cả nhân viên đều được quyền nghỉ phép năm và các loại chế độ nghỉ khác theo luật định nhưng phải vào thời điểm thích hợp.

2- Nhân viên nghỉ dưới nửa ngày thì trực tiếp xin phép người phụ trách bộ phận, nhưng phải đảm bảo công việc không bị ảnh hưởng, trường hợp nghỉ nhiều hơn nửa ngày thì phải điền vào đơn vắng mặt, phải được người phụ trách bộ phận đồng ý và Giám đốc phê duyệt.

3- Chỉ cho phép nhân viên vắng mặt khi công việc đã ổn định, phải đảm bảo có người thay thế thích hợp và chịu trách nhiệm về các công việc của nhân viên vắng mặt ( Trừ trường hợp bất khả kháng)

4- Nhân viên trước hết sử dụng tiêu chuẩn nghỉ phép của mình, khi hết tiêu chuẩn sẽ chuyển qua các lý do khác, trừ trường hợp đau ốm đột xuất.

5- Trong thời gian nghỉ phép theo tiêu chuẩn năm thì được hưởng lương như sau:

\* Các ngày nghỉ thứ 1 đến thứ 3 trong tháng: được nhận lương theo kết quả đánh giá, xem như trường hợp bình thường.

\* Từ ngày nghỉ thứ 3,5 (trong tháng) về sau cho đến hết tiêu chuẩn phép năm chỉ được nhận lương chức danh của bảng lương 3P.

\* Nghỉ ngoài tiêu chuẩn phép năm sẽ không có lương.

Nhân viên nghỉ quá 3 ngày trong một tháng với bất kỳ lý do ốm đau, nghỉ phép... chỉ được hưởng lương chức danh trong bảng lương 3P, nhưng không áp dụng với trường hợp phụ nữ nghỉ sinh, nghỉ dưới 3 ngày trong một tháng chỉ bị trừ vào tiêu chuẩn nghỉ phép năm nhưng vẫn được xét để hưởng lương năng suất trong bảng lương (xem bảng đánh giá hiệu quả công việc đính kèm)

6- Chi phí đi lại trong thời gian nghỉ phép được khoán bằng 3 ngày lương chức danh, một năm chỉ được trả một lần cho dù phép được nghỉ nhiều lần.

7- Nghỉ ốm chỉ chấp nhận khi có giấy ra viện, những ngày ốm không trừ vào tiêu chuẩn phép năm, những ngày nghỉ ốm được hưởng 50% lương làm việc của tháng (theo bảng đánh giá hiệu quả công việc) nhưng không vượt quá 50% lương chức danh của một tháng và chỉ được hưởng 2 lần trong năm với các trường hợp như vậy.

## **II. KIỂM SOÁT GIỜ GIÁC LÀM VIỆC CỦA NHÂN VIÊN**

1- Tất cả các nhân viên đều phải chấp hành nghiêm chỉnh nội quy Công ty.

2- Công việc kiểm soát giờ giấc làm việc của nhân viên được giao cho Bộ phận tổ chức hành chính triển khai thực hiện.

3- Căn cứ nội quy công ty đã được Giám đốc phê duyệt quy định giờ làm việc, giờ nghỉ ngơi bộ phận Tổ chức hành chính ghi tên tất cả các nhân viên của các bộ phận. Hàng ngày, bảo vệ có trách nhiệm theo dõi ghi trung thực giờ vào cơ quan làm việc và rời khỏi cơ quan của các nhân viên. Cuối tháng bộ phận tổ chức hành chính có trách nhiệm tổng kết, làm cơ sở để chấm công, báo cáo Giám đốc xem xét xử lý những trường hợp vi phạm nội quy.

### **III. GIAO VIỆC VÀ ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ**

1- Công tác giao việc và đánh giá được thực hiện hàng tháng, đầu tháng giao việc cuối tháng đánh giá kết quả, giao việc tháng sau.

2- Mỗi nhân viên sau khi hết thời gian tập sự phải tự mình làm bảng mô tả công việc của mình dựa theo mục tiêu chung của Công ty và nhiệm vụ của bộ phận mình, người phụ trách sẽ kiểm tra bảng mô tả công việc cho từng nhân viên và phê duyệt. Bảng mô tả công việc phải lập một cách cụ thể, chi tiết cho từng công việc, nêu kết quả của công việc là gì, thời gian thực hiện nếu có (xem mẫu đính kèm)

3- Dựa trên mục tiêu chung của Công ty, bảng mô tả công việc và thực tế công việc hàng tháng, người phụ trách sẽ giao việc hàng tháng cho từng nhân viên, có thể bổ sung khi tình hình công việc thay đổi.

4- Khi giao việc cho nhân viên phải đảm bảo các điều kiện sau:

- \* Nội dung công việc phải cụ thể, không mang tính chung chung.
- \* Công việc đó phải mang tính định lượng, có thể tính được.
- \* Có khả năng hoàn thành nhiệm vụ
- \* Công việc này phải nằm trong mục tiêu chung của Công ty.
- \* Thời gian hoàn thành nhiệm vụ

5- Khi giao nhiệm vụ có thể tranh luận về tính khả thi và thời gian hoàn thành trên tiêu chí hoàn thành sớm nhất, hiệu quả đạt cao nhất. Khi có bất kỳ lý do nào gây cản trở công việc phải được báo sớm cho người giao việc để có hướng phối hợp làm việc nhưng về cơ bản là phải hoàn thành nhiệm vụ được giao không thể đưa ra lý do chủ quan và các lý do khác để bãi miễn trách nhiệm của mình chỉ trừ trường hợp bất khả kháng (xem mẫu đánh giá hiệu quả công việc đính kèm)

6- Vào cuối tháng người giao việc sẽ trực tiếp đánh giá nhân viên của mình, trên nguyên tắc ai giao việc thì người đó đánh giá, đánh giá công khai, trực tiếp mặt đối mặt giữa lãnh đạo với nhân viên. Người đánh giá phải thật sự công tâm thông qua năng lực và thành tích của nhân viên (xem mục 7), nhân viên cũng phải hợp tác trên tinh thần xây dựng để cùng tiến bộ.

7- Đánh giá nhân viên thông qua hai vấn đề :

\* Năng lực: - Kiến thức của nhân viên liên qua đến công việc

- Kỹ năng thực hiện công việc như thế nào

- Thái độ trong khi hoàn thực thi nhiệm vụ

\* Thành tích: Theo bảng giao việc và đánh giá hiệu quả công việc đính kèm.

#### **IV. ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

Quy chế này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký, các văn bản trước đây nếu có điều khoản nào trái với quy chế này đều không còn hiệu lực. Trong quá trình thực hiện nếu phát sinh vấn đề không phù hợp Giám đốc Công ty sẽ có thay đổi bổ sung hợp lý.

Các ông Phó giám đốc, cán bộ phụ trách các bộ phận có trách nhiệm triển khai thực hiện quy chế này.

*Nguồn: Phòng tổ chức – hành chính Công ty năm 2011*

**Phụ lục số 6****QUY CHẾ****PHỤ CẤP THÂM NIÊN CỦA THUYỀN VIÊN**

- Căn cứ điều lệ hiện hành của Công ty Cp vận tải biển Đà Nẵng.
- Nhằm mục đích khuyến khích thuyền viên gắn bó lâu dài với Công ty, đảm bảo công bằng thu nhập cho những Thuyền viên đã có nhiều kinh nghiệm, nhiều năm phục vụ lâu dài cho đội tàu Công ty.

Giám đốc Công ty ban hành qui chế về phụ cấp thâm niên cho Thuyền viên cụ thể như sau:

**1. Quy định chung:**

\* Tất cả thuyền viên làm việc trên đội tàu của Công ty và trên các tàu mà công ty quản lý Thuyền viên hoặc đi làm việc trên các tàu của Công ty khác nhưng được sự đồng ý của Công ty đều được áp dụng tính thời gian thâm niên theo qui chế này.

\* Phụ cấp thâm niên chỉ được hưởng khi Thuyền viên đang làm việc trên các tàu của Công ty và các tàu mà Công ty quản lý thuyền viên không áp dụng khi Thuyền viên đang nghỉ phép hoặc thời gian dự trữ, đi học, nghỉ ốm...

\* Thuyền viên trước là biên chế của Công ty khi chấm dứt HĐLĐ hoặc chuyển Công ty khác sau đó quay lại sẽ được tính thời gian thâm niên từ khi quay lại.

\* Công ty sẽ tiến hành điều chỉnh các mức phụ cấp thâm niên mỗi năm chỉ 1 lần vào khoảng quý thứ 1 của năm

**2. Các mức phụ cấp:**

* Từ năm thứ 5 đến năm thứ 7	:	300.000đ/tháng
* Từ năm thứ 8 đến năm thứ 10	:	500.000đ/tháng
* Từ năm thứ 11 đến năm thứ 19	:	750.000đ/tháng



\* Từ năm thứ 29 : 1.000.000đ/tháng

### **3. Điều khoản thi hành:**

Quy chế này có hiệu lực từ ngày 1 tháng 4 năm 2011, các quy chế trước đây trái với quy chế này đều không còn hiệu lực, trong quá trình thực hiện nếu phát sinh các vấn đề không phù hợp Giám đốc Công ty sẽ có điều chỉnh hợp.

Các ông Phó giám đốc, trưởng các bộ phận và toàn bộ Thuyền viên có trách nhiệm thực hiện quy chế này.

*Nguồn: Phòng tổ chức – hành chính Công ty năm 2011*

**Phụ lục số 7****QUY ĐỊNH**

Về chế độ nghỉ phép cho người lao động

**GIÁM ĐỐC CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN ĐÀ NẴNG**

Căn cứ Bộ Luật Lao Động và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Luật Lao Động (năm 2002, năm 2006, năm 2007)

Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần vận tải biển Đà Nẵng.

Căn cứ tình hình thực tế của Công ty và để đảm bảo quyền lợi của người lao động, việc sử dụng lao động đang làm việc tại Công ty có hiệu quả theo đúng quy định của pháp luật.

**QUY ĐỊNH VỀ CHẾ ĐỘ NGHỈ PHÉP CHO NGƯỜI LAO ĐỘNG NHƯ SAU**

**Điều 1:** Người lao động có 12 tháng làm việc tại Công ty thì được nghỉ hàng năm theo qui định như sau:

Người lao động thuộc khối trên bờ: Được nghỉ 12 ngày làm việc.

Người lao động thuộc khối tàu: Được nghỉ 14 ngày làm việc

Ngoài ra, người lao động có thời gian công tác tại Công ty từ đủ 5 năm (60 tháng) đượ nghỉ thêm 1 ngày.

**Điều 2:** Trong thời gian nghỉ phép người lao động được hưởng nguyên lương cơ bản theo hệ số lương đang được hưởng. Riêng người lao động là thuyền viên khối tàu sau khi hết thời gian nghỉ phép theo qui định thì về nghỉ ở tổ dự trữ chờ bố trí công tác. Trong thời gian chờ bố trí công tác được hưởng mức phụ cấp theo quy chế Quản lý thuyền viên.

Người lao động được hưởng lương trong thời gian nghỉ phép và nghỉ chờ bố trí công tác phải chịu trách nhiệm đóng BHXH (6%), BHYT (1,5%), BHTN (1%) theo hệ số lương cơ bản đang được hưởng (mức đóng có thể thay đổi theo quy định của nhà nước).

**Điều 3:** Người lao động có thời gian làm việc tại Công ty như nêu tại điều 1, khi nghỉ phép sẽ được thanh toán tiền đi đường bằng 3 ngày lương cơ bản. Mỗi người lao động nghỉ phép trong 1 năm được Công ty giải quyết 1 lần, nếu người lao động nghỉ phép làm nhiều lần trong cũng chỉ được tính 1 lần.

**Điều 4:** Người lao động thuộc khối trên bờ trước khi nghỉ phép theo chế độ phải làm đơn (theo mẫu Công ty) gửi người phụ trách trực tiếp xem xét, ký vào đơn rồi nộp về bộ phận TCHC Công ty. Thời gian mỗi lần nghỉ tối đa 06 ngày.

Người lao động thuộc khối tàu: trước khi nghỉ phép theo chế độ phải làm đơn gửi Thuyền trưởng ký xác nhận và gửi bộ phận TCHC Công ty.

Người lao động thuộc các xí nghiệp, đơn vị thực hiện chế độ tự hạch toán cân đối thu chi hoặc giao khoán sẽ do các Giám đốc xí nghiệp phê duyệt giải quyết đơn. Chế độ phép do các Xí nghiệp, đơn vị tự chịu trách nhiệm thanh toán trực tiếp cho người lao động và hạch toán chi phí vào xí Nghiệp.

Bộ phận TCHC có trách nhiệm trình Giám đốc Công ty phê duyệt đơn xin nghỉ phép của người lao động. Tùy theo tình hình công việc, yêu cầu sản xuất kinh doanh và điều kiện thực tế thuận lợi, Giám đốc Công ty sẽ xem xét giải quyết đơn nghỉ với thời gian, địa điểm phù hợp để không ảnh hưởng đến sản xuất chung của Công ty.

**Điều 5:** Trường hợp yêu cầu phục vụ sản xuất kinh doanh của Công ty, người lao động không nghỉ phép thì sẽ được công ty thanh toán bằng tiền lương cơ bản cho những ngày không nghỉ phép. Bộ phận TCHC chịu trách nhiệm tổng hợp các trường hợp này và trình Giám đốc giải quyết.

**Điều 6:** Quy định này được áp dụng đối với mọi người lao động có ký hợp đồng lao động với Công ty.

Trong quá trình thực hiện, nếu có sự không phù hợp, sẽ được điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp tình hình thực tế với Công ty.

**Điều 7:** Quy định này có hiệu lực áp dụng kể từ năm 2011. Các quy định có nội dung liên quan đến chế độ nghỉ phép của người lao động trước đây đều không còn giá trị./.

*Nguồn: Phòng tổ chức – hành chính Công ty năm 2011*