

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

-----

**NGUYỄN THỊ HỒNG NHUNG**

**HOÀN THIỆN KIỂM SOÁT NỘI BỘ  
CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI  
CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

**Chuyên ngành: Kế toán**

**Mã số: 60.34.30**

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

**Đà Nẵng – Năm 2010**

Công trình được hoàn thành tại  
**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

Người hướng dẫn khoa học: TS. NGUYỄN PHÙNG

Phản biện 1: TS. Hoàng Tùng

Phản biện 2: TS. Huỳnh Năm

Luận văn đã được bảo vệ tại Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp  
thạc sĩ quản trị kinh doanh họp tại Đại học Đà Nẵng vào  
ngày...26...tháng...09.năm 2010

## LỜI MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Công ty Vận tải đa phương thức là một đơn vị hoạt động theo mô hình “Công ty mẹ - Công ty con” trong lĩnh vực: Vận tải và dịch vụ vận tải đa phương thức, với ngành nghề kinh doanh chính: Kinh doanh vận tải- xếp dỡ đường bộ, đường thủy; Dịch vụ hỗ trợ vận tải và các dịch vụ khác. Trong đó, hoạt động kinh doanh vận tải – xếp dỡ đường thủy do các công ty con thực hiện, tại công ty Vận tải đa phương thức chỉ tiến hành hoạt động kinh doanh vận tải – xếp dỡ đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải và các dịch vụ khác..

Qua tìm hiểu thực tế tại công ty, tác giả nhận thấy công tác kiểm soát nội bộ về chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty vẫn tồn tại nhiều hạn chế về môi trường kiểm soát, về việc tổ chức thông tin phục vụ kiểm soát, cũng như các thủ tục kiểm soát chưa phát huy hết lợi ích và hiệu quả của kiểm soát nội bộ trong tình hình hiện nay.

Xuất phát từ thực tế trên, tác giả đã chọn đề tài “ Hoàn thiện KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty Vận tải đa phương thức” để nghiên cứu và đây cũng chính là lý do tác giả chọn đề tài này làm luận văn tốt nghiệp.

### 2. Mục đích nghiên cứu của đề tài

Đánh giá thực trạng kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT, từ đó tìm ra những giải pháp phù hợp nhằm hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty.

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

- Đối tượng nghiên cứu của luận văn là những vấn đề về lý luận và thực tiễn có liên quan đến kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ

- Phạm vi nghiên cứu của luận văn là tập trung vào hoạt động kinh doanh vận tải - xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT

### 4. Phương pháp nghiên cứu

Trong suốt quá trình nghiên cứu luận văn, tác giả dựa trên cơ sở phương pháp luận duy vật biện chứng, sử dụng các phương pháp cụ thể để thu thập thông tin nhằm nắm bắt tình hình thực tế của đơn vị. Qua đó sử dụng các thông tin này để phân tích, so sánh, tổng hợp.... làm sáng tỏ vấn đề cần nghiên cứu.

### 5. Những đóng góp của đề tài

- Về mặt lý luận: Luận văn đã làm rõ các lý luận cơ bản về KSNB chi phí trong các doanh nghiệp vận tải.

- Về mặt thực tiễn: Luận văn chỉ ra các tồn tại trong KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT cũng như đề ra các giải pháp khắc phục những nhược điểm, góp phần hoàn thiện KSNB chi phí vận tải- xếp dỡ đường bộ tại công ty VTĐPT.

### 6. Kết cấu của đề tài

Ngoài phần “Mở đầu”, “Kết luận”, “Phụ lục” và “Danh mục tài liệu tham khảo”. Luận văn được trình bày thành 3 chương:

**Chương 1:** Lý luận về hệ thống kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất trong doanh nghiệp vận tải

**Chương 2:** Thực trạng kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức

**Chương 3:** Giải pháp hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT

# CHƯƠNG 1

## LÝ LUẬN VỀ HỆ THỐNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ

### CHI PHÍ SẢN XUẤT TRONG DOANH NGHIỆP VẬN TẢI

#### 1.1 KHÁI QUÁT VỀ HỆ THỐNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ

##### 1.1.1 Khái niệm và mục tiêu của hệ thống KSNB

###### 1.1.1.1 Khái niệm về hệ thống kiểm soát nội bộ

Hệ thống kiểm soát nội bộ: Là các qui định và các thủ tục kiểm soát do đơn vị được kiểm toán xây dựng và áp dụng nhằm bảo đảm cho đơn vị tuân thủ pháp luật và các qui định; để kiểm tra, kiểm soát, ngăn ngừa và phát hiện gian lận, sai sót; để lập báo cáo tài chính trung thực và hợp lý; nhằm bảo vệ, quản lý và sử dụng có hiệu quả tài sản của đơn vị.

###### 1.1.1.2 Mục tiêu của hệ thống kiểm soát nội bộ

- + Bảo vệ tài sản của đơn vị, hạn chế việc mất cắp, hư hại và sử dụng không đúng mục đích.
- + Thông tin kế toán cung cấp phải đảm bảo tính kịp thời, chính xác và tin cậy về thực trạng hoạt động của đơn vị.
- + Đảm bảo hiệu quả hoạt động và năng lực quản lý
- + Bảo đảm việc chấp hành các chính sách của đơn vị cũng như việc tuân thủ các chế độ pháp lý.

##### 1.1.2 Các yếu tố cấu thành của hệ thống kiểm soát nội bộ

###### 1.1.2.1 Môi trường kiểm soát

Môi trường kiểm soát bao gồm: đặc thù về quản lý, cơ cấu tổ chức, chính sách nhân sự, công tác lập kế hoạch, ủy ban kiểm toán, bộ phận kiểm toán nội bộ, các nhân tố bên ngoài.

###### 1.1.2.2 Hệ thống kế toán

Tính kiểm soát của hệ thống kế toán được thể hiện thông qua 3 giai đoạn của quá trình kế toán đó là: Lập chứng từ, phản ánh vào sổ sách và lập báo cáo kế toán.

###### 1.1.2.3 Thủ tục kiểm soát

Thủ tục kiểm soát bao gồm: Các thủ tục kiểm soát kế toán, Kiểm soát vật chất đối với tài sản và sổ sách, Kiểm soát độc lập việc thực hiện, Phân tích soát xét lại việc thực hiện.

#### 1.2 NỘI DUNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ SẢN XUẤT TRONG DOANH NGHIỆP VẬN TẢI

##### 1.2.1 Đặc điểm hoạt động và đặc điểm sản phẩm của doanh nghiệp vận tải ảnh hưởng đến kiểm soát nội bộ chi phí

###### 1.2.1.1 Đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp vận tải

Vận tải là ngành dịch vụ nhưng có tính chất sản xuất đặc biệt, sản phẩm vận tải là quá trình di chuyển hàng hóa, hành khách bằng phương tiện phổ thông hoặc chuyên dùng từ nơi này đến nơi khác và được đo bằng chỉ tiêu: tấn/km hàng hóa vận chuyển và người/km hành khách chuyên chở.

###### 1.2.1.2 Đặc điểm sản phẩm của doanh nghiệp vận tải

- Sản phẩm của dịch vụ vận tải là những sản phẩm vô hình.
- Quá trình sản xuất sản phẩm vận tải gắn liền với quá trình tiêu dùng sản phẩm vận tải.
- Sản phẩm vận tải có tỷ trọng chi phí nguyên, nhiên liệu vật liệu chiếm tỷ trọng tương đối cao.
- Sản phẩm vận tải được tạo ra bên ngoài doanh nghiệp.

##### 1.2.2 Chi phí sản xuất trong các doanh nghiệp vận tải

###### 1.2.2.1 Khái niệm về chi phí vận tải

Chi phí vận tải là biểu hiện bằng tiền của các hao phí lao động sống và lao động vật hóa cần thiết mà các doanh nghiệp vận tải phải chi ra cho quá trình hoạt động trong một kỳ nhất định.

#### **1.2.2.2 Phân loại chi phí trong các doanh nghiệp vận tải**

- + Phân theo nội dung kinh tế (yếu tố chi phí)
- + Phân theo công dụng kinh tế của chi phí
- + Phân theo mối quan hệ với doanh thu vận tải

#### **1.2.3 Tổ chức thông tin kế toán phục vụ kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất trong doanh nghiệp vận tải**

Tổ chức thông tin phục vụ KSNB về chi phí sản xuất kinh doanh bao gồm: tổ chức hệ thống chứng từ kế toán, tổ chức tài khoản và sổ kế toán, tổ chức hệ thống báo cáo về chi phí sản xuất kinh doanh

#### **1.2.4 KSNB chi phí sản xuất trong các doanh nghiệp vận tải**

##### **1.2.4.1 KSNB chi phí nguyên, nhiên liệu, vật liệu trực tiếp**

Đối với các doanh nghiệp vận tải thì hầu như không có yếu tố nguyên vật liệu trực tiếp mà chủ yếu là chi phí nhiên liệu trực tiếp

##### **Thủ tục kiểm soát chi phí nhiên liệu trực tiếp**

- + Kiểm soát quá trình xuất kho nhiên liệu
- + Kiểm soát việc tập hợp chi phí nhiên liệu

##### **1.2.4.2 Kiểm soát nội bộ về chi phí nhân công trực tiếp**

##### **Thủ tục kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp**

- + Kiểm soát nội bộ về chi phí nhân công trực tiếp thông qua việc đối chiếu số liệu trên sổ sách và chứng từ
- + Kiểm soát bằng việc phân công, phân nhiệm trong công tác về lao động và tiền lương
- + Kiểm soát bằng việc lập kế hoạch, lập định mức chi phí tiền lương của công nhân sản xuất

##### **1.2.4.3 Kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất chung**

##### **+ Thủ tục kiểm soát chi phí sản xuất chung**

**a/ KSNB chi phí tiền lương và các khoản trích theo lương của nhân viên quản lý tổ, đội vận tải:** tương tự trường hợp chi phí nhân công trực tiếp

##### **b/ KSNB chi phí vật tư (công cụ dụng cụ) dùng cho vận tải**

– **xếp dỡ:** Do các loại chi phí này chiếm tỷ trọng khá nhỏ, nên trong phần này tác giả không đề cập.

**c/ Kiểm soát chi phí sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện vận tải:** được thể hiện qua việc kiểm soát chi phí chi phí dầu mỡ phụ phục vụ sửa chữa; Chi phí vật tư, phụ tùng dùng vào sửa chữa.

##### **d/ Kiểm soát nội bộ về chi phí khấu hao tài sản cố định**

Việc kiểm soát chi phí khấu hao được tiến hành thông qua kiểm soát hai yếu tố là: nguyên giá TSCĐ và chi phí khấu hao TSCĐ.

##### **e/ KSNB về chi phí dịch vụ mua ngoài và các chi phí khác.**

Phải đảm bảo các mục tiêu sau:

- ◆ Phải đảm bảo tính có thật của nghiệp vụ kinh tế phát sinh: chứng từ phải đầy đủ, hợp pháp, hợp lệ
- ◆ Phải so sánh đối chiếu giữa chi phí định mức với chi phí thực tế phát sinh
- ◆ Phải đảm bảo tách biệt giữa chức năng thực hiện nghiệp vụ với chức năng ghi sổ kế toán, chức năng mua hàng và chức năng thanh toán.

### **1.3 TỔNG QUAN VỀ KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ SẢN XUẤT TRONG DOANH NGHIỆP CỦA CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ NGHIÊN CỨU**

Qua tìm hiểu các đề tài viết về kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất, tác giả nhận thấy có hai vấn đề nổi lên như sau:

+ **Thứ nhất, kiểm soát nội bộ được viết trên giác độ kiểm toán:** Những đề tài viết theo hướng này đi sâu nghiên cứu các yếu tố cấu thành nên hệ thống kiểm soát nội bộ của một tổ chức như: môi trường kiểm soát, hệ thống kế toán, thủ tục kiểm soát. Trong các đề tài viết trên giác độ kiểm toán thì: có đề tài viết nặng về kiểm soát kế toán cũng có đề tài viết nặng về kiểm soát quản lý

+ *Thứ hai, kiểm soát nội bộ đúng trên giác độ kế toán quản trị:* Các đề tài viết theo hướng này đi sâu nghiên cứu công tác lập dự toán chi phí, theo dõi việc thực hiện chi phí, phân tích chi phí của doanh nghiệp nhằm đưa ra các ý kiến để xây dựng hệ thống kiểm soát chi phí trong các doanh nghiệp trên giác độ của kế toán quản trị.

Qua đề tài “ Hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty Vận tải đa phương thức” mà tác giả đang nghiên cứu, tác giả nhận thấy luận văn là sự kết hợp của cả hai giác độ kiểm toán và kế toán quản trị. Sự kết hợp này là hoàn toàn hợp lý giúp tác giả đưa ra những giải pháp khắc phục những hạn chế còn tồn đọng trong công tác kiểm soát phù hợp với đặc thù của công ty VTĐPT.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 1**

Trong chương này, luận văn đã trình bày những vấn đề lý luận về KSNB nói chung và KSNB về chi phí sản xuất trong doanh nghiệp vận tải nói riêng. Tất cả những vấn đề lý luận trong chương này là cơ sở để luận văn nghiên cứu thực trạng KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT và đưa ra các giải pháp hoàn thiện ở các chương sau.

## **CHƯƠNG 2**

### **THỰC TRẠNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VTĐPT**

#### **2.1 KHÁI QUÁT VỀ CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

##### **2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển Công ty VTĐPT**

Công ty Vận tải đa phương thức là một doanh nghiệp trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải (GTVT). Tiền thân là Công ty Đại lý Vận tải khu vực II được thành lập theo Quyết định số 1313/QĐ – GTVT ngày 27/03/1976.

#### **2.1.2 Chức năng, nhiệm vụ và mục tiêu hoạt động của Công ty Vận tải đa phương thức**

##### **2.1.2.1 Chức năng, nhiệm vụ của Công ty VTĐPT**

- Chức năng kinh doanh: Công ty thực hiện SXKD 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 trong và ngoài nước để phục vụ cho công cuộc đổi mới phát triển kinh tế, phục vụ quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

- Nhiệm vụ kinh doanh: Theo giấy phép kinh doanh số: 3206000035 do sở KHĐT thành phố Đà Nẵng cấp ngày 5/5/2004

##### **2.1.2.2 Mục tiêu hoạt động của Công ty VTĐPT**

Mục tiêu hoạt động của công ty là phát triển sản xuất kinh doanh, nâng cao chất lượng quản lý và hiệu quả đầu tư, mở rộng liên doanh liên kết, nâng cao uy tín và khả năng cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, thúc đẩy quá trình tích tụ và tập trung vốn, từng bước phát triển để giữ vai trò chủ lực trong lĩnh vực vận tải đa phương thức, vận tải hàng siêu trường, siêu trọng, bốc xếp.

#### **2.2 THỰC TRẠNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VTĐPT.**

##### **2.2.1 Môi trường kiểm soát tại công ty**

###### **2.2.1.1 Đặc thù về quản lý**

Quan điểm của hội đồng quản trị là kinh doanh lành mạnh, cạnh tranh lành mạnh, sử dụng tối đa nguồn lực, đáp ứng một cách tốt nhất nhu cầu của khách hàng, cũng như đảm bảo chất lượng của công việc. Công ty luôn đảm bảo tổ chức SXKD an toàn, đúng pháp luật và luôn tìm cách nâng cao đời sống của cán bộ công nhân viên.

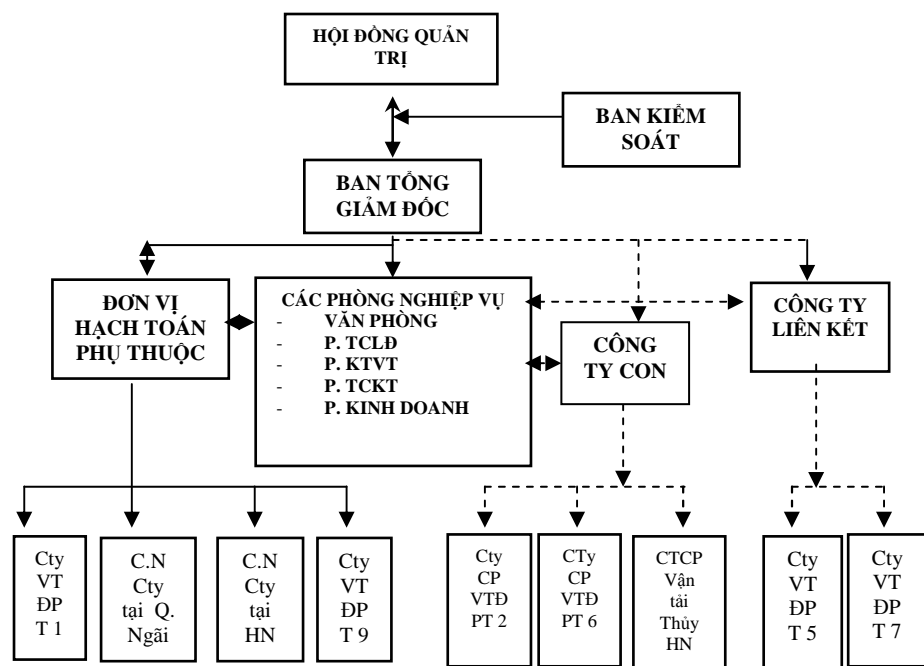
###### **2.2.1.2 Cơ cấu tổ chức tại công ty VTĐPT và công ty 9<sup>1</sup>**

###### **a/ Cơ cấu tổ chức tại Công ty Vận tải đa phương thức**

---

<sup>1</sup> Công ty vận tải đa phương thức 9 được gọi tắt là công ty 9

**Sơ đồ 2.1: Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý tại Công VTĐPT**



**b/ Cơ cấu tổ chức tại Công ty 9**

Bộ máy quản lý tại công ty 9 gồm: Giám đốc, Phó Giám đốc, P.KTVT, P.KHĐĐ, P.KTTH, Cửa hàng xăng dầu, Xí nghiệp VTĐPT9.1, Xí nghiệp VTĐPT 9.2, Xí nghiệp VTĐPT 9.3

**2.2.1.3 Phân cấp quản lý tại Công ty VTĐPT**

Được thực hiện theo” Qui chế quản lý tài chính” của công ty do Hội đồng quản trị Công ty xây dựng và được Bộ Tài Chính ra quyết định phê duyệt số 362/QĐ – BTC ngày 28/01/2005.

**2.2.1.4 Chính sách nhân sự**

Công ty đã xây dựng và ban hành các quy chế về tuyển dụng và đào tạo lao động, qui chế phân phối tiền lương theo bậc lương phù hợp với trình độ chuyên môn nghiệp vụ, có chế độ khen thưởng và hình thức kỷ luật hợp lý.

**2.2.1.5 Công tác lập kế hoạch**

Công ty tiến hành lập kế hoạch sau: Kế hoạch sản lượng (Phụ lục 2.1) và bảng thuyết minh kế hoạch sản lượng (Phụ lục 2.2); Kế hoạch chi tiết SCBD phương tiện, MMTB(Phụ lục 2.3); Kế hoạch tiêu thụ nhiên liệu, dầu mỡ phụ (Phụ lục 2.4); Kế hoạch sử dụng sắm lớp, bình điện (Phụ lục 2.5)

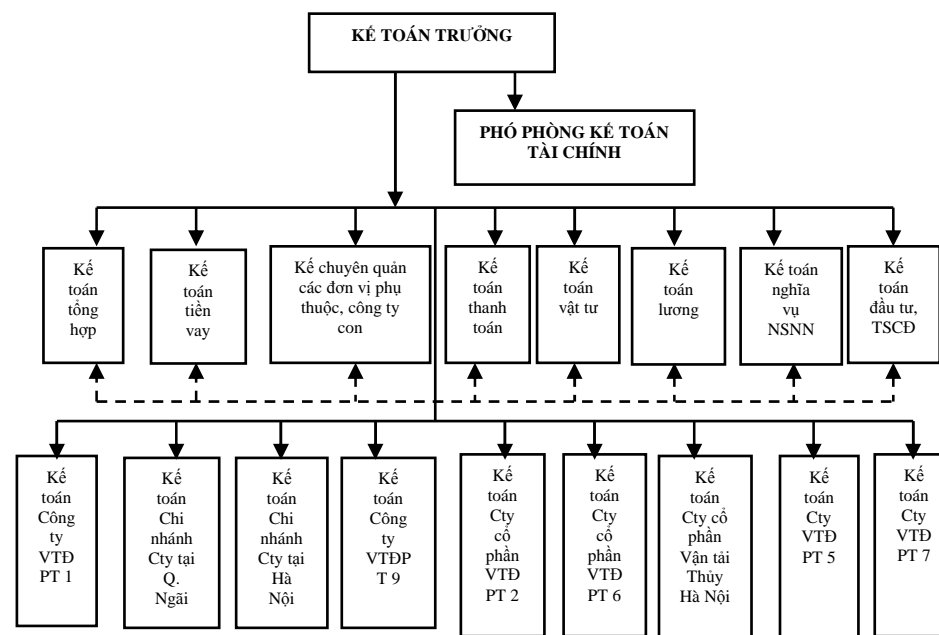
**2.2.1.6 Nhân tố bên ngoài**

Công ty VTĐPT chịu ảnh hưởng các nhân tố bên ngoài như:  
- Sự ràng buộc của hệ thống pháp luật Việt Nam; Sự quản lý của Bộ giao thông vận tải; Ngoài ra công ty còn chịu ảnh hưởng của các nhân tố khác như: nhà cung cấp, cơ quan thuế, ngân hàng...

**2.2.2 Hệ thống kế toán tại công ty Vận tải đa phương thức**

**2.2.2.1 Tổ chức bộ máy kế toán tại công ty**

**Sơ đồ 2.3: Bộ máy kế toán Công ty VTĐPT**



### 2.2.2.2 Tổ chức công tác kế toán

Công tác kế toán của công ty được thực hiện trên máy tính bằng phần mềm FAST với hình thức chứng từ ghi sổ.

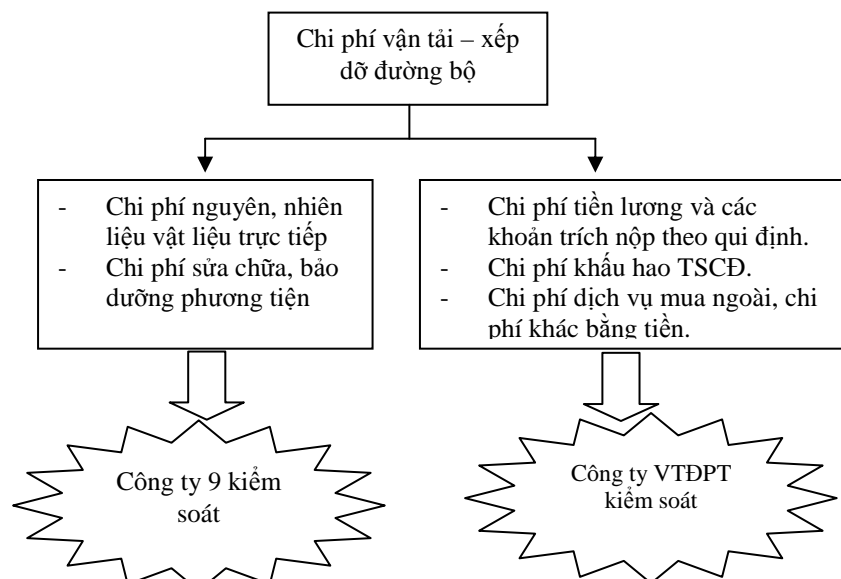
### 2.2.3 Các qui định quản lý chi phí tại Công ty

Việc thực hiện quản lý chi phí tại công ty được thực hiện theo qui chế quản lý tài chính do công ty xây dựng và được Bộ tài chính ra quyết định phê duyệt số 362/QĐ-BTC ngày 28/1/2005

### 2.2.4 Kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức

Mô hình phân cấp quản lý chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty VTĐPT được thể hiện như sau:

#### Sơ đồ 2.4: Phân cấp quản lý chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức



#### 2.2.4.1 KSNB chi phí nguyên nhiên liệu vật liệu trực tiếp

Nguyên nhiên liệu vật liệu trực tiếp được sử dụng chủ yếu ở công ty bao gồm: xăng, dầu DO, mỡ, dầu thủy lực, nhớt ô tô,... Mặc

dù chi phí nguyên nhiên liệu vật liệu có nhiều loại, tuy nhiên trong phần này đề tài chủ yếu xem xét vấn đề kiểm soát đối với nhiên liệu trực tiếp (xăng, dầu DO), bởi chi phí này chiếm tỷ trọng lớn (40%-50%) trong toàn bộ chi phí nguyên nhiên liệu vật liệu của đơn vị.

- Việc kiểm soát chi phí nhiên liệu trực tiếp do công ty 9 thực hiện được tiến hành như sau:

◆ Phòng KHĐĐ: Trên cơ sở Bảng nhận khoán đã được duyệt, tiến hành lập lệnh điều động sản xuất yêu cầu lái xe thực hiện công việc.

◆ Lái xe: Căn cứ trên lệnh điều động, làm thủ tục tạm ứng chi phí nhiên liệu và các chi phí khác phục vụ sản xuất. Chứng từ tạm ứng của lái xe sẽ chuyển cho phòng KTVT duyệt phần chi phí nhiên liệu, việc xét duyệt chi phí nhiên liệu dựa trên sản lượng dự kiến. Sau đó chuyển toàn bộ chứng từ cho phòng KTTH để tiến hành thủ tục tạm ứng cho lái xe.

◆ Phòng KTVT: Sau khi lái xe thực hiện xong công việc, cán bộ chuyên trách phòng kỹ thuật vật tư căn cứ trên chứng từ (hóa đơn nhiên liệu, phiếu cấp nhiên liệu) do lái xe giao để lập phiếu nhập xuất thẳng làm cơ sở nghiệm thu nhiên liệu cho lái xe.

◆ Lái xe: Tập hợp toàn bộ chứng từ phát sinh trong khi thực hiện công việc như: Hóa đơn nhiên liệu, phiếu cấp nhiên liệu, lệ phí cầu đường, lệ phí hướng dẫn giao thông, phiếu nhập xuất thẳng... để làm thủ tục hoàn ứng

◆ Phòng KTTH: Nhận được chứng từ hoàn ứng của lái xe, phòng KTTH tiến hành kiểm tra lại chứng từ để làm thủ tục hoàn ứng cho lái xe, đồng thời ghi sổ chi phí 621 và lưu chứng từ kế toán.

- **Đánh giá qui trình kiểm soát chi phí nhiên liệu trực tiếp**

- Việc kiểm soát chi phí nhiên liệu của công ty chưa đạt hiệu quả, công nợ nhiên liệu cá nhân tồn đọng cao. Công tác hạch toán kế toán chi phí nhiên liệu trực tiếp phức tạp.

- Tại công ty không tiến hành theo dõi chi phí nguyên, nhiên liệu, vật liệu trực tiếp chi tiết cho từng công trình, từng dự án vận chuyển dẫn đến công ty không đánh giá được hiệu quả của từng công trình, từng dự án vận chuyển cụ thể.

#### **2.2.4.2 Kiểm soát nội bộ chi phí nhân công trực tiếp**

- Việc kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp do công ty vận tải đa phương thức trực tiếp kiểm soát và được tiến hành như sau:

- ◆ Tại công ty 9: Tổ trưởng của các tổ (đội) sản xuất tại các đơn vị thực hiện tiến hành kiểm tra theo dõi chấm công và chấm điểm mức độ hoàn thành công việc của từng cá nhân trong bộ phận hoặc trong đội của mình. Cuối tháng, tổ trưởng chuyển bảng chấm công và bảng tổng hợp hệ số hoàn thành công việc của cá nhân, tổ (đội) sản xuất về P.KTTH tại công ty 9, P. KTTH sẽ tổng hợp toàn bộ chứng từ về lương của toàn đơn vị (cả khối trực tiếp và khối gián tiếp), đồng thời tham mưu cho lãnh đạo đơn vị phê duyệt và chuyển toàn bộ chứng từ lên P.TCLĐ thuộc công ty vận tải đa phương thức

- ◆ Tại P.TCLĐ- Cty VTĐPT: có trách nhiệm theo dõi, kiểm tra, đối chiếu danh sách công nhân trong bảng chấm công tiến hành xét duyệt vào bảng chấm công, đồng thời căn cứ theo qui chế lương để tính lương cho người lao động.

- ◆ Các chứng từ về chi phí lương (bảng chấm công, bảng tổng hợp nghiệm thu công, bảng tổng hợp hệ số hoàn thành công việc của cá nhân, tổ, đội sản xuất...) được chuyển lên P. TCKT để lưu trữ, theo dõi, kiểm tra. Đồng thời căn cứ vào bảng tính lương đã được duyệt, kế toán tiền lương sẽ hạch toán vào máy. Sau đó in bảng thanh toán lương và tiến hành thanh toán lương cho người lao động sau khi

đã được giám đốc phê duyệt. Cuối kỳ, kế toán in ra sổ chi tiết TK 622 để kiểm tra đối chiếu.

#### ***Đánh giá qui trình kiểm soát chi phí nhân công trực tiếp***

Ưu điểm:

- Công ty đã gắn mức thu nhập của người lao động với trách nhiệm, công việc mà người lao động đảm nhận. Điều này tạo điều kiện cho người lao động có ý thức trách nhiệm hơn trong công việc

- Với cách tính lương phân thành hai mức lương: lương chính và lương sản phẩm, cũng tạo được sự am tâm cho người lao động đồng thời nâng cao được tính hiệu quả của hệ thống KSNB..

- Công tác kế toán tiền lương được thực hiện trong sự phối hợp giữa các tổ, đội sản xuất, các phòng ban, đặc biệt là sự phối hợp giữa P. TCKT và P. TCLĐ đảm bảo cho việc tính lương được chính xác, thuận tiện.

Nhược điểm:

- Việc hạch toán cả lương của khối lao động gián tiếp và khối trực tiếp tại công ty 9 vào tài khoản 622 là không đúng với qui định nên khi thực hiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ thì chi phí 622 tăng lên trong khi chi phí tiền lương trong khoản mục chi phí 627 lại không có.

- Công ty chưa xây dựng rõ kế hoạch tính và trích trước tiền lương nghỉ phép cho lao động khối trực.

#### **2.2.4.3 Kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất chung**

##### **a/ Kiểm soát nội bộ chi phí khấu hao tài sản cố định**

Tại công ty VTĐPT khấu hao được tính theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính của tài sản và tuân thủ theo quyết định số 206/2003/QĐ-BTC ngày 12/12/2003 của Bộ trưởng bộ tài chính.



**b/ Kiểm soát chi phí sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện vận tải**

Chi phí SCBD phương tiện vận tải được công ty VTĐPT phân cấp cho các đơn vị quản lý và sử dụng tài sản kiểm soát. Riêng đối với các phương tiện phục vụ cho hoạt động kinh doanh vận tải – xếp dỡ đường bộ của công ty được phân cấp cho công ty 9 kiểm soát và quản lý.

*Việc kiểm soát chi phí sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện vận tải được thể hiện qua các mặt sau:*

+ *Kiểm soát chi phí dầu mỡ phụ dùng trong SCBD phương tiện vận tải:* Dầu mỡ phụ bao gồm: mỡ, dầu thủy lực, nhớt ô tô.... hiện nay dầu mỡ phụ chủ yếu được sử dụng phục vụ cho công tác SCBD. Việc kiểm soát được tiến hành như sau:

◆ Khi có nhu cầu, bộ phận sửa chữa sẽ tiến hành lập giấy đề nghị cấp dầu mỡ phụ chuyển phòng KTVT tại công ty 9 duyệt.

◆ Nếu duyệt thì P. KTVT sẽ lập phiếu xuất kho. Phiếu xuất kho được lập thành 2 liên, một liên lưu chuyển xuống thủ kho để xuất kho theo yêu cầu, một liên lưu ở phòng kỹ thuật – vật tư để làm cơ sở kiểm tra đối chiếu khi cần.

◆ Thủ kho sau khi kiểm tra tiến hành xuất NVL theo đúng yêu cầu, đồng thời ký vào phiếu xuất kho và vào thẻ kho

◆ Sau khi nhận dầu mỡ phụ bộ phận sửa chữa sẽ tiến hành công việc đồng thời cuối kỳ lập bảng tổng hợp dầu mỡ phụ đã sử dụng và chuyển P. KTVT để kiểm tra đối chiếu.

◆ P. KTVT: căn cứ trên bảng xác nhận công việc hoàn thành có đầy đủ chữ ký của các bên có liên quan để đối chiếu với bảng tổng hợp dầu mỡ phụ tại các xí nghiệp, đồng thời lập bảng tổng hợp dầu mỡ phụ của toàn đơn vị để làm căn cứ thanh quyết toán chi phí dầu mỡ phụ với công ty Vận tải đa phương thức

◆ P. KTTH: căn cứ trên bảng tổng hợp dầu mỡ phụ để kiểm tra đối chiếu với số liệu xuất vật tư, sau đó tiến hành ghi sổ kế toán (TK 627).

***Đánh giá qui trình xuất kho dầu mỡ phụ***

Thủ tục kiểm soát chi phí dầu mỡ phụ được tiến hành khá tốt, việc kiểm soát đã có sự kiểm tra đối chiếu giữa các bộ phận có liên quan và việc xác định lượng dầu mỡ phụ tiêu dùng trong kỳ đã được kiểm tra với bảng xác nhận công việc hoàn thành trong kỳ.

+ *Kiểm soát qui trình chi phí vật tư, phụ tùng mua ngoài đưa vào dùng ngay cho việc sửa chữa, bảo dưỡng ( không qua nhập kho)*

Trong quá trình sửa chữa, nếu có phát sinh nhu cầu về vật tư, phụ tùng phục vụ cho công tác sửa chữa, bộ phận sửa chữa sẽ lập đề nghị yêu cầu bộ phận kỹ thuật vật tư cung cấp. Nếu những vật tư, phụ tùng này đơn vị không dự trữ, khi phát sinh nhu cầu, cán bộ chuyên quản phòng kỹ thuật vật tư của đơn vị sẽ tìm kiếm nguồn hàng, thỏa thuận giá cả với nhà cung cấp và đề nghị cung cấp hàng

***Đánh giá qui trình kiểm soát chi phí vật tư, phụ tùng mua ngoài đưa ngay vào sửa chữa, bảo dưỡng (không qua nhập kho)***

Việc mua chi phí vật tư, phụ tùng về đưa dùng ngay cho công tác bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện hiện nay chưa được kiểm soát chặt chẽ, hầu như khoán hết việc mua vật tư, phụ tùng cho cán bộ chuyên trách của phòng kỹ thuật vật tư, chưa có sự quan tâm đúng mức của lãnh đạo phòng và lãnh đạo đơn vị trong khâu này.

**c/ Kiểm soát chi phí dịch vụ mua ngoài và các chi phí khác**

- Đối với các chi phí đã qui định định mức (chi phí sắm lốp, bảo hộ lao động,..): được kiểm soát theo định mức đã qui định

- Đối với các chi phí chưa xây dựng định mức: kiểm soát thông qua việc kiểm tra tính hợp lý, hợp lệ của chứng từ.

## **2.3 ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

### **2.3.1 Những kết quả đạt được trong kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức**

- Công ty đã tiến hành xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện các định mức kinh tế- kỹ thuật làm căn cứ quản lý chi phí.

- Công ty có một bộ máy quản lý hợp lý, ban lãnh đạo có năng lực trình độ chuyên môn cần thiết để hướng Công ty đi đúng hướng trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh

### **2.3.2 Những hạn chế trong kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức.**

#### **2.3.2.1 Về phân cấp quản lý chi phí**

Việc phân cấp quản lý chi phí tại công ty vẫn tồn tại hai nhược điểm sau:

- Một là; Không tập trung, không thống nhất (một phần do công ty 9 quản lý, một phần do công ty VTĐPT quản lý)

- Hai là; Việc phân cấp quản lý chi phí tại công ty VTĐPT chỉ mới dừng lại ở Công ty 9. Trong khi Công ty VT ĐPT 9 lại có 3 xí nghiệp được đặt ở 3 khu vực: miền trung ( xí nghiệp 9.2), miền bắc ( xí nghiệp 9.1), và miền nam ( xí nghiệp 9.3).

#### **2.3.2.2 Hệ thống thông tin kế toán phục vụ cho kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty**

↳ **Về công tác hạch toán tiền lương và các khoản trích theo lương**

- Công ty hạch toán toàn bộ tiền lương của cả khối lao động trực tiếp và khối lao động gián tiếp của Công ty 9 vào tài khoản 622 là chưa chính xác và không đúng theo qui định kế toán..

- Công ty không có kế hoạch trích trước chi phí tiền lương nghỉ phép mà hạch toán toàn bộ chi phí cho lao động nghỉ phép vào chi phí sản xuất trong kỳ như hiện nay sẽ làm ảnh hưởng đến giá thành của dịch vụ vận tải.

↳ **Về công tác tập hợp chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ**

Việc kiểm soát nội bộ chi được thực hiện chung mà không theo từng dự án, từng đơn hàng vận chuyển.

↳ **Về chứng từ kế toán**

Bên cạnh các chứng từ hiện có, Công ty cần phải bổ sung, hoàn thiện một số chứng từ phục vụ cho việc kiểm soát chi phí phù hợp với đặc điểm của đơn vị.

↳ **Về công tác lập báo cáo**

Hiện tại công ty chưa lập báo cáo phân tích và báo cáo quản trị để cung cấp thông tin về sự biến động của chi phí thực tế so với dự toán... từ đó tìm nguyên nhân làm biến động chi phí giúp cho nhà quản lý trong việc đưa ra các giải pháp thích hợp trong điều hành, kiểm tra kiểm soát.

#### **2.3.2.3 Quy trình kiểm soát chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ**

↳ **Thứ nhất: Đối với qui trình kiểm soát chi phí nhiên liệu trực tiếp**

- Nhiên liệu được nghiệm thu chỉ mới căn cứ vào các chứng từ do lái xe mang về mà chưa quan tâm đến khối lượng công việc mà lái xe đã thực hiện tương ứng với mức nhiên liệu được nghiệm thu.

- Thời gian lập bảng nghiệm thu sản lượng và thời lập báo cáo của đơn vị không khớp nhau.

↳ **Thứ hai: Đối với qui trình KSNB chi phí vật tư, phụ tùng mua ngoài đưa vào SCBD phương tiện (không nhập kho)**

Việc mua dầu mỡ phụ do cán bộ chuyên trách của phòng kỹ thuật vật tư đảm nhận từ khâu tìm kiếm nguồn hàng, tìm nhà cung

cấp, đàm phán ký kết hợp đồng mua bán. Ở đây chưa có sự quan tâm đúng mức của lãnh đạo phòng và lãnh đạo đơn vị trong khâu này.

↳ **Thứ ba: Đối với qui trình kiểm soát nội bộ chi phí dịch vụ mua ngoài và các chi phí khác**

Tại Công ty chỉ kiểm tra tính hợp pháp, hợp lệ của chứng từ kế toán mà chưa quan tâm đến việc xây dựng định mức khoán cho từng loại cụ thể.

**2.3.2.4 Thủ tục kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty VTĐPT**

Tại công ty chưa xây dựng các thủ tục kiểm soát chi phí để phục vụ cho công tác kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ nhằm đảm bảo các thông tin được phản ánh trên sổ sách kế toán tuân thủ được các mục tiêu cụ thể như: tính có thật, tính phê chuẩn, đánh giá, chuyển sổ và tổng hợp, tính đúng kỳ và phân loại.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 2**

Việc nghiên cứu chương 2 là cơ sở để tác giả đánh giá thực trạng và những mặt còn hạn chế của KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty Vận tải đa phương thức. Đồng thời là cơ sở để tác giả đưa ra những giải pháp hoàn thiện KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty ở chương sau

## **CHƯƠNG 3**

### **GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VTĐPT**

#### **3.1 PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN, SỰ CẦN THIẾT VÀ YÊU CẦU HOÀN THIỆN KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VTĐPT**

##### **3.1.1 Phương hướng phát triển Công ty VTĐPT**

- Tiếp tục duy trì và phát triển vận tải qua các phương thức: vận tải đường bộ, đường thủy, đồng thời mở rộng kinh doanh đa ngành nghề, đa dạng hóa sản phẩm phục vụ ngành vận tải và các ngành công nghiệp khác mà thị trường có nhu cầu.

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

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

##### **3.1.2 Sự cần thiết phải hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty vận tải đa phương thức**

Với phương hướng phát triển hết sức mạnh mẽ của công ty, cùng với việc nước ta gia nhập tổ chức thương mại thế giới cho thấy trong thời gian đến sự cạnh tranh sẽ diễn ra rất gay gắt. Để tồn tại và phát triển trong môi trường cạnh tranh ấy, đòi hỏi Công ty phải có những bước tiến vượt bậc trong công tác quản lý nói chung và công tác quản lý chi phí nói riêng. Do vậy, việc hoàn thiện KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty VTĐPT là việc làm hết sức cần thiết nhằm tạo điều kiện, tiền đề cho công tác kiểm soát chi phí

##### **3.1.3 Các yêu cầu khi hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí sản xuất vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTĐPT**

- Phải đảm bảo yêu cầu thiết thực và hiệu quả.

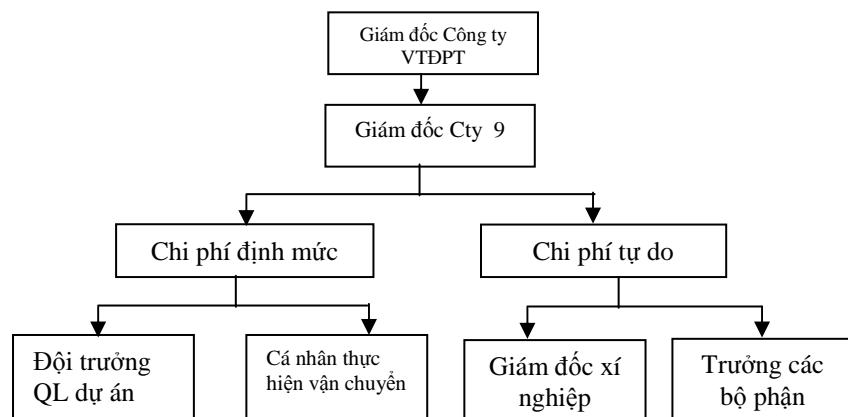
- Phải đảm bảo cung cấp thông tin một cách trung thực, khách quan, kịp thời và đầy đủ

- Phải đảm bảo tiết kiệm, hiệu quả và có khả năng thực hiện

#### **3.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN KIỂM SOÁT NỘI BỘ CHI PHÍ VẬN TẢI – XẾP DỠ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY VTĐPT**

### 3.2.1 Giải pháp phân cấp lại công tác quản lý chi phí tại công ty VTĐPT

**Sơ đồ 3.1: Mô hình phân cấp lại công tác quản lý chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty vận tải đa phương thức**



Mô hình phân cấp này tạo được điều kiện cho tất cả các bộ phận có thể tham gia vào việc kiểm soát chi phí tại bộ phận của mình. Với mô hình này, việc kiểm soát chi phí sẽ được tiến hành ở 3 cấp: Cấp cao (công ty VTĐPT), Cấp trung gian (Công ty 9), Cấp cơ sở (Giám đốc XN, Trưởng các phòng ban, Đội trưởng quản lý dự án)

### 3.2.2 Giải pháp hoàn thiện hệ thống thông tin kế toán nhằm phục vụ cho công tác kiểm soát chi phí

↳ **Về công tác hạch toán tiền lương**

- Công ty cần tiến hành hạch toán tiền lương của khối lao động gián tiếp vào tài khoản 627 để đảm bảo đúng qui định kế toán, đồng thời cũng đảm bảo cho việc tập hợp chi phí sản xuất của công ty được chính xác, tạo điều kiện cho Công ty trong việc kiểm soát nội bộ chi phí, phân tích chi phí và ra các quyết định.

- Công ty cần có kế hoạch trích trước chi phí tiền lương nghỉ phép của lao động khối trực tiếp để không làm tăng đột biến giá thành của công trình vận chuyên, cũng như của các dự án vận chuyên.

↳ **Về công tác tập hợp chi phí**

Công ty cần phải tập hợp chi phí sản xuất theo từng đơn hàng, từng dự án vận tải.

↳ **Về chứng từ, sổ sách kế toán**

◆ **Về chứng từ kế toán**

Để phục vụ cho việc nghiệm thu chi phí nhiên liệu, Công ty nên thiết kế lại “Phiếu nhập xuất thẳng”. Trên chứng từ này nên bổ sung thêm các yếu tố “nhiên liệu được nghiệm thu theo sản lượng”; “Số tiền tạm ứng”; “Chênh lệch nhiên liệu được nghiệm thu và tạm ứng” và đổi tên phiếu thành “Phiếu nghiệm thu và nhập xuất thẳng”. Việc bổ sung thêm các yếu tố mới trên “Phiếu nghiệm thu – nhập xuất thẳng” giúp xác định chính xác lượng nhiên liệu thực tế tiêu hao trong kỳ, và tạo điều kiện thuận lợi cho việc theo dõi công nợ nhiên liệu cá nhân của lái xe cũng như việc hạch toán chi phí của kế toán.

◆ **Về sổ sách kế toán**

Để thuận lợi cho việc tập hợp chi phí theo từng đơn hàng, từng dự án vận chuyên nhằm phục vụ cho việc đánh giá hiệu quả của từng đơn hàng, từng dự án, cũng như việc kiểm soát chi phí công ty cần bổ sung thêm yếu tố “mã đơn hàng, mã dự án” vào các sổ chi phí

↳ **Về công tác lập báo cáo**

Công ty cần bổ sung thêm các báo cáo có tính chất phân tích sự biến động của chi phí theo từng đơn hàng, từng dự án vận tải

### 3.2.3 Giải pháp hoàn thiện các qui trình kiểm soát chi phí

↳ **Hoàn thiện qui trình kiểm soát chi phí nhiên liệu**

Để kiểm soát được chi phí nhiên liệu, cần thiết phải xây dựng lại qui trình kiểm soát chi phí nhiên liệu mà theo đó phòng kỹ thuật

vật tư chỉ được nghiệm thu nhiên liệu khi có xác nhận của phòng kế hoạch điều độ về sản lượng thực hiện của lái xe.

↳ **Hoàn thiện qui trình KSNB chi phí vật tư, phụ tùng mua ngoài đưa vào SCBD phương tiện (không qua nhập kho)**

- Cần phải có sự tham gia, giám sát của lãnh đạo phòng kỹ thuật vật tư cũng như của lãnh đạo đơn vị trong qui trình mua sắm vật tư, phụ tùng.

- Công ty cần phải yêu cầu ít nhất ba báo giá từ ba nhà cung cấp độc khi tiến hành mua sắm vật tư, phụ tùng .

↳ **Hoàn thiện quy trình kiểm soát nội bộ về chi phí dịch vụ mua ngoài và chi phí bằng tiền khác**

Để tăng cường khả năng kiểm soát chi phí công ty cần phải qui định cụ thể các định mức chi phí hoặc mức khoán cho từng loại chi phí ví dụ như: chi phí điện thoại, chi phí điện nước, chi phí văn phòng phẩm... cho từng bộ phận.

**3.2.4 Hoàn thiện các thủ tục kiểm soát chi phí vận tải- xếp dỡ đường bộ tại công ty VTDPT**

Việc hoàn thiện nhằm đảm bảo các chi phí phát sinh thỏa mãn các mục tiêu cụ thể như: Chi phí đã ghi sổ là có thật không? Chi phí khi phát sinh có được phê duyệt đúng đắn không? Chi phí có được đánh giá đúng đắn không?....

### **KẾT LUẬN CHƯƠNG 3**

Trong chương này, tác giả đã đưa ra một số các giải pháp với hy vọng luận văn sẽ góp phần vào việc hoàn thiện KSNB chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại Công ty VTDPT.

### **KẾT LUẬN**

Qua quá trình nghiên cứu đề tài “ Hoàn thiện kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty Vận tải đa phương thức” so với mục đích nghiên cứu đã đưa ra, tác giả nhận thấy luận văn đã cơ bản giải quyết được một số vấn đề sau:

Hệ thống hoá những vấn đề cơ bản về kiểm soát nội bộ chi phí trong các doanh nghiệp vận tải nói chung.

Phản ánh thực trạng kiểm soát nội bộ chi phí vận tải – xếp dỡ đường bộ tại công ty Vận tải đa phương

Trong quá trình nghiên cứu và hoàn thiện, tác giả đã đưa ra những giải pháp chính như: Một là, phân cấp lại công tác quản lý chi phí nhằm tạo ra một mô hình kiểm soát chi phí từ cấp thấp nhất đến cấp cao nhất; hai là, hoàn thiện lại hệ thống thông tin kế toán nhằm phục vụ cho việc kiểm soát nội bộ đạt hiệu quả; ba là, hoàn thiện lại các qui trình kiểm soát nội bộ chi phí trong công ty; bốn là, đưa ra các thủ tục để tiến hành kiểm soát nội bộ chi phí

Nhìn chung luận văn đã đáp ứng được những vấn đề cơ bản, tuy nhiên để kiểm soát nội bộ thực sự là một công cụ đắc lực trong hệ thống kiểm soát đòi hỏi mọi thành viên trong công ty phải ý thức được mình là một mắt xích trong một chuỗi mắt xích lớn để từ đó có ý thức hơn đối với các hoạt động của công ty và cũng nỗ lực để hoàn thành mục tiêu chung mà công ty đã đề ra.