

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

\*\*\*\*\*

**TRẦN THỊ MINH HƯƠNG**

**HOÀN THIỆN HỆ THỐNG CHỈ TIÊU  
PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TẠI TỔNG CÔNG TY  
HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

**Chuyên ngành : Kế toán, Kiểm toán và Phân tích  
Mã số : 62.34.30.01**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ**

**Người hướng dẫn khoa học:**

- 1. PGS.TS. NGUYỄN NĂNG PHÚC**
- 2. PGS.TS. NGUYỄN MINH PHƯƠNG**

**HÀ NỘI - 2008**

## **LỜI CAM ĐOAN**

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

Kết quả trình bày trong luận án là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận án

Trần Thị Minh Hương

## MỤC LỤC

Trang

|   |            |
|---|------------|
| Trang phụ bìa   |            |
| <b>LỜI CAM ĐOAN</b>   |            |
| <b>DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT .....</b>  | <b>vi</b>  |
| <b>DANH MỤC CÁC BẢNG.....</b>   | <b>vii</b> |
| <b>DANH MỤC CÁC ĐỒ THỊ .....</b>  | <b>ix</b>  |
| <b>MỞ ĐẦU .....</b>   | <b>1</b>   |
| <b>CHƯƠNG 1-NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH DOANH NGHIỆP VÀ HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TRONG NGÀNH DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG .....</b> | <b>6</b>   |
| <b>1.1. Tài chính doanh nghiệp và phân tích tài chính doanh nghiệp.....</b>   | <b>6</b>   |
| 1.1.1. Bản chất, vai trò của tài chính doanh nghiệp và nội dung của quản lý tài chính doanh nghiệp.....   | 6          |
| 1.1.2. Khái niệm, vai trò, mục tiêu của phân tích tài chính doanh nghiệp .....  | 12         |
| 1.1.3. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp .....   | 16         |
| <i>1.1.3.1. Căn cứ xây dựng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp</i><br>.....   | 16         |
| <i>1.1.3.2. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp.....</i>   | 17         |
| 1.1.4. Các phương pháp phân tích .....  | 38         |
| 1.1.5. Cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích.....   | 44         |
| <b>1.2. Đặc điểm hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành dịch vụ hàng không.....</b>  | <b>50</b>  |
| 1.2.1. Khái niệm, phân loại và đặc điểm của ngành kinh doanh dịch vụ .....  | 50         |
| 1.2.2. Đặc điểm kinh doanh ngành dịch vụ hàng không .....   | 54         |
| 1.2.3. Đặc điểm của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành dịch vụ hàng không.....   | 59         |
| <b>TIỂU KẾT CHƯƠNG 1.....</b>   | <b>63</b>  |
| <b>CHƯƠNG 2-THỰC TRẠNG HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TẠI TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM .....</b>   | <b>64</b>  |

|   |            |
|---|------------|
| <b>2.1. Đặc điểm kinh doanh của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của nó đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính.....</b>                 | <b>64</b>  |
| 2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển của ngành Hàng không Việt Nam ....  | 64         |
| 2.1.2. Mô hình tổ chức quản lý của Tổng công ty Hàng không Việt Nam.....  | 67         |
| 2.1.3. Những đặc điểm kinh doanh chủ yếu của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của nó đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính.....        | 70         |
| <b>2.2. Thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....</b>   | <b>73</b>  |
| 2.2.1. Thực trạng tại cấp 1- Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 75         |
| 2.2.2. Thực trạng tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty.....   | 79         |
| 2.2.3. Thực trạng tại cấp 3- Đơn vị trực thuộc .....  | 87         |
| <b>2.3. Đánh giá thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....</b>  | <b>95</b>  |
| 2.3.1. Ưu điểm .....  | 95         |
| 2.3.2. Nhược điểm .....   | 97         |
| <b>2.4. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong một số hãng hàng không nước ngoài .....</b>   | <b>106</b> |
| <b>TIÊU KẾT CHƯƠNG 2 .....</b>  | <b>109</b> |
| <b>CHƯƠNG 3-HOÀN THIỆN HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TẠI TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM .....</b>   | <b>111</b> |
| <b>3.1. Tính cấp thiết và những yêu cầu cơ bản của việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....</b> | <b>111</b> |
| 3.1.1. Chiến lược phát triển của Tổng công ty Hàng không Việt Nam.....  | 111        |
| 3.1.2. Tính cấp thiết và những yêu cầu cơ bản của việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam.....       | 113        |
| <b>3.2. Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....</b>   | <b>115</b> |
| 3.2.1. Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam.....   | 115        |

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| 3.2.2. Áp dụng hệ thống chỉ tiêu được hoàn thiện trong phân tích tài chính ..   | 134                                 |
| <b>3.3. Hoàn thiện phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích</b>   | <b>148</b>                          |
| 3.3.1. Hoàn thiện phương pháp phân tích.....  | 148                                 |
| 3.3.2. Hoàn thiện cơ sở dữ liệu phục vụ cho phân tích .....   | 157                                 |
| 3.3.2.1. Hoàn thiện báo cáo tài chính phục vụ cho phân tích .....   | 157                                 |
| 3.3.2.2. Hoàn thiện hệ thống thông tin phục vụ cho phân tích .....  | 159                                 |
| 3.3.3. Hoàn thiện tổ chức công tác phân tích.....   | 161                                 |
| 3.3.3.1. Xây dựng quy trình phân tích kết hợp với lựa chọn loại hình phân tích phù hợp.....   | 161                                 |
| 3.3.3.2. Tổ chức bộ máy thực hiện.....  | 163                                 |
| <b>3.4. Những điều kiện cơ bản nhằm hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....</b> | <b>164</b>                          |
| 3.4.1. Về phía Nhà nước .....   | 164                                 |
| 3.4.2. Về phía Tổng công ty .....   | 167                                 |
| <b>TIỂU KẾT CHƯƠNG 3 .....</b>  | <b>169</b>                          |
| <b>KẾT LUẬN.....</b>  | <b>170</b>                          |
| <b>CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN .....</b>  | <b>172</b>                          |
| <b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>   | <b>173</b>                          |
| <b>PHỤ LỤC.....</b>   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

| <b>Chữ viết tắt</b> | <b>Đầy đủ tiếng Việt</b>                | <b>Đầy đủ tiếng Anh</b>         |
|---------------------|---|---------------------------------|
| DNNN                | Doanh nghiệp nhà nước                   |                                 |
| EBIT                | Lợi nhuận trước thuế và chi phí lãi vay | Earning before interest and tax |
| NVBQ                | Nguồn vốn bình quân                     |                                 |
| ROA                 | Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản     | Return on assets                |
| ROE                 | Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu   | Return on equity                |
| TNBQ                | Thu nhập bình quân                      |                                 |
| TNDN                | Thu nhập doanh nghiệp                   |                                 |
| TSCĐ                | Tài sản cố định                         |                                 |
| VCSH                | Vốn chủ sở hữu                          |                                 |
| VCSHBQ              | Vốn chủ sở hữu bình quân                |                                 |
| VVBQ                | Vốn vay bình quân                       |                                 |

## DANH MỤC CÁC BẢNG

|  |     |
|--|-----|
| Bảng 2.1: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại cấp 1-Tổng công ty.....  | 76  |
| Bảng 2.2: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 78  |
| Bảng 2.3: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty .....   | 81  |
| Bảng 2.4: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty .....   | 84  |
| Bảng 2.5: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại cấp 3- Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam.....  | 91  |
| Bảng 2.6: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính tại cấp 3- Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam.....  | 92  |
| Bảng 3.1: Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....  | 123 |
| Bảng 3.2: Các chỉ tiêu phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 134 |
| Bảng 3.3: Các chỉ tiêu phân tích tình hình công nợ và khả năng thanh toán của Tổng công ty Hàng không Việt Nam.....                                  | 136 |
| Bảng 3.4: Các chỉ tiêu phân tích luồng tiền của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 139 |
| Bảng 3.5: Các chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 140 |
| Bảng 3.6: Các chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng trong ngành của Tổng công ty Hàng không Việt Nam ..... | 141 |
| Bảng 3.7: Các chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....  | 143 |
| Bảng 3.8: Các chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....   | 146 |

|   |     |
|---|-----|
| Bảng 3.9: Các chỉ tiêu phân tích rủi ro tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....                                | 147 |
| Bảng 3.10: Kết cấu tài sản và nguồn vốn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam .....  | 154 |
| Bảng 3.11: Một số chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi của Tổng công ty Hàng không Việt Nam được minh họa bằng đồ thị ..... | 155 |
| Bảng 3.12: Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu của một số hãng hàng không trong khu vực .....                                  | 156 |



## DANH MỤC CÁC ĐỒ THỊ

|  |     |
|--|-----|
| Đồ thị 3.1: Kết cấu tài sản của Tổng công ty Hàng không Việt Nam năm 2006....                          | 154 |
| Đồ thị 3.2: Kết cấu nguồn vốn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam năm 2006<br>.....                   | 155 |
| Đồ thị 3.3: Xu hướng biến động khả năng sinh lãi của Tổng công ty Hàng không<br>Việt Nam .....         | 156 |
| Đồ thị 3.4: So sánh tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu của một số hãng hàng không<br>trong khu vực ..... | 157 |

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Trong hoạt động sản xuất kinh doanh, các doanh nghiệp phải huy động và sử dụng vốn với hiệu quả cao nhất trên cơ sở tôn trọng các nguyên tắc tài chính. Phân tích tài chính là một công cụ đặc lực giúp cho các doanh nghiệp thấy rõ thực trạng hoạt động tài chính và dự đoán tiềm năng tài chính trong tương lai, xác định đầy đủ và đúng đắn nguyên nhân và giải pháp hữu hiệu để ổn định và củng cố hoạt động tài chính của doanh nghiệp. Trong phân tích tài chính, hệ thống chỉ tiêu phân tích có vai trò đặc biệt quan trọng. Với một hệ thống chỉ tiêu phù hợp, phân tích tài chính sẽ giúp doanh nghiệp cũng như các đối tượng có liên quan ra các quyết định đúng đắn trong hoạt động của mình nhằm đạt hiệu quả cao nhất trong kinh doanh.

Vận tải hàng không là một ngành kinh tế quan trọng, được Nhà nước chủ trương xây dựng thành một ngành kinh tế lớn mạnh ngang tầm với các nước trong khu vực. Mặt khác, trong xu thế hội nhập kinh tế hiện nay, các doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp ngành Hàng không nói riêng có những điều kiện thuận lợi trong hợp tác kinh tế nhưng cũng phải đối mặt với nhiều khó khăn thách thức, đặc biệt là trong cạnh tranh. Để đứng vững, phát triển và thực hiện thắng lợi chủ trương của Nhà nước, Tổng công ty Hàng không Việt Nam cần phấn đấu không ngừng nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh, lớn mạnh về quy mô và có uy tín về chất lượng. Nâng cao hiệu quả quản lý là điều kiện thiết yếu để đạt được các mục tiêu trên. Với chức năng là công cụ của quản lý tài chính doanh nghiệp, phân tích tài chính cần được chú trọng tổ chức thực hiện với hệ thống chỉ tiêu phân tích phù hợp giúp cho nhà quản lý điều hành hoạt động của doanh nghiệp với hiệu quả cao nhất.

Trên thực tế, công tác phân tích tài chính đã được thực hiện tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam nhưng vẫn chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu của quản lý do hệ thống chỉ tiêu phân tích chưa được xây dựng một cách phù hợp. Xuất phát từ nhận thức trên, luận án đã chọn đề tài “Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam”.

## 2. Tổng quan

Các vấn đề về phân tích tài chính trong các doanh nghiệp nói chung đã được nhiều tác giả quan tâm, đề cập đến trong các sách báo, tạp chí, công trình nghiên cứu. Các tài liệu này có thể được chia làm hai loại, loại thứ nhất gồm các công trình chuyên về phân tích tài chính và loại thứ hai gồm các công trình trong đó phân tích tài chính chỉ là một phần bên cạnh nhiều chủ đề khác.

Các công trình chuyên về nghiên cứu phân tích tài chính đã đề cập đến các vấn đề cơ bản của phân tích như hệ thống chỉ tiêu phân tích, phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích. TS Nguyễn Việt Lợi (năm 2003) trong luận án “Hoàn thiện hệ thống báo cáo tài chính nhằm cung cấp thông tin phục vụ cho phân tích tài chính doanh nghiệp ở Việt Nam” đã nghiên cứu về cơ sở dữ liệu phục vụ cho phân tích. PGS. Nguyễn Năng Phúc, PGS. Nghiêm Văn Lợi, TS. Nguyễn Ngọc Quang (năm 2006) trong tác phẩm “Phân tích tài chính công ty cổ phần” đã trình bày hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong các công ty cổ phần cùng các phương pháp được áp dụng và quy trình phân tích. Trong các công trình chuyên về nghiên cứu phân tích tài chính cũng có một số công trình đặc biệt nghiên cứu sâu về hệ thống chỉ tiêu phân tích, chẳng hạn TS Nguyễn Trọng Cơ (năm 1999) đã nghiên cứu về “Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong doanh nghiệp cổ phần phi tài chính ở Việt Nam”. TS Nguyễn Ngọc Quang (năm 2002) cũng nghiên cứu về hệ thống chỉ tiêu phân tích trong ngành xây dựng trong luận án “Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong các doanh nghiệp xây dựng ở Việt Nam”.

Các công trình trong đó có đề cập đến phân tích tài chính bên cạnh nhiều chủ đề khác bao gồm nhiều loại như giáo trình trong các trường đại học, các cuốn sách viết về phương pháp lập, đọc, kiểm tra và phân tích báo cáo tài chính hay các cuốn viết về kế toán, kiểm toán và phân tích ở trong nước cũng như ở nước ngoài. Trong cuốn “Kế toán, kiểm toán và phân tích tài chính doanh nghiệp” (năm 1995), ngoài các nội dung về kế toán và kiểm toán, GS Ngô Thế Chi, PGS Đoàn Xuân Tiên, PGS Vương Đình Huệ đã đề cập đến nội dung và các chỉ tiêu phân tích các báo cáo tài chính. PGS. Nguyễn Văn Công, PGS. Nguyễn Năng Phúc, TS. Trần Quý Liên trong

tác phẩm “Lập, đọc, kiểm tra và phân tích báo cáo tài chính” (năm 2002) bên cạnh các vấn đề về nội dung, cách thức lập báo cáo tài chính đã đề cập đến nội dung, phương pháp phân tích và các chỉ tiêu được sử dụng trong phân tích báo cáo tài chính. Tác giả Josette Peyrard (năm 1994) trong cuốn sách “Quản lý tài chính doanh nghiệp” ngoài các vấn đề về vai trò, nội dung quản lý tài chính doanh nghiệp đã đề cập đến phân tích tài chính doanh nghiệp trên các khía cạnh như nội dung phân tích, cơ sở dữ liệu và phương pháp phân tích.

Tuy nhiên, trong tất cả các công trình nghiên cứu về phân tích tài chính doanh nghiệp nói chung và hệ thống chỉ tiêu phân tích nói riêng đã được công bố, chưa có công trình nào nghiên cứu về hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành dịch vụ Hàng không là một ngành kinh tế quan trọng của Việt Nam đang rất cần được quan tâm về vấn đề này. Chính vì vậy, luận án đã tập trung nghiên cứu xây dựng một hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phù hợp cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam là tổ chức nòng cốt của ngành Hàng không Việt Nam trên cơ sở nghiên cứu các vấn đề lý luận cơ bản về hệ thống chỉ tiêu phân tích, thực trạng của hệ thống này tại Tổng công ty và kinh nghiệm vận dụng của các hãng hàng không nước ngoài, đặc biệt là các hãng trong khu vực có tính tương đồng về môi trường và phạm vi hoạt động.

### **3. Mục đích và ý nghĩa nghiên cứu của luận án**

Tổng hợp và hệ thống các vấn đề lý luận cơ bản về hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong ngành dịch vụ nói chung và ngành Hàng không nói riêng. Trên cơ sở đó, luận án góp phần phát triển lý thuyết phân tích tài chính trong nền kinh tế thị trường.

Phân tích đặc điểm kinh doanh của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của nó đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính. Xem xét và đánh giá thực trạng hệ thống chỉ tiêu tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, qua đó nhận biết các ưu điểm và các nhược điểm của hệ thống.

Xây dựng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phù hợp cũng như các điều kiện cơ bản để áp dụng hệ thống này tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, tạo cơ

sở để phân tích tài chính thực sự trở thành một công cụ quan trọng của nhà quản lý cũng như các đối tượng quan tâm đến hoạt động của Tổng công ty.

#### **4. Phạm vi nghiên cứu và đối tượng nghiên cứu của luận án**

- Phạm vi nghiên cứu

Luận án nghiên cứu hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính và các điều kiện áp dụng tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam qua các giai đoạn phát triển từ trước đến nay.

- Đối tượng nghiên cứu

Nghiên cứu các vấn đề lý luận cơ bản và thực tiễn về hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

#### **5. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án dựa trên phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác-Lênin. Luận án sử dụng các phương pháp thống kê, tổng hợp, phân tích, so sánh, kết hợp nghiên cứu lý luận và khảo sát thực tế.

#### **6. Những đóng góp của luận án**

- Về mặt lý luận, luận án hệ thống hóa và phát triển các lý thuyết về phân tích tài chính và hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính.

- Về mặt nghiên cứu thực tiễn, luận án khái quát hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được áp dụng tại 20 hãng hàng không nước ngoài thuộc Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương và phân tích thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam hiện nay.

- Về tính ứng dụng vào thực tiễn, luận án đã xây dựng một hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phù hợp với đặc điểm hoạt động kinh doanh và yêu cầu của phân tích cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

#### **7. Giới thiệu bố cục của luận án**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục, luận án được kết cấu thành 3 chương:

Chương 1: Những vấn đề lý luận cơ bản về phân tích tài chính doanh nghiệp và hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong ngành dịch vụ hàng không

Chương 2: Thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam

Chương 3: Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam

# CHƯƠNG 1

## NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH DOANH NGHIỆP VÀ HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TRONG NGÀNH DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG

### 1.1. Tài chính doanh nghiệp và phân tích tài chính doanh nghiệp

#### 1.1.1. Bản chất, vai trò của tài chính doanh nghiệp và nội dung của quản lý tài chính doanh nghiệp

##### *Bản chất của tài chính doanh nghiệp*

Qua quá trình nghiên cứu và phát triển lý thuyết về tài chính doanh nghiệp, đã có nhiều khái niệm về tài chính doanh nghiệp được nêu ra. Tuy nhiên những khái niệm này về cơ bản được chia thành hai quan điểm.

Theo quan điểm thứ nhất, tài chính doanh nghiệp là hệ thống những quan hệ kinh tế dưới hình thái giá trị phát sinh trong quá trình hình thành, phân phối và sử dụng các quỹ tiền tệ của doanh nghiệp nhằm phục vụ cho các hoạt động của doanh nghiệp và góp phần đạt được các mục tiêu của doanh nghiệp [15, tr. 157], [25, tr. 12], [38, tr. 86], [50, tr. 5].

Nếu xét trên phạm vi hoạt động, các quan hệ tài chính doanh nghiệp bao gồm:

- Quan hệ tài chính giữa doanh nghiệp với Nhà nước: đó là những quan hệ về cấp phát vốn và thu hồi vốn đối với các doanh nghiệp Nhà nước, các doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ tài chính đối với Nhà nước như nộp các khoản thuế, lệ phí đối với mọi loại hình doanh nghiệp. Các quan hệ này tuân thủ các quy định của Nhà nước.

- Quan hệ tài chính giữa doanh nghiệp với thị trường: bao gồm các quan hệ của doanh nghiệp với các thị trường hàng hóa, thị trường sức lao động, thị trường tài chính... Đó là các quan hệ trong mua bán hàng hóa dịch vụ, trao đổi các yếu tố phục vụ cho quá trình sản xuất kinh doanh và tiêu thụ sản phẩm của doanh nghiệp,

các quan hệ cung ứng, đầu tư vốn cho doanh nghiệp.

- Quan hệ tài chính trong nội bộ doanh nghiệp: là các quan hệ về phân phối vốn, phân phối thu nhập trong nội bộ doanh nghiệp, ví dụ như quan hệ về điều chuyển vốn giữa các bộ phận, chi nhánh của doanh nghiệp, quan hệ về thanh toán tiền lương, tiền thưởng cho cán bộ nhân viên của doanh nghiệp, chi trả cổ tức cho các cổ đông của doanh nghiệp.

Nếu xét theo nội dung kinh tế, các quan hệ tài chính doanh nghiệp được chia thành các nhóm như sau:

- Các quan hệ tài chính về khai thác, thu hút vốn: bao gồm những quan hệ về vay vốn, nhận góp vốn dưới nhiều hình thức như vay ngân hàng, phát hành trái phiếu, cổ phiếu, nhận vốn góp liên doanh... Thông qua các quan hệ này, vốn kinh doanh của doanh nghiệp được tạo lập .

- Các quan hệ tài chính về đầu tư, sử dụng vốn kinh doanh: bao gồm những quan hệ trong phân phối vốn của doanh nghiệp để hình thành cơ cấu vốn kinh doanh phù hợp và sử dụng chúng nhằm phục vụ cho các mục tiêu kinh doanh. Những quan hệ này hầu hết xảy ra trong nội bộ doanh nghiệp, tuy nhiên, các doanh nghiệp cũng có thể đầu tư vốn ra bên ngoài như mua cổ phiếu của công ty khác, góp vốn liên doanh... Đây cũng là một kênh đầu tư quan trọng mà các doanh nghiệp có thể sử dụng nhằm thu lợi nhuận.

- Các quan hệ tài chính về phân phối thu nhập và lợi nhuận: bao gồm các quan hệ với nhiều đối tượng phân phối khác nhau như Nhà nước, ngân hàng, cổ đông, các doanh nghiệp góp vốn liên doanh, quan hệ trong nội bộ doanh nghiệp... Mọi quan hệ với Nhà nước được thể hiện trong việc nộp thuế, quan hệ với ngân hàng trong việc thanh toán lãi tiền vay, quan hệ với các cổ đông, các doanh nghiệp góp vốn trong thanh toán cổ tức, lãi liên doanh, quan hệ trong nội bộ doanh nghiệp thể hiện trong bù đắp chi phí của các yếu tố đầu vào, phân phối các quỹ của doanh nghiệp...

Theo quan điểm thứ hai, tài chính doanh nghiệp là hệ thống các luồng chuyển dịch giá trị, các luồng vận động của những nguồn tài chính trong quá trình



tạo lập hoặc sử dụng các quỹ tiền tệ hoặc vốn hoạt động của các doanh nghiệp, nhằm đạt tới mục tiêu doanh lợi trong khuôn khổ của pháp luật [6, tr. 6], [52, tr. 75]. Sự vận động của các nguồn tài chính đều được nảy sinh và gắn liền với các khâu của hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Sự vận động này được hoà nhập vào chu trình kinh tế của nền kinh tế, đó là sự vận động chuyển hoá từ các nguồn tài chính thành các quỹ, hoặc vốn kinh doanh của doanh nghiệp và ngược lại.

Theo tác giả, về hình thức hai quan điểm trên có sự khác biệt vì quan điểm thứ nhất cho rằng tài chính doanh nghiệp là hệ thống các quan hệ kinh tế còn quan điểm thứ hai cho rằng tài chính doanh nghiệp là hệ thống các luồng chuyển dịch giá trị. Tuy nhiên, xét về bản chất, hai quan điểm trên có sự tương đồng vì các quan hệ tài chính đều phản ánh những luồng dịch chuyển giá trị hay phản ánh sự vận động và chuyển hoá của các nguồn lực tài chính trong quá trình kinh doanh của doanh nghiệp.

Với phân tích trên, tác giả cho rằng tài chính doanh nghiệp được đặc trưng bởi quá trình hình thành, phân phối và sử dụng vốn trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Các quan hệ kinh tế dưới hình thái giá trị phát sinh trong quá trình trên được gọi là các quan hệ tài chính của doanh nghiệp. Quan điểm này sẽ là cơ sở cho các phân tích khác được trình bày trong nội dung luận án.

#### *Vai trò của tài chính doanh nghiệp*

Với bản chất như trên, tài chính doanh nghiệp có vai trò quan trọng trong hoạt động kinh doanh, các vai trò này thể hiện cụ thể như sau [14, tr. 99-101], [38, tr. 91-95], [52, tr.80-86]:

- Tài chính doanh nghiệp là công cụ khai thác, thu hút vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Để có thể hoạt động được, doanh nghiệp cần có vốn. Nhu cầu về vốn của doanh nghiệp bao gồm cả vốn dài hạn và ngắn hạn. Vai trò của tài chính doanh nghiệp được thể hiện qua cả quá trình từ xác định chính xác nhu cầu vốn cho hoạt động kinh doanh đến lựa chọn và tiến hành huy động vốn với các hình thức phù

hợp. Ngày nay, trong nền kinh tế thị trường, doanh nghiệp có thể huy động vốn với nhiều hình thức như đi vay ngân hàng, vay các cá nhân và tổ chức khác, phát hành trái phiếu, cổ phiếu, liên doanh liên kết... Tài chính doanh nghiệp lựa chọn hình thức huy động vốn với hiệu quả cao đảm bảo cho doanh nghiệp hoạt động liên tục với chi phí huy động vốn tiết kiệm nhất.

- Tài chính doanh nghiệp là công cụ trong việc tổ chức sử dụng vốn tiết kiệm và có hiệu quả.

Việc sử dụng vốn tiết kiệm và có hiệu quả là một trong những điều kiện quan trọng nhất cho sự tồn tại và phát triển của mỗi doanh nghiệp. Hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp phụ thuộc rất lớn vào việc tổ chức sử dụng vốn. Để xác định vốn nên sử dụng như thế nào, tài chính doanh nghiệp có vai trò quan trọng thông qua đánh giá và lựa chọn phương án đầu tư, trên cơ sở phân tích khả năng sinh lãi và mức độ rủi ro của phương án, từ đó góp phần chọn ra phương án đầu tư tối ưu. Cũng trên cơ sở phân tích các chỉ tiêu tài chính có thể đánh giá hiệu quả sử dụng vốn, cơ cấu phân phối vốn, chỉ ra những điểm bất hợp lý cần khắc phục, giúp doanh nghiệp có biện pháp điều chỉnh, sử dụng vốn tốt hơn.

- Tài chính doanh nghiệp là công cụ để kiểm soát các hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Tình hình tài chính của doanh nghiệp phản ánh tổng hợp hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Tài chính doanh nghiệp thể hiện vai trò kiểm soát chủ yếu thông qua việc phân tích, đánh giá hệ thống các chỉ tiêu tài chính. Thông qua các chỉ tiêu như hệ số thanh toán, hệ số sinh lãi, hiệu quả sử dụng vốn, cơ cấu nguồn vốn, cơ cấu phân phối sử dụng vốn... nhà quản lý có thể đánh giá được thực trạng các khâu của quá trình sản xuất kinh doanh. Trên cơ sở đó, người quản lý có thể kịp thời phát hiện các điểm yếu, những vấn đề tồn tại vướng mắc và nguyên nhân của nó để có biện pháp khắc phục, điều chỉnh quá trình sản xuất kinh doanh nhằm đạt các mục tiêu đã đề ra.

- Tài chính doanh nghiệp là công cụ giúp doanh nghiệp phát triển sản xuất kinh doanh

Hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp có quan hệ với nhiều chủ thể khác nhau như ngân hàng, các cổ đông, các đơn vị góp vốn liên doanh, các khách hàng và nhà cung cấp... Tài chính doanh nghiệp thể hiện vai trò thúc đẩy phát triển sản xuất kinh doanh trên cơ sở các chức năng của nó được vận dụng một cách tổng hợp nhằm đảm bảo lợi ích của các chủ thể trên. Như vậy, vai trò này được phát huy như thế nào còn phụ thuộc vào khả năng và điều kiện vận dụng của người quản lý tài chính. Nếu người quản lý tài chính có khả năng vận dụng tốt các chức năng của tài chính doanh nghiệp thể hiện qua việc huy động vốn, quản lý phân phối sử dụng vốn, phân phối thu nhập một cách hợp lý, đạt hiệu quả cao, phù hợp với điều kiện kinh doanh và cơ chế quản lý của nhà nước thì tài chính doanh nghiệp sẽ thể hiện được vai trò trợ giúp đắc lực trong việc phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh. Cụ thể hơn, người quản lý tài chính có thể sử dụng các công cụ tài chính để xác định phương án đầu tư, xác định lãi suất trái phiếu, cổ tức, xác định cơ cấu tài sản, tiền lương, tiền thưởng ... để thu hút vốn với chi phí tiết kiệm nhất, sử dụng vốn một cách hiệu quả, kích thích tăng năng suất lao động, ... nhằm thúc đẩy sự tăng trưởng trong hoạt động kinh doanh.

#### *Nội dung quản lý tài chính doanh nghiệp*

Để thể hiện tốt vai trò của mình, quản lý tài chính doanh nghiệp cần tiến hành các nội dung cụ thể như sau [6, tr. 14-15], [9, tr. 9-12], [14, tr. 105-107]:

- Tham gia thẩm định các kế hoạch kinh doanh và dự án đầu tư

Trong hoạt động kinh doanh, doanh nghiệp cần có các kế hoạch phát triển dài hạn và ngắn hạn. Trong đó, doanh nghiệp cần xác định rõ chiến lược kinh doanh, quy mô và tốc độ phát triển, trang bị kỹ thuật, các hoạt động cụ thể trong từng giai đoạn... Trên cơ sở các số liệu tài chính như khả năng về nguồn tài chính, khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi... quản lý tài chính có thể tham gia thẩm định các kế hoạch trên bằng những luận cứ có tính thuyết phục cao.

Trên thực tế, nhiều bộ phận trong doanh nghiệp cùng hợp tác trong việc xây dựng và lựa chọn các dự án đầu tư. Về khía cạnh tài chính, chủ yếu cần phải xem

xét hiệu quả tài chính của dự án, tức là xem xét cân nhắc giữa chi phí bỏ ra và khả năng thu lợi nhuận của dự án, đồng thời đánh giá khả năng rủi ro có thể gặp phải khi thực hiện dự án. Bên cạnh đó, khi phân tích, đánh giá nhằm lựa chọn các dự án tối ưu, quản lý tài chính cần phải xem xét khả năng huy động và sử dụng vốn đầu tư. Đặc biệt, với các dự án đòi hỏi vốn đầu tư lớn và thời gian thực hiện lâu dài, việc phân tích khả năng huy động và sử dụng vốn trong từng giai đoạn của dự án cần được xem xét kỹ trong quá trình thẩm định.

- Xác định nhu cầu vốn, huy động vốn đáp ứng cho hoạt động kinh doanh

Để tiến hành hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp yêu cầu phải có vốn. Quản lý tài chính doanh nghiệp cần phải xác định nhu cầu vốn cho kinh doanh. Bên cạnh đó, điều quan trọng là phải tổ chức huy động vốn kịp thời và đầy đủ. Việc lựa chọn các nguồn vốn có ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động kinh doanh. Để xác định huy động nguồn vốn nào, với số lượng bao nhiêu cần xem xét tổng hợp các khía cạnh như kết cấu nguồn vốn, chi phí của việc sử dụng các nguồn vốn, các ưu điểm và nhược điểm của các hình thức huy động vốn.

- Tổ chức sử dụng vốn có hiệu quả, quản lý chặt chẽ chi phí và thu nhập.

Quản lý tài chính doanh nghiệp cần có biện pháp sử dụng vốn có hiệu quả, huy động tối đa số vốn hiện có vào hoạt động kinh doanh, giải phóng các khoản vốn bị ứ đọng. Đồng thời quản lý tài chính cần theo dõi chặt chẽ các khoản chi phí và thu nhập, xác định rõ các loại chi phí và thu nhập, phân tích biến động các khoản chi phí và thu nhập, tìm ra các khoản không phù hợp để từ đó có biện pháp điều chỉnh kịp thời.

- Phân phối lợi nhuận, trích lập và sử dụng các quỹ của doanh nghiệp

Lợi nhuận là mục tiêu của hoạt động kinh doanh, là một chỉ tiêu đặc biệt quan trọng liên quan đến sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Do vậy, phân phối lợi nhuận hợp lý sau thuế như trích lập và sử dụng tốt các quỹ của doanh nghiệp cũng là một nội dung rất quan trọng của quản lý tài chính doanh nghiệp, việc này có ảnh hưởng lớn đến phát triển hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Doanh nghiệp cần có chính sách hợp lý trong việc sử dụng lợi nhuận, trong việc

hình thành và sử dụng các quỹ của doanh nghiệp như quỹ đầu tư phát triển, quỹ dự phòng tài chính, quỹ khen thưởng phúc lợi. Doanh nghiệp vừa cần phải tuân thủ các quy định của Nhà nước trong việc trích lập các quỹ vừa cần phải đảm bảo sử dụng linh hoạt đạt hiệu quả cao các quỹ theo đúng mục tiêu.

- Kiểm soát thường xuyên hoạt động của doanh nghiệp, thực hiện phân tích tài chính doanh nghiệp

Quản lý tài chính thường xuyên kiểm soát hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp thông qua theo dõi tình hình thực hiện các chỉ tiêu tài chính. Bên cạnh đó, quản lý tài chính cần phải tiến hành phân tích tài chính doanh nghiệp theo định kỳ. Qua đó xác định được những điểm mạnh và những điểm yếu trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, từ đó giúp cho doanh nghiệp có được những quyết định và giải pháp đúng đắn trong kinh doanh, đảm bảo dòng vốn của doanh nghiệp được sử dụng đạt hiệu quả cao.

- Dự báo và kế hoạch hóa tài chính doanh nghiệp

Dự báo tài chính và lập kế hoạch tài chính có thể dự kiến trước các hoạt động tài chính của doanh nghiệp. Đây là các công việc cần thiết giúp cho doanh nghiệp có thể chủ động đưa ra các giải pháp kịp thời khi có sự biến động của môi trường kinh doanh. Đồng thời, hệ thống kế hoạch tài chính phản ánh một cách cụ thể các định hướng về tài chính của doanh nghiệp và đưa ra những phương án về tài chính để thực hiện những định hướng đó. Bên cạnh kế hoạch tài chính dài hạn, kế hoạch tài chính hàng năm và kế hoạch tài chính tác nghiệp là khâu quan trọng của công tác kế hoạch hóa tài chính doanh nghiệp. Kế hoạch tài chính hàng năm thường bao gồm các kế hoạch bộ phận như kế hoạch chi phí sản xuất kinh doanh, kế hoạch tiêu thụ, lợi nhuận và phân phối lợi nhuận, kế hoạch trích lập và sử dụng các loại quỹ của doanh nghiệp... Bên cạnh đó, các kế hoạch tài chính tác nghiệp cũng có vai trò rất quan trọng. Đây chính là những biện pháp để thực hiện kế hoạch tài chính hàng năm của doanh nghiệp.

### **1.1.2. Khái niệm, vai trò, mục tiêu của phân tích tài chính doanh nghiệp**

*Khái niệm phân tích tài chính doanh nghiệp*

Qua quá trình nghiên cứu về phân tích tài chính doanh nghiệp, khái niệm chung về phân tích tài chính được hiểu như sau:

“Phân tích tài chính là một hệ thống các phương pháp nhằm đánh giá tình hình tài chính của doanh nghiệp trong một khoảng thời gian hoạt động nhất định. Trên cơ sở đó, giúp cho các nhà quản trị doanh nghiệp đưa ra các quyết định chuẩn xác trong quá trình kinh doanh” [31, tr. 28], [33, tr. 29].

Tác giả cho rằng, để có cách nhìn nhận tổng quát hơn về phân tích tài chính doanh nghiệp, có thể quan niệm phân tích tài chính doanh nghiệp là một công cụ của quản lý, trên cơ sở sử dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích phù hợp thông qua các phương pháp phân tích nhằm đánh giá tình hình tài chính của doanh nghiệp trong một khoảng thời gian hoạt động nhất định. Trên cơ sở đó, giúp cho các nhà quản trị doanh nghiệp và các đối tượng quan tâm đưa ra các quyết định nhằm tăng cường quản lý tài chính và đạt hiệu quả cao nhất trong kinh doanh.

#### *Vai trò của phân tích tài chính doanh nghiệp*

Trong nền kinh tế thị trường có sự quản lý vĩ mô của Nhà nước, có nhiều đối tượng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp như các nhà đầu tư, cung cấp tín dụng ngắn hạn và dài hạn, các nhà quản lý doanh nghiệp, cơ quan thuế, các cơ quan quản lý Nhà nước, người lao động,... Các đối tượng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp dưới những góc độ khác nhau. Phân tích tài chính giúp cho tất cả các đối tượng này có thông tin phù hợp với mục đích của mình, trên cơ sở đó họ có thể đưa ra các quyết định hợp lý trong kinh doanh [31, tr. 28-34], [33, tr. 29-35].

Các nhà đầu tư tìm kiếm lợi nhuận nên mối quan tâm lớn nhất của họ là khả năng sinh lãi của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, trong nền kinh tế thị trường với sự cạnh tranh gay gắt, các nhà đầu tư cũng phải chú trọng đến tính an toàn cho đồng vốn của họ, do đó họ cũng quan tâm nhiều đến mức độ rủi ro của các dự án đầu tư đặc biệt là rủi ro tài chính của doanh nghiệp. Phân tích tài chính giúp cho họ đánh giá được khả năng sinh lợi cũng như sự ổn định lâu dài của doanh nghiệp.

Các nhà cung cấp tín dụng quan tâm đến khả năng doanh nghiệp có thể hoàn trả các khoản nợ. Tuy nhiên, các chủ nợ ngắn hạn và dài hạn có mối lưu tâm khác nhau. Các chủ nợ ngắn hạn thường quan tâm đến khả năng thanh toán của doanh nghiệp nhằm đáp ứng các yêu cầu chi trả trong thời gian ngắn. Còn các chủ nợ dài hạn lại quan tâm đến khả năng của doanh nghiệp có đáp ứng được yêu cầu chi trả tiền lãi và trả nợ gốc khi đến hạn không do đó họ phải chú trọng đến cả khả năng sinh lãi và sự ổn định lâu dài của doanh nghiệp. Trên cơ sở cung cấp thông tin về các khía cạnh này, phân tích tài chính giúp cho các chủ nợ đưa ra các quyết định về khoản nợ như có cho vay không, thời hạn bao lâu, vay bao nhiêu?

Các nhà quản lý doanh nghiệp cần thông tin để kiểm soát và chỉ đạo tình hình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp do vậy họ thường phải quan tâm đến mọi khía cạnh phân tích tài chính. Phân tích giúp họ có định hướng cho các quyết định về đầu tư, cơ cấu nguồn tài chính, phân chia lợi nhuận, đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh để có những biện pháp điều chỉnh phù hợp.

Cơ quan thuế quan tâm đến số thuế mà doanh nghiệp phải nộp. Thông tin tài chính giúp họ nắm được tình hình thực hiện nghĩa vụ nộp thuế đối với ngân sách, số phải nộp, đã nộp và còn phải nộp.

Cơ quan thống kê hay nghiên cứu thông qua phân tích tài chính có thể tổng hợp các chỉ tiêu kinh tế của toàn ngành, khu vực hay toàn bộ nền kinh tế để phân tích ở tầm vĩ mô, đưa ra các chiến lược phát triển kinh tế dài hạn.

Người lao động cũng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp để đánh giá triển vọng của nó trong tương lai. Người lao động đang làm việc tại doanh nghiệp mong muốn biết được sức mạnh thực sự của doanh nghiệp mình, tình hình sử dụng các quỹ, phân chia lợi nhuận, các kế hoạch kinh doanh trong tương lai để có được niềm tin với doanh nghiệp và tạo động lực làm việc tốt. Còn những người đang đi tìm việc đều mong muốn được làm việc ở những doanh nghiệp có khả năng sinh lãi cao và có khả năng phát triển ổn định lâu dài để hy vọng có mức lương xứng đáng và công việc làm ổn định. Phân tích tài chính sẽ cung cấp những thông tin này giúp cho họ có được quyết định hợp lý.

Như vậy, có thể thấy, vai trò cơ bản của phân tích tài chính là cung cấp thông tin hữu ích cho tất cả các đối tượng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp trên những khía cạnh khác nhau, giúp cho họ có cơ sở vững chắc để đưa ra các quyết định phù hợp với mục đích của mình.

#### *Mục tiêu của phân tích tài chính doanh nghiệp*

Để trở thành một công cụ đắc lực giúp cho các nhà quản trị doanh nghiệp và các đối tượng quan tâm đến hoạt động của doanh nghiệp có được các quyết định đúng đắn trong kinh doanh, phân tích tài chính doanh nghiệp cần đạt được các mục tiêu sau [28, tr.16]:

- Đánh giá chính xác tình hình tài chính của doanh nghiệp trên các khía cạnh khác nhau như cơ cấu nguồn vốn, tài sản, khả năng thanh toán, lưu chuyển tiền tệ, hiệu quả sử dụng tài sản, khả năng sinh lãi, rủi ro tài chính...nhằm đáp ứng thông tin cho tất cả các đối tượng quan tâm đến hoạt động của doanh nghiệp như các nhà đầu tư, cung cấp tín dụng, quản lý doanh nghiệp, cơ quan thuế, người lao động...

- Định hướng các quyết định của các đối tượng quan tâm theo chiều hướng phù hợp với tình hình thực tế của doanh nghiệp như quyết định đầu tư, tài trợ, phân chia lợi nhuận...

- Trở thành cơ sở cho các dự báo tài chính, giúp người phân tích dự đoán được tiềm năng tài chính của doanh nghiệp trong tương lai.

- Là công cụ để kiểm soát hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp trên cơ sở kiểm tra, đánh giá các chỉ tiêu kết quả đạt được so với các chỉ tiêu kế hoạch, dự toán, định mức...Từ đó, xác định được những điểm mạnh và điểm yếu trong hoạt động kinh doanh, giúp cho doanh nghiệp có được những quyết định và giải pháp đúng đắn, đảm bảo kinh doanh đạt hiệu quả cao. Mục tiêu này đặc biệt quan trọng với các nhà quản trị doanh nghiệp.

Để đạt được các mục tiêu nói trên cần có một hệ thống chỉ tiêu phân tích phù hợp được xây dựng theo đặc điểm và yêu cầu của doanh nghiệp, đáp ứng được nhu cầu của các nhà quản trị doanh nghiệp và các đối tượng quan tâm.



### **1.1.3. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp**

#### ***1.1.3.1. Căn cứ xây dựng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp***

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp được xây dựng chủ yếu dựa trên các căn cứ sau [33, tr.102-103]:

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được xây dựng dựa trên các nội dung phân tích đã đề ra theo yêu cầu quản lý tài chính của doanh nghiệp. Thông thường các nội dung phân tích bao gồm phân tích khái quát tình hình tài chính, khả năng thanh toán, phân tích luồng tiền, phân tích hiệu quả sử dụng tài sản và phân tích khả năng sinh lãi. Tuy nhiên, với những doanh nghiệp khác nhau có thể có những yêu cầu khác nhau về nội dung phân tích.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được xây dựng dựa trên đặc điểm hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Những doanh nghiệp thuộc các ngành kinh doanh khác nhau có các đặc thù về hoạt động kinh doanh khác nhau. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được xây dựng dựa trên các đặc điểm này mới giúp cho người phân tích đánh giá được chuẩn xác tình hình tài chính và kết quả hoạt động của doanh nghiệp.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần được xây dựng dựa trên nhu cầu thông tin của các chủ thể phân tích hay các đối tượng quan tâm. Mỗi đối tượng lại có sự quan tâm đến các khía cạnh khác nhau. Nhà đầu tư sẽ quan tâm trước hết đến khả năng sinh lãi, bên cạnh đó là mức độ tự chủ về tài chính nhằm đảm bảo cho sự tồn tại và phát triển lâu dài của doanh nghiệp. Các nhà cung cấp tín dụng dài hạn sẽ quan tâm nhiều đến mức độ tự chủ tài chính và bên cạnh đó là khả năng sinh lãi nhằm đảm bảo khả năng doanh nghiệp sẽ tồn tại lâu dài và thanh toán được các khoản nợ dài hạn. Còn các nhà cung cấp tín dụng ngắn hạn thường quan tâm đến khả năng thanh toán nợ ngắn hạn nhằm đảm bảo các khoản cho vay nợ ngắn hạn của họ được thu hồi. Các nhà quản lý của doanh nghiệp thường phải quan tâm đến tất cả các khía cạnh phân tích để có các quyết định phù hợp cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp [28, tr.15-17]. Do vậy, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính

được xây dựng vừa cần phản ánh tổng quát tình hình tài chính, vừa cần phản ánh chi tiết phù hợp với nhu cầu thông tin của các đối tượng khác nhau.

Bên cạnh các căn cứ trên, theo tác giả, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp còn cần được xây dựng dựa trên cơ sở loại hình phân tích và chế độ chính sách tài chính kế toán hiện hành.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được xây dựng trên cơ sở các loại hình phân tích được lựa chọn theo yêu cầu của quản lý. Phân tích có nhiều loại hình như phân tích toàn diện, phân tích chuyên đề, phân tích tổng thể, phân tích bộ phận... Mỗi loại hình phân tích có yêu cầu về loại thông tin khác nhau, mức độ tổng hợp hay chi tiết của thông tin cũng khác nhau. Do đó, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần được xây dựng để có thể vừa phản ánh khái quát tình hình tài chính vừa phản ánh chi tiết theo yêu cầu của các loại hình phân tích cụ thể.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được xây dựng trên cơ sở chế độ chính sách tài chính kế toán hiện hành. Điều này có thể đảm bảo cho doanh nghiệp có khả năng đáp ứng yêu cầu về báo cáo các chỉ tiêu phân tích tài chính theo quy định. Mặt khác, điều này sẽ đảm bảo tính khả thi cho việc tính toán các chỉ tiêu dựa trên cơ sở các số liệu kế toán tài chính sẵn có.

### ***1.1.3.2. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp***

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp thường bao gồm nhiều nhóm chỉ tiêu nhằm phản ánh tình hình tài chính của doanh nghiệp một cách toàn diện, trên nhiều khía cạnh khác nhau, đảm bảo đáp ứng được nhu cầu về phân tích tài chính cho nhiều đối tượng khác nhau. Mặc dù giữa các nhóm chỉ tiêu có sự giao thoa nhưng thông thường, hệ thống chỉ tiêu được chia thành các nhóm như sau: nhóm đánh giá khái quát tình hình tài chính, nhóm phân tích tình hình và khả năng thanh toán, nhóm phân tích luồng tiền, nhóm phân tích hiệu quả sử dụng tài sản và nhóm phân tích khả năng sinh lãi.

*\* Nhóm chỉ tiêu đánh giá khái quát tình hình tài chính của doanh nghiệp.*

“Đánh giá khái quát tình hình tài chính là việc xem xét, nhận định về tình hình tài chính của doanh nghiệp. Công việc này sẽ cung cấp cho người sử dụng

thông tin biết được tình hình tài chính của doanh nghiệp là khả quan hay không khả quan” [11, tr.169]. Đánh giá khái quát tình hình tài chính thường sử dụng các chỉ tiêu trong từng báo cáo tài chính riêng lẻ như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh mà chưa có sự liên hệ giữa các báo cáo này.

Trong bảng cân đối kế toán, chỉ tiêu được quan tâm trước tiên là chỉ tiêu tổng tài sản và tổng nguồn vốn. Chỉ tiêu này phản ánh tổng hợp quy mô vốn mà đơn vị sử dụng trong kỳ cũng như khả năng huy động vốn từ các nguồn khác nhau của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này được so sánh theo chiều ngang qua các kỳ kế toán sẽ cho thấy mức độ tăng trưởng của vốn. Mặt khác, việc so sánh với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành sẽ thấy được mối tương quan về quy mô vốn của doanh nghiệp.

Các chỉ tiêu về các loại tài sản và nguồn vốn được phân tích theo cả chiều ngang và chiều dọc. Phân tích theo chiều ngang giúp nhà phân tích thấy được sự biến động của các khoản mục tài sản và nguồn vốn, tuy nhiên chưa phản ánh được mối quan hệ giữa các khoản mục trong tổng tài sản hay tổng nguồn vốn. Mối quan hệ này được thấy rõ qua phân tích chiều dọc, các khoản mục được tính tỷ lệ với tổng tài sản hoặc tổng nguồn vốn để xác định tỷ lệ kết cấu của từng loại tài sản hoặc nguồn vốn trên tổng số. Việc so sánh mức thay đổi của mỗi khoản mục theo số tuyệt đối cũng như số tỷ lệ cho thấy sự thay đổi về quy mô của mỗi khoản mục cũng như thấy rõ các khoản mục có biến động lớn. Bất kỳ khoản mục nào có sự biến động lớn so với sự biến động chung của các khoản mục khác luôn cần nhà phân tích phải quan tâm xem xét kỹ lưỡng.

Cơ cấu tài sản và nguồn vốn được tính toán để đánh giá khả năng huy động vốn của doanh nghiệp từ các nguồn khác nhau và việc phân bổ, sử dụng lượng vốn này đầu tư vào các loại tài sản có hợp lý không. Cụ thể doanh nghiệp có thể sử dụng một số chỉ tiêu như sau [16, tr.102].

$$\text{Tỷ suất đầu tư} = \frac{\text{Tài sản cố định đã và đang đầu tư}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.1)$$

Chỉ tiêu này phản ánh tình hình đầu tư vào cơ sở vật chất kỹ thuật, máy móc

thiết bị của doanh nghiệp. Qua chỉ tiêu này có thể thấy được năng lực sản xuất và xu hướng phát triển lâu dài của doanh nghiệp. Tuy nhiên, chỉ tiêu này sẽ phụ thuộc vào đặc điểm kinh doanh của các ngành khác nhau. Có một số ngành sẽ đòi hỏi chỉ tiêu này cao hơn các ngành khác như các ngành công nghiệp nặng (ví dụ ngành công nghiệp thăm dò và khai thác dầu mỏ, công nghiệp luyện kim...). Ngoài ra, chỉ tiêu này cũng thay đổi tùy thuộc vào điều kiện và các giai đoạn kinh doanh như đổi mới, thay thế, nâng cấp trong nội bộ doanh nghiệp.

Ngoài việc xem xét tình hình phân bổ vốn, doanh nghiệp và các đối tượng quan tâm khác cần phân tích cơ cấu nguồn vốn nhằm đánh giá được khả năng tự tài trợ về mặt tài chính của doanh nghiệp cũng như mức độ tự chủ, chủ động trong kinh doanh. Điều này được phản ánh qua việc xác định tỷ suất tự tài trợ. Chỉ tiêu này càng cao thì khả năng độc lập về mặt tài chính hay mức độ tự tài trợ của doanh nghiệp càng lớn [10, tr.175], [16, tr.99], [17, tr.158], [35, tr.36].

$$\text{Tỷ suất tự tài trợ} = \frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.2)$$

Bên cạnh chỉ tiêu trên, doanh nghiệp cũng có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ lệ nợ để phân tích cơ cấu nguồn vốn. Chỉ tiêu này tính theo tỷ lệ giữa nguồn vốn vay nợ và tổng nguồn vốn. Ngược với chỉ tiêu trên, tỷ lệ nợ càng lớn thì khả năng độc lập về mặt tài chính hay mức độ tự tài trợ của doanh nghiệp càng thấp [16, tr.99].

$$\text{Tỷ lệ nợ} = \frac{\text{Nợ phải trả}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.3)$$

Bên cạnh các chỉ tiêu tính được từ bảng cân đối kế toán, thông qua báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh có thể đánh giá khái quát lợi nhuận của doanh nghiệp dựa trên các chỉ tiêu doanh thu, giá vốn hàng bán, lợi nhuận gộp, lợi nhuận trước và sau thuế. Việc so sánh lợi nhuận của các kỳ kế toán liên tiếp theo số tuyệt đối và số tương đối sẽ cho thấy xu hướng biến động của chỉ tiêu này. Hơn nữa, cũng có thể đánh giá sự biến đổi của cơ cấu lợi nhuận bằng cách so sánh tỷ trọng lợi nhuận của từng hoạt động trong tổng số lợi nhuận qua các năm để xem xét nguồn lợi nhuận

chính của doanh nghiệp là do hoạt động nào mang lại.

Tuy nhiên, việc phân tích trên mới chỉ dừng ở mức độ khái quát. Để có đánh giá chính xác và chi tiết hơn cần phải đi sâu phân tích tài chính của doanh nghiệp trên nhiều khía cạnh cụ thể. Khía cạnh trước tiên thường được quan tâm là khả năng thanh toán vì nó trực tiếp phản ánh tình hình tài chính của doanh nghiệp có tốt hay không.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng thanh toán.*

Để đánh giá khả năng thanh toán có thể sử dụng các chỉ tiêu sau [15, tr.182]:

$$\text{Hệ số khả năng thanh toán tổng quát} = \frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{Tổng nợ phải trả}} \quad (1.4)$$

Đây là chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán tổng quát của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này thể hiện mối tương quan giữa tổng tài sản mà doanh nghiệp có thể sử dụng để trả nợ và tổng số nợ phải trả. Chỉ tiêu này càng lớn thì khả năng thanh toán tổng quát của doanh nghiệp cũng càng lớn. Ngược lại, nếu chỉ tiêu này càng nhỏ thì doanh nghiệp càng mất dần khả năng thanh toán.

$$\text{Hệ số thanh toán nợ ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Nợ ngắn hạn}} \quad (1.5)$$

Chỉ tiêu này được dùng để đánh giá khả năng thanh toán tạm thời các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp. Chỉ tiêu phản ánh mối quan hệ giữa giá trị tài sản ngắn hạn là loại tài sản mà doanh nghiệp có thể chuyển đổi thành tiền trong vòng 1 năm hay 1 chu kỳ kinh doanh và các khoản nợ ngắn hạn là các khoản nợ phải thanh toán cũng trong khoảng 1 năm. Qua đó, có thể thấy được khả năng đáp ứng các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp là cao hay thấp. Nếu chỉ tiêu này xấp xỉ 1 thì doanh nghiệp có đủ khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn, ngược lại nếu chỉ tiêu càng nhỏ hơn 1 thì khả năng thanh toán nợ ngắn hạn của doanh nghiệp càng thấp [11, tr.171]

Tuy nhiên, cơ cấu của tài sản ngắn hạn cũng có ảnh hưởng lớn đến khả năng thanh toán do các loại tài sản ngắn hạn có khả năng chuyển đổi thành tiền khác

nhau. Trong số các loại tài sản ngắn hạn có tiền và tài sản tương đương tiền (các khoản đầu tư ngắn hạn không quá 3 tháng, có khả năng chuyển đổi dễ dàng thành một lượng tiền xác định và không có nhiều rủi ro trong chuyển đổi thành tiền)[Chuẩn mực 24- Chuẩn mực kế toán Việt Nam] được coi là loại tài sản có thể sử dụng ngay để thanh toán các khoản nợ. Do vậy, để đánh giá khả năng thanh toán nhanh các khoản nợ ngắn hạn có thể sử dụng chỉ tiêu hệ số thanh toán nhanh. Hệ số này phản ánh tỷ lệ giữa tổng số tiền và tương đương tiền với tổng số nợ ngắn hạn

$$\text{Hệ số thanh toán nhanh} = \frac{\text{Tổng số tiền và tương đương tiền}}{\text{Tổng số nợ ngắn hạn}} \quad (1.6)$$

Trong đó, dữ liệu về tổng số tiền và tương đương tiền được lấy từ báo cáo lưu chuyển tiền tệ, mã số 70. Các khoản đầu tư ngắn hạn được coi là tương đương tiền trình bày trên báo cáo lưu chuyển tiền tệ chỉ bao gồm các khoản đầu tư ngắn hạn có thời hạn thu hồi hoặc đáo hạn không quá 3 tháng kể từ ngày mua khoản đầu tư đó. Ví dụ, kỳ phiếu ngân hàng, tín phiếu kho bạc, chứng chỉ tiền gửi... có thời hạn thu hồi hoặc đáo hạn không quá 3 tháng kể từ ngày mua.

Chỉ tiêu này càng lớn thì khả năng thanh toán nhanh của doanh nghiệp càng cao. Tuy nhiên, nếu hệ số này quá cao thì cũng không tốt vì như vậy có nghĩa là doanh nghiệp duy trì lượng vốn bằng tiền quá lớn sẽ làm giảm tốc độ luân chuyển vốn dẫn đến hiệu quả sử dụng vốn thấp. Nếu hệ số này  $> 0,5$  thì tình hình thanh toán tương đối khả quan, nếu hệ số  $< 0,5$  thì doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong việc thanh toán công nợ và do đó, có thể phải bán gấp hàng hoá, sản phẩm để trả nợ vì không đủ tiền thanh toán [11, tr.171]

Bên cạnh đó, để phản ánh khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn nhanh hay chậm, từ đó xác định tiềm lực của doanh nghiệp trong việc thanh toán các khoản nợ ngắn hạn, có thể xem xét chỉ tiêu hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn:

$$\text{Hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Tổng số tiền và tương đương tiền}}{\text{Tổng tài sản ngắn hạn}} \quad (1.7)$$

Nếu hệ số này càng lớn thì doanh nghiệp càng nhiều tiền để đảm bảo thanh toán, ngược lại hệ số này càng nhỏ thì doanh nghiệp càng thiếu tiền để chi trả cho các khoản nợ của mình. Tuy nhiên, thừa hay thiếu tiền đều gây ảnh hưởng không tốt đến tình hình tài chính của doanh nghiệp. Nếu thừa sẽ gây ứ đọng vốn, còn nếu thiếu sẽ không bảo đảm khả năng thanh toán của doanh nghiệp. Thông thường, nếu hệ số này  $> 0,5$  thì lượng tiền và tương đương tiền của doanh nghiệp quá nhiều, thừa khả năng thanh toán, nếu  $< 0,1$  thì doanh nghiệp lại không đủ tiền để đáp ứng nhu cầu thanh toán nợ ngắn hạn [11, tr.172]

Ngoài các chỉ tiêu trên, để phản ánh khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp còn có thể dùng chỉ tiêu vốn hoạt động thuần. Khác với các hệ số phản ánh theo tỷ lệ, chỉ tiêu này phản ánh mức chênh lệch giữa tổng số tài sản ngắn hạn và tổng số nợ ngắn hạn.

$$\text{Vốn hoạt động thuần} = \frac{\text{Tổng tài sản ngắn hạn}}{\text{ngắn hạn}} - \frac{\text{Tổng số nợ ngắn hạn}}{\text{ngắn hạn}} \quad (1.8)$$

Doanh nghiệp cần duy trì mức vốn hoạt động thuần hợp lý để đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn. Khi chỉ tiêu này giảm sút thì doanh nghiệp sẽ mất dần khả năng thanh toán. Trong trường hợp vốn hoạt động thuần  $< 0$  thì có nghĩa là tổng giá trị tài sản mà doanh nghiệp có thể chuyển đổi thành tiền trong vòng 1 năm hay 1 chu kỳ kinh doanh nhỏ hơn các khoản nợ đến hạn cũng trong khoảng thời gian 1 năm. Điều này làm cán cân thanh toán mất cân bằng, doanh nghiệp phải dùng tài sản dài hạn để thanh toán các khoản nợ đến hạn.

Cũng có thể xem xét khả năng thanh toán của doanh nghiệp trên một góc độ khác, đó là khả năng thanh toán các khoản lãi vay. Để đánh giá vấn đề này có thể sử dụng hệ số phản ánh khả năng thanh toán lãi vay:

$$\text{Hệ số thanh toán lãi vay} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế và chi phí lãi vay(EBIT)}}{\text{Chi phí lãi vay}} \quad (1.9)$$

Chỉ tiêu này cho biết lợi nhuận trước thuế và lãi vay có thể bù đắp chi phí lãi

vay hay không, hay nói cách khác hệ số này phản ánh khả năng thanh toán lãi vay của doanh nghiệp. Do trên thực tế, chi trả lãi vay thuộc lưu chuyển tiền từ hoạt động kinh doanh nên hệ số trên cũng có thể được tính bằng cách khác là thay tử số bằng luồng tiền thuần từ hoạt động kinh doanh trước thuế và lãi vay.

Ngoài ra, cũng có thể sử dụng một hệ số khác có mối quan hệ chặt chẽ với chỉ tiêu trên nhưng với phạm vi lớn hơn là hệ số phản ánh khả năng thanh toán lãi vay và các khoản chi cố định

$$\text{Hệ số thanh toán lãi vay và các khoản chi cố định} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế, lãi vay và các khoản chi cố định}}{\text{Lãi vay và các khoản chi cố định}} \quad (1.10)$$

Trong hệ số trên, các khoản chi cố định là những khoản mà doanh nghiệp phải chi trả cố định hàng kỳ, ví dụ như các khoản trả tiền thuê tài sản. Chỉ tiêu này sẽ rất hữu dụng với các doanh nghiệp mà tài sản đi thuê chiếm tỷ trọng lớn, do đó, số tiền chi trả về thuê tài sản khá lớn, thậm chí lớn hơn cả lãi vay.

Bên cạnh các chỉ tiêu trên, doanh nghiệp có thể sử dụng các hệ số hoạt động kinh doanh để đánh giá tiềm năng thanh toán. Các hệ số này đánh giá năng lực hoạt động thông qua tốc độ luân chuyển hàng tồn kho, khả năng kiểm soát các khoản phải thu, phải trả thông qua tốc độ thu hồi các khoản phải thu và thanh toán các khoản phải trả. Với năng lực hoạt động tốt và khả năng kiểm soát các khoản phải thu, phải trả một cách hợp lý sẽ tạo cơ sở cho doanh nghiệp có khả năng thanh toán tốt. Cụ thể, doanh nghiệp có thể sử dụng các chỉ tiêu sau [11, tr.193-194], [26, tr.29]:

$$\text{Hệ số quay vòng hàng tồn kho} = \frac{\text{Giá vốn hàng bán}}{\text{Giá trị hàng hóa tồn kho bình quân}} \quad (1.11)$$

Trong chỉ tiêu này, mẫu số có thể là giá trị hàng hoá tồn kho bình quân hoặc giá trị hàng hóa tồn kho cuối kỳ. Tuy nhiên, theo tác giả, nên sử dụng giá trị hàng hóa tồn kho bình quân để tăng tính chính xác của chỉ tiêu. Hơn nữa, hệ số này phản ánh sự quay vòng của hàng tồn kho diễn ra trong suốt cả kỳ nên việc lấy mẫu số là số bình quân sẽ hợp lý hơn là chỉ lấy số cuối kỳ. Trong đó, giá trị hàng hóa tồn kho



bình quân được tính như sau:

$$\text{Giá trị hàng hóa tồn kho bình quân} = \frac{\text{Giá trị hàng hóa tồn kho đầu kỳ} + \text{Giá trị hàng hóa tồn kho cuối kỳ}}{2}$$

Hệ số quay vòng hàng hóa tồn kho phản ánh số lần mà hàng hóa tồn kho được bán trong kỳ kế toán. Đây là chỉ tiêu quan trọng cho thấy năng lực hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Nếu hệ số này cao thì tình hình tiêu thụ của doanh nghiệp thường được đánh giá tốt và ngược lại. Mặt khác, xét trên góc độ luân chuyển vốn, doanh nghiệp có hệ số quay vòng cao thường đòi hỏi mức đầu tư thấp cho hàng tồn kho so với doanh nghiệp có cùng mức doanh thu nhưng có hệ số quay vòng thấp. Nếu hệ số này thấp thường phản ánh tình hình doanh nghiệp bị ứ đọng hàng hóa do dự trữ quá mức hoặc hàng hóa tiêu thụ chậm do chưa đáp ứng được yêu cầu của thị trường. Tuy nhiên, nếu mức tồn kho của doanh nghiệp quá thấp thì cũng có thể gây ảnh hưởng không tốt vì nếu mức tồn kho không đủ đáp ứng cho tiêu thụ sẽ làm giảm hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Bên cạnh hệ số trên người phân tích cũng có thể sử dụng chỉ tiêu số ngày của một vòng quay hàng tồn kho:

$$\text{Số ngày của một vòng quay hàng tồn kho} = \frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng hàng tồn kho}} \quad (1.12)$$

Trong đó, số ngày của kỳ phân tích có thể là tính theo tháng (30 ngày), quý (90 ngày) hoặc năm (360 ngày).

Chỉ tiêu này thể hiện số ngày trung bình của một vòng quay hàng tồn kho hay nói cách khác, để hàng tồn kho quay được một vòng cần bao nhiêu ngày. Do vậy, ngược với hệ số trên, chỉ tiêu này càng nhỏ, thời gian quay vòng càng ngắn thì tốc độ luân chuyển hàng tồn kho càng lớn, khả năng hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp càng tốt và ngược lại.

Để đánh giá tốc độ thu hồi các khoản phải thu, doanh nghiệp có thể sử dụng chỉ tiêu hệ số quay vòng các khoản phải thu:

$$\text{Hệ số quay vòng các khoản phải thu} = \frac{\text{Doanh thu bán chịu}}{\text{Số dư bình quân các khoản phải thu}} \quad (1.13)$$

Trong chỉ tiêu trên, mẫu số có thể là số bình quân hoặc số cuối kỳ. Tuy nhiên, theo tác giả, với lý do tương tự như ở chỉ tiêu hệ số quay vòng hàng tồn kho, mẫu số nên lấy là số bình quân. Cụ thể, mẫu số được tính như sau:

$$\text{Số dư bình quân các khoản phải thu} = \frac{\text{Các khoản phải thu đầu kỳ} + \text{Các khoản phải thu cuối kỳ}}{2}$$

Hệ số quay vòng các khoản phải thu phản ánh hiệu quả thu hồi nợ. Hệ số này càng cao, chứng tỏ doanh nghiệp thu hồi các khoản nợ càng nhanh. Điều này được đánh giá là tốt vì giảm được vốn bị chiếm dụng. Tuy nhiên, nếu hệ số này quá cao có thể sẽ ảnh hưởng không tốt đến quá trình tiêu thụ, làm giảm doanh thu do phương thức tín dụng quá hạn chế. Vì trên thị trường hiện nay, việc mua bán chịu là phổ biến và nếu doanh nghiệp không có chính sách bán trả chậm mềm dẻo có thể sẽ không thu hút được khách hàng.

Bên cạnh hệ số quay vòng các khoản phải thu, người phân tích còn có thể sử dụng chỉ tiêu số ngày của một vòng quay khoản phải thu để đánh giá khả năng thu hồi nợ của doanh nghiệp:

$$\text{Số ngày của một vòng quay các khoản phải thu} = \frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng các khoản phải thu}} \quad (1.14)$$

Trong đó, số ngày của kỳ phân tích có thể là tính theo tháng (30 ngày), quý (90 ngày) hoặc năm (360 ngày).

Nếu chỉ tiêu số ngày của một vòng quay các khoản phải thu tính được lớn hơn thời hạn thanh toán thông thường của các hợp đồng bán hàng trả chậm thì có nghĩa là doanh nghiệp đã không kiểm soát tốt các khoản nợ phải thu, điều này là không tốt do làm tăng vốn bị chiếm dụng, tăng chi phí nợ quá hạn và có thể dẫn đến không thu hồi được nợ.

Để đánh giá khả năng kiểm soát các khoản phải trả, doanh nghiệp có thể sử dụng hệ số quay vòng các khoản phải trả:

$$\text{Hệ số quay vòng các khoản phải trả} = \frac{\text{Giá trị hàng mua trả chậm}}{\text{Số dư bình quân các khoản phải trả}} \quad (1.15)$$

Cũng tương tự như ở hệ số quay vòng hàng tồn kho và hệ số quay vòng các khoản phải thu, trong hệ số trên, mẫu số có thể là số bình quân hoặc số cuối kỳ nhưng theo tác giả nên sử dụng số cuối kỳ để tăng tính chính xác của chỉ tiêu, hơn nữa, hệ số này phản ánh sự quay vòng của các khoản phải trả diễn ra trong suốt cả kỳ nên việc lấy số bình quân là hợp lý thay vì chỉ lấy số cuối kỳ. Cụ thể, mẫu số được tính như sau:

$$\text{Số dư bình quân các khoản phải trả} = \frac{\text{Các khoản phải trả đầu kỳ} + \text{Các khoản phải trả cuối kỳ}}{2}$$

Hệ số này phản ánh khả năng kiểm soát các khoản nợ phải trả của doanh nghiệp. Nếu kiểm soát không tốt, doanh nghiệp có thể bỏ lỡ các cơ hội được giảm giá mua hàng khi thanh toán tiền sớm hơn thời hạn trả chậm được quy định, hơn nữa doanh nghiệp sẽ bị giảm uy tín nếu thanh toán tiền chậm hơn thời hạn quy định. Trong trường hợp này, có thể doanh nghiệp sẽ không được tiếp tục mua trả chậm trong tương lai, làm ảnh hưởng xấu đến hoạt động kinh doanh.

Bên cạnh hệ số này, cũng có thể sử dụng chỉ tiêu số ngày của một vòng quay các khoản phải trả để đánh giá khả năng kiểm soát các khoản nợ của doanh nghiệp:

$$\text{Số ngày của một vòng quay các khoản phải trả} = \frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng các khoản phải trả}} \quad (1.16)$$

Trong đó, số ngày của kỳ phân tích có thể là tính theo tháng (30 ngày), quý (90 ngày) hoặc năm (360 ngày).

Người phân tích có thể so sánh chỉ tiêu số ngày của một vòng quay các khoản phải trả với thời hạn thanh toán thông thường của các hợp đồng mua hàng trả chậm. Nếu chỉ tiêu này lớn hơn có nghĩa là doanh nghiệp đã không kiểm soát tốt các khoản nợ phải trả của mình. Điều này có thể sẽ gây ra ảnh hưởng xấu đối với hoạt động kinh doanh.

Bên cạnh các chỉ tiêu trên, nhà phân tích cần tiến hành phân tích luồng tiền do sự vận động của các luồng tiền trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp có quan hệ chặt chẽ với khả năng thanh toán. Các luồng tiền lưu chuyển hợp lý sẽ tạo điều kiện cho doanh nghiệp có khả năng thanh toán tốt và ngược lại.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích luồng tiền*

Khi phân tích luồng tiền, nhà phân tích thường sử dụng các chỉ tiêu như sau [65, tr.466-467], [66, tr.60-64], [68, tr.497-500]:

$$\text{Hệ số đảm nhận nợ của dòng tiền} = \frac{\text{Tổng số nợ}}{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}} \quad (1.17)$$

Hệ số này phản ánh tỷ lệ giữa tổng số nợ phải trả với luồng tiền ròng (lưu chuyển tiền thuần) của hoạt động kinh doanh, qua đó thấy được khả năng thanh toán các khoản nợ của doanh nghiệp. Do tổng số nợ ở đây bao gồm cả nợ ngắn hạn và dài hạn nên hệ số này phản ánh khả năng thanh toán tổng quát các khoản nợ. Hệ số này càng nhỏ, khả năng thanh toán nợ của doanh nghiệp càng cao và ngược lại.

$$\text{Hệ số đảm nhận chi trả cổ tức} = \frac{\text{Cổ tức}}{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}} \quad (1.18)$$

Chỉ tiêu trên phản ánh tỷ lệ giữa tổng giá trị cổ tức với luồng tiền ròng (lưu chuyển tiền thuần) của hoạt động kinh doanh, qua đó thấy được khả năng thanh toán cổ tức của doanh nghiệp. Hệ số này càng thấp, khả năng thanh toán cổ tức của doanh nghiệp càng lớn và ngược lại.

Bên cạnh việc phân tích luồng tiền để đánh giá khả năng thanh toán, luồng tiền còn được phân tích để đánh giá khả năng tạo tiền của doanh nghiệp. Trong khía cạnh này, nhà phân tích có thể sử dụng các chỉ tiêu sau:

$$\text{Hệ số luồng tiền trên doanh thu} = \frac{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Doanh thu}} \quad (1.19)$$

Hệ số trên phản ánh tỷ lệ giữa luồng tiền ròng (lưu chuyển tiền thuần) của hoạt động kinh doanh với doanh thu, qua đó thấy được khả năng tạo tiền từ doanh thu của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này cho thấy “chất lượng” của doanh thu. Doanh nghiệp có thể có doanh thu lớn nhưng vẫn khó khăn trong thanh toán do doanh thu bao gồm cả doanh thu trả chậm làm doanh nghiệp thiếu tiền để trang trải các khoản nợ. Hệ số trên càng cao, khả năng tạo tiền từ doanh thu càng lớn và càng tạo điều kiện tốt cho hoạt động thanh toán của doanh nghiệp và ngược lại.

$$\text{Hệ số luồng tiền trên tài sản} = \frac{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Tổng tài sản}} \quad (1.20)$$

Chỉ tiêu này cũng được sử dụng để đánh giá khả năng tạo tiền nhưng ở mức độ tổng quát hơn, phản ánh mức độ tạo tiền từ việc sử dụng toàn bộ tài sản của doanh nghiệp. Tương tự hệ số trên, chỉ tiêu này càng lớn, khả năng tạo tiền từ tài sản càng cao và càng tạo điều kiện tốt cho hoạt động thanh toán của doanh nghiệp và ngược lại.

Trong các chỉ tiêu trên sử dụng lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh là hoạt động cơ bản của doanh nghiệp. Ngoài ra, theo Goerge Foster trong “Financial Statement Analysis” [66, tr.64], các chỉ tiêu phân tích luồng tiền nói trên có thể được mở rộng thành lưu chuyển tiền thuần trong kỳ thay cho lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh. Theo tác giả, cách tính này có thể phản ánh không chính xác mức độ tạo tiền của doanh thu hay tổng tài sản trong trường hợp luồng tiền thuần của hoạt động đầu tư hoặc hoạt động tài chính giảm, thậm chí đạt số âm trong kỳ doanh nghiệp đẩy mạnh đầu tư hay trả nợ vay. Theo tác giả, nên sử dụng các chỉ tiêu trên với lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh, bên cạnh đó sử dụng chỉ tiêu mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh để so sánh mức độ tạo tiền của hoạt động này với toàn bộ hoạt động của doanh nghiệp:

$$\text{Mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh} = \frac{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Lưu chuyển tiền thuần trong kỳ}} \quad (1.21)$$

Bên cạnh việc đánh giá khả năng tạo tiền và chi dùng tiền một cách hiệu quả của doanh nghiệp, việc đánh giá hiệu quả sử dụng tài sản cũng rất quan trọng và được phản ánh trong nhóm chỉ tiêu dưới đây.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản*

Hiệu quả sử dụng tài sản có thể được đánh giá chung một cách tổng hợp bằng cách tính hiệu quả sử dụng tổng tài sản qua các chỉ tiêu như hệ số quay vòng tài sản, tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản. Ngoài ra, hiệu quả cũng có thể được đánh giá riêng rẽ theo từng loại tài sản: hiệu quả sử dụng tài sản cố định và hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn.

*Hiệu quả sử dụng tài sản cố định*

Hiệu quả sử dụng tài sản cố định được tính toán bằng nhiều chỉ tiêu nhưng phổ biến là các chỉ tiêu sau [11, tr.198-199]:

- Sức sản xuất của tài sản cố định

$$\text{Sức sản xuất của TSCĐ} = \frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}} \quad (1.22)$$

Chỉ tiêu này cho biết một đồng giá trị tài sản cố định (tính theo nguyên giá hoặc giá trị còn lại) đem lại bao nhiêu đồng doanh thu thuần. Sức sản xuất của tài sản cố định càng cao thì hiệu quả sử dụng tài sản cố định càng lớn và ngược lại, sức sản xuất của tài sản cố định càng thấp thì hiệu quả sử dụng tài sản cố định càng giảm.

Nguyên giá bình quân hoặc giá trị còn lại bình quân của tài sản cố định được tính theo các công thức dưới đây:

$$\text{Nguyên giá bình quân TSCĐ} = \frac{\text{Nguyên giá TSCĐ đầu kỳ} + \text{Nguyên giá TSCĐ cuối kỳ}}{2}$$

$$\text{Giá trị còn lại bình quân của TSCĐ} = \frac{\text{Giá trị còn lại TSCĐ đầu kỳ} + \text{Giá trị còn lại TSCĐ cuối kỳ}}{2}$$

- Sức sinh lợi của tài sản cố định

$$\text{Sức sinh lợi của TSCĐ} = \frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}} \quad (1.23)$$

Trong chỉ tiêu trên, tử số có thể là lợi nhuận trước thuế, lợi nhuận sau thuế hoặc lợi nhuận gộp. Chỉ tiêu này phản ánh một đồng giá trị tài sản cố định (tính theo nguyên giá hoặc giá trị còn lại) đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận. Như vậy, sức sinh lợi của tài sản cố định càng lớn thì hiệu quả sử dụng tài sản cố định càng cao và ngược lại.

- Suất hao phí của tài sản cố định

$$\text{Suất hao phí của TSCĐ} = \frac{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}}{\text{Doanh thu thuần hay lợi nhuận}} \quad (1.24)$$

Qua chỉ tiêu này, người phân tích thấy được để có được một đồng doanh thu thuần hay lợi nhuận, doanh nghiệp cần bao nhiêu đồng giá trị tài sản cố định (tính theo nguyên giá hoặc giá trị còn lại). Ngược với hai chỉ tiêu trên, suất hao phí của tài sản cố định càng lớn thì hiệu quả sử dụng tài sản cố định càng thấp và ngược lại.

#### *Hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn*

Hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn được phản ánh qua các chỉ tiêu như sức sinh lợi và suất hao phí của tài sản ngắn hạn [11, tr.200]

- Sức sinh lợi của tài sản ngắn hạn:

$$\text{Sức sinh lợi của tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}} \quad (1.25)$$

Trong đó:

$$\text{Tài sản ngắn hạn bình quân} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn đầu kỳ} + \text{Tài sản ngắn hạn cuối kỳ}}{2}$$

Trong chỉ tiêu trên, tử số có thể là lợi nhuận trước thuế, lợi nhuận sau thuế hoặc lợi nhuận gộp. Chỉ tiêu sức sinh lợi của tài sản ngắn hạn phản ánh một đồng tài sản ngắn hạn bình quân dùng vào sản xuất kinh doanh trong kỳ đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận. Sức sinh lợi của tài sản ngắn hạn càng lớn thì hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn càng cao và ngược lại.

- Suất hao phí của tài sản ngắn hạn:

$$\text{Suất hao phí của tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}{\text{Doanh thu thuần hay lợi nhuận}} \quad (1.26)$$

Tương tự trên, lợi nhuận được tính có thể là lợi nhuận trước thuế hoặc sau thuế hoặc lợi nhuận gộp. Qua chỉ tiêu này, người phân tích có thể thấy được để có một đồng doanh thu thuần hay lợi nhuận cần phải đầu tư bao nhiêu đồng tài sản ngắn hạn bình quân cho sản xuất kinh doanh trong kỳ. Khác với chỉ tiêu trước, suất hao phí của tài sản ngắn hạn càng lớn thì hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn càng thấp và ngược lại.

Bên cạnh các chỉ tiêu trên, người phân tích còn có thể phân tích tốc độ luân chuyển tài sản ngắn hạn vì đây cũng là một chỉ tiêu quan trọng phản ánh hiệu quả sử dụng tài sản. Một doanh nghiệp có tốc độ luân chuyển nhanh sẽ cần một lượng vốn ít hơn so với doanh nghiệp có điều kiện kinh doanh và quy mô tương tự có tốc độ luân chuyển thấp. Trên cơ sở đó, tốc độ luân chuyển nhanh sẽ góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản.

Để phản ánh tốc độ luân chuyển tài sản ngắn hạn, người phân tích có thể sử dụng các chỉ tiêu sau:

- Hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn:



$$\text{Hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}} \quad (1.27)$$

Qua chỉ tiêu này có thể thấy trong kỳ kinh doanh, tài sản ngắn hạn quay được bao nhiêu vòng. Nếu số vòng quay lớn chứng tỏ hiệu quả sử dụng tài sản cao và ngược lại.

- Thời gian của một vòng quay hay một vòng luân chuyển tài sản ngắn hạn:

$$\text{Thời gian của một vòng luân chuyển tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Thời gian của kỳ phân tích}}{\text{Số vòng quay của tài sản ngắn hạn trong kỳ}} \quad (1.28)$$

Trong đó, thời gian của kỳ phân tích có thể là tính theo tháng (30 ngày), quý (90 ngày) hoặc năm (360 ngày).

Chỉ tiêu này cho biết số ngày cần thiết để tài sản ngắn hạn luân chuyển được một vòng. Thời gian của một vòng luân chuyển càng nhỏ thì tốc độ luân chuyển càng lớn, hiệu quả sử dụng tài sản càng cao và ngược lại.

- Hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn

$$\text{Hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}{\text{Doanh thu thuần}} \quad (1.29)$$

Chỉ tiêu này phản ánh để tạo ra một đồng doanh thu, doanh nghiệp cần đầu tư bao nhiêu đồng tài sản ngắn hạn bình quân vào sản xuất kinh doanh. Hệ số này càng thấp thì số vốn tiết kiệm được càng nhiều, hiệu quả sử dụng tài sản càng cao.

Bên cạnh các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả sử dụng tài sản, để đánh giá một cách tổng hợp hiệu quả của hoạt động kinh doanh, người phân tích sẽ xem xét nhóm chỉ tiêu khả năng sinh lãi của doanh nghiệp.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi*

Phân tích khả năng sinh lãi rất quan trọng, đặc biệt gắn liền với lợi ích của các nhà đầu tư cũng như các nhà cung cấp tín dụng. Để đánh giá khả năng sinh lãi, người phân tích có thể sử dụng các chỉ tiêu sau [17, tr.161-162], [35, tr.36]:

- Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Doanh thu thuần}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.30)$$

Trong chỉ tiêu trên, mẫu số có thể sử dụng tổng doanh thu hoặc doanh thu thuần. Tuy nhiên, theo tác giả, nên sử dụng doanh thu thuần để tăng tính chính xác của chỉ tiêu do doanh thu thuần phản ánh giá trị doanh thu thực sự được thực hiện trong kỳ. Chỉ tiêu này đánh giá số lợi nhuận thực tế để lại cho doanh nghiệp chiếm bao nhiêu phần trong doanh thu thuần. Do vậy, chỉ tiêu này càng cao thì phản ánh khả năng sinh lãi của doanh nghiệp càng lớn.

Bên cạnh đó, để loại trừ ảnh hưởng của yếu tố thuế thu nhập doanh nghiệp là yếu tố mà doanh nghiệp không kiểm soát được, người phân tích có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Doanh thu thuần}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.31)$$

- Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA):

Để đánh giá khả năng sinh lãi của doanh nghiệp một cách khái quát hơn, người phân tích thường sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản. Chỉ tiêu này phản ánh một đồng tài sản bình quân của doanh nghiệp tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận trước hoặc sau thuế.

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Tài sản bình quân}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.32)$$

Trong chỉ tiêu này, mẫu số được dùng có thể là giá trị tài sản bình quân hoặc giá trị tài sản cuối kỳ. Tuy nhiên, theo tác giả, tử số trong chỉ tiêu này phản ánh lợi nhuận được tạo ra trong suốt cả kỳ nên việc lấy mẫu số là số bình quân sẽ hợp lý hơn là chỉ lấy số cuối kỳ. Cụ thể, giá trị tài sản bình quân được tính như sau:

$$\text{Tài sản bình quân} = \frac{\text{Tổng tài sản đầu kỳ} + \text{Tổng tài sản cuối kỳ}}{2}$$

Cũng với lý do nhằm loại bỏ ảnh hưởng của thuế thu nhập doanh nghiệp, người phân tích có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên tổng tài sản:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên tổng tài sản} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Tài sản bình quân}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.33)$$

Mặt khác, để loại bỏ ảnh hưởng của cơ cấu nguồn vốn, người phân tích có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế và lãi vay trên tổng tài sản. Hai doanh nghiệp với cùng một giá trị tổng tài sản và hiệu quả sử dụng tài sản như nhau nhưng nếu cơ cấu nguồn vốn khác nhau thì chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản sẽ khác nhau do có chi phí lãi vay khác nhau làm cho lợi nhuận khác nhau. Do đó, nhằm loại bỏ ảnh hưởng của yếu tố cơ cấu nguồn vốn bằng cách loại trừ yếu tố lãi tiền vay, chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế và lãi vay trên tổng tài sản sẽ được sử dụng:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trước thuế và lãi vay trên tổng tài sản} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế và lãi vay}}{\text{Tài sản bình quân}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.34)$$

- Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE):

Để đánh giá khả năng sinh lãi của vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp, người phân tích có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu, chỉ tiêu này chỉ rõ một đồng vốn chủ sở hữu tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.35)$$

Cũng tương tự như ở chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản, ở

chỉ tiêu này, mẫu số có thể sử dụng vốn chủ sở hữu bình quân hoặc vốn chủ sở hữu cuối kỳ nhưng theo tác giả nên sử dụng vốn chủ sở hữu bình quân với lý do tương tự .

Cũng với lý do để loại bỏ ảnh hưởng của thuế thu nhập doanh nghiệp, người phân tích có thể sử dụng chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên vốn chủ sở hữu

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} \times 100 \quad (\%) \quad (1.36)$$

Trong khi sử dụng các chỉ tiêu trên, người phân tích cũng có thể xem xét mối quan hệ và tác động lẫn nhau giữa các chỉ tiêu này. Mối quan hệ đó được thể hiện như sau:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản} = \text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu} * \text{Hệ số quay vòng của tài sản} \quad (1.37)$$

Trong đó:

$$\text{Hệ số quay vòng của tài sản} = \frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tài sản bình quân}} \quad (1.38)$$

Hệ số quay vòng của tài sản phản ánh trong kỳ kinh doanh, tài sản quay được bao nhiêu vòng. Hệ số này càng lớn thì hiệu quả sử dụng tài sản càng cao.

Như vậy, tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản chịu ảnh hưởng của hai yếu tố là tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng của tài sản. Hai yếu tố này có tác động cùng chiều đến tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản.

Bên cạnh các chỉ tiêu trên, người phân tích cũng có thể sử dụng chỉ tiêu suất hao phí vốn để đánh giá khả năng sinh lãi của doanh nghiệp như sau:

$$\text{Suất hao phí vốn} = \frac{\text{Vốn kinh doanh}}{\text{Lợi nhuận hoặc Doanh thu}} \quad (1.39)$$

Đây là chỉ tiêu phản ánh để có một đồng lợi nhuận hay doanh thu thì doanh nghiệp phải đầu tư bao nhiêu đồng vốn. Chỉ tiêu này càng nhỏ thì khả năng sinh lãi của doanh nghiệp càng cao và ngược lại, chỉ tiêu này càng lớn thì khả năng sinh lãi

của doanh nghiệp càng thấp. Trong hệ số này, tùy theo mục đích phân tích mà người phân tích có thể lựa chọn các chỉ tiêu vốn kinh doanh, lợi nhuận và doanh thu khác nhau. Chỉ tiêu vốn kinh doanh có thể là tổng số nguồn vốn nếu người phân tích muốn đánh giá khả năng sinh lãi chung của toàn bộ nguồn vốn, có thể là vốn chủ sở hữu nếu chỉ muốn đánh giá khả năng sinh lãi của riêng vốn chủ sở hữu hoặc cũng có thể là tổng số vốn vay để đánh giá hiệu quả của vốn vay. Chỉ tiêu lợi nhuận được lựa chọn có thể là lợi nhuận trước thuế nếu người phân tích muốn đánh giá khả năng sinh lãi chung và loại trừ ảnh hưởng của thuế thu nhập doanh nghiệp, có thể là lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp nếu muốn biết khả năng sinh lãi sau khi đã làm nghĩa vụ với nhà nước, có thể là lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ nếu muốn biết khả năng sinh lãi trước khi loại trừ chi phí bán hàng và chi phí quản lý. Chỉ tiêu doanh thu có thể là doanh thu về bán hàng và cung cấp dịch vụ nếu người phân tích muốn đánh giá khả năng sinh lãi của hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, có thể là doanh thu của tất cả các hoạt động kinh doanh nếu muốn đánh giá khả năng sinh lãi chung của mọi hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Với các công ty cổ phần, bên cạnh các chỉ tiêu trên, người phân tích còn sử dụng các chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi có liên quan đến vốn cổ phần, cụ thể bao gồm những chỉ tiêu sau [11, tr.213]:

- Lãi cơ bản trên vốn cổ phần phổ thông:

$$\text{Lãi cơ bản trên vốn cổ phần phổ thông} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế} - \text{Cổ tức cổ phiếu ưu đãi}}{\text{Vốn cổ phần phổ thông}} \quad (1.40)$$

Chỉ tiêu này cho biết thu nhập trên vốn cổ phần phổ thông là cao hay thấp. Hệ số này càng cao thì khả năng sinh lãi của doanh nghiệp càng lớn và ngược lại.

- Lãi cơ bản trên cổ phiếu phổ thông:

$$\text{Lãi cơ bản trên cổ phiếu phổ thông} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế} - \text{Cổ tức cổ phiếu ưu đãi}}{\text{Số cổ phiếu phổ thông}} \quad (1.41)$$

Chỉ tiêu này cho biết mỗi cổ phiếu phổ thông thu được mấy đồng lợi nhuận. Trong điều kiện kinh doanh thông thường và không có thay đổi đặc biệt trong chính sách chia cổ tức thì chỉ tiêu này càng cao phản ánh khả năng sinh lãi của doanh nghiệp càng lớn.

- Hệ số lợi tức cổ phần:

$$\text{Hệ số lợi tức cổ phần} = \frac{\text{Lãi cơ bản trên cổ phiếu}}{\text{Giá thị trường của mỗi cổ phiếu}} \quad (1.42)$$

Chỉ tiêu này phản ánh một đồng cổ đông đầu tư vào mua cổ phiếu (theo giá thị trường hiện tại) tương ứng với bao nhiêu đồng lợi nhuận. Như vậy, chỉ tiêu này càng cao càng có khả năng doanh nghiệp sinh lãi lớn và càng thu hút các nhà đầu tư mua cổ phiếu của doanh nghiệp.

- Hệ số giá cả cổ phiếu so với lợi nhuận:

$$\text{Hệ số giá cả cổ phiếu so với lợi nhuận} = \frac{\text{Giá thị trường của mỗi cổ phiếu}}{\text{Lãi cơ bản trên cổ phiếu}} \quad (1.43)$$

Ngược với hệ số lợi tức cổ phần, chỉ tiêu này phản ánh mỗi đồng lợi nhuận tương ứng với bao nhiêu đồng mà cổ đông phải đầu tư để mua cổ phiếu (theo giá thị trường hiện tại). Như vậy, khác với chỉ tiêu trước, chỉ tiêu này càng thấp thì càng có khả năng doanh nghiệp sinh lãi cao, doanh nghiệp càng trở thành một mục tiêu hấp dẫn của các nhà đầu tư.

Với hệ thống bao gồm nhiều nhóm chỉ tiêu phân tích tài chính được trình bày ở trên, người phân tích sẽ vận dụng để đánh giá các khía cạnh tài chính cụ thể theo mục đích của mình. Hệ thống chỉ tiêu phân tích được áp dụng thông qua các

phương pháp phân tích, người phân tích có thể lựa chọn phương pháp phù hợp tùy theo yêu cầu và mục tiêu phân tích.

#### **1.1.4. Các phương pháp phân tích**

“Phương pháp phân tích là tổng hợp các cách thức, thủ pháp, công thức, mô hình... được sử dụng trong quá trình phân tích để nghiên cứu bản chất và quy luật vận động của các hiện tượng kinh tế” [42, tr.46]. Trong phân tích tài chính, các phương pháp được vận dụng để nghiên cứu các chỉ tiêu, ý nghĩa, các mối quan hệ và sự thay đổi của chúng, từ đó phản ánh thực trạng tài chính và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Phân tích tài chính có nhiều phương pháp, trong quá trình phân tích, cần dựa vào loại hình doanh nghiệp, đặc điểm sản xuất kinh doanh, nguồn tài liệu, mục đích phân tích... để lựa chọn phương pháp phù hợp. Các phương pháp chủ yếu được sử dụng để phân tích tài chính có thể được phân loại như sau:

##### *\* Phương pháp so sánh*

Đây là phương pháp được sử dụng phổ biến trong phân tích. Người sử dụng phương pháp này cần nắm chắc các vấn đề sau [15, tr.26-27], [16, tr.9-11], [17, tr.151-152], [20, tr.13-17]:

Thứ nhất là lựa chọn tiêu chuẩn so sánh. Tiêu chuẩn so sánh là chỉ tiêu được lựa chọn làm căn cứ để so sánh, hay còn được gọi là gốc so sánh. Tùy theo mục đích phân tích mà gốc so sánh được lựa chọn cho phù hợp. Các gốc so sánh có thể sử dụng là:

- Số liệu của kỳ trước trong trường hợp cần đánh giá xu hướng phát triển, biến động của các chỉ tiêu
- Số liệu dự kiến (kế hoạch, dự toán, định mức) trong trường hợp cần đánh giá tình hình thực tế so với dự tính
- Số liệu trung bình của ngành, lĩnh vực kinh doanh trong trường hợp cần đánh giá vị trí của doanh nghiệp trong mối tương quan với các doanh nghiệp khác trong ngành

Thứ hai là điều kiện so sánh được. Điều kiện quan trọng để đảm bảo phép so sánh có ý nghĩa là các chỉ tiêu đem so sánh phải đảm bảo tính đồng nhất, tức là phải

đảm bảo phản ánh cùng một nội dung kinh tế, cùng một phương pháp tính toán, sử dụng cùng một đơn vị đo lường, ngoài ra các doanh nghiệp cần có quy mô và điều kiện kinh doanh tương tự nhau.

Thứ ba là kỹ thuật so sánh. Các kỹ thuật so sánh thường được sử dụng bao gồm:

- So sánh tuyệt đối: là kết quả chênh lệch giữa số liệu của kỳ phân tích với số liệu gốc. Kết quả so sánh tuyệt đối phản ánh sự biến động về quy mô của đối tượng phân tích.

- So sánh tương đối: thể hiện bằng tỷ lệ giữa số liệu của kỳ phân tích với số liệu gốc. Kết quả so sánh tương đối thường phản ánh tốc độ phát triển của đối tượng phân tích.

- So sánh với số bình quân: số bình quân thể hiện tính phổ biến, tính đại diện của các chỉ tiêu khi so sánh giữa các kỳ phân tích hoặc chỉ tiêu bình quân của ngành.

*\* Phương pháp thay thế liên hoàn*

Phương pháp thay thế liên hoàn nhằm xác định ảnh hưởng của từng nhân tố đến sự biến động của chỉ tiêu phân tích. Quá trình thực hiện phương pháp thay thế liên hoàn gồm các bước như sau [15, tr.27-30],[16, tr.11-13],[27, tr.15-20]:

Bước một, xác định đối tượng phân tích là mức chênh lệch chỉ tiêu kỳ phân tích so với số liệu gốc.

Ví dụ: Gọi Y1 là chỉ tiêu kỳ phân tích và Y0 là chỉ tiêu gốc.

Đối tượng phân tích được xác định là mức chênh lệch Y1-Y0

Bước hai, thiết lập phương trình phản ánh mối quan hệ của các nhân tố với chỉ tiêu phân tích và sắp xếp các nhân tố theo trình tự nhất định.

Ví dụ: Kỳ phân tích:  $Y1 = a1 * b1 * c1$

Số liệu gốc:  $Y0 = a0 * b0 * c0$

Bước ba, lần lượt thay thế các nhân tố kỳ phân tích vào kỳ gốc theo trình tự sắp xếp ở bước hai.

Ví dụ: Thay thế lần 1:  $a1 * b0 * c0$



Thay thế lần 2:  $a_1 * b_1 * c_0$

Thay thế lần 3:  $a_1 * b_1 * c_1$

Bước bốn, xác định mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố đến đối tượng phân tích bằng cách lấy kết quả thay thế lần sau so với kết quả thay thế lần trước.

Ví dụ: Ảnh hưởng của nhân tố a :  $a_1 * b_0 * c_0 - a_0 * b_0 * c_0$

Ảnh hưởng của nhân tố b:  $a_1 * b_1 * c_0 - a_1 * b_0 * c_0$

Ảnh hưởng của nhân tố c:  $a_1 * b_1 * c_1 - a_1 * b_1 * c_0$ .

Trong đó, tổng mức chênh lệch của chỉ tiêu so với kỳ gốc phải bằng tổng mức ảnh hưởng của các nhân tố.

Phương pháp thay thế liên hoàn có ưu điểm là đơn giản, dễ thực hiện và xác định được ảnh hưởng của từng yếu tố đến đối tượng phân tích. Tuy nhiên nhược điểm của phương pháp này là các mối quan hệ giữa các yếu tố phải được giả định là có mối liên quan theo mô hình tích số hay thương số. Trong khi đó, trên thực tế các yếu tố có thể có những mối liên quan theo các mô hình khác. Hơn nữa, khi xác định ảnh hưởng của một yếu tố, cần phải giả định các yếu tố khác không thay đổi. Nhưng thực tế thì các yếu tố thường luôn biến động.

*\* Phương pháp số chênh lệch*

Phương pháp số chênh lệch là một dạng đặc biệt của phương pháp thay thế liên hoàn nhằm phân tích ảnh hưởng của các yếu tố đến sự biến động của chỉ tiêu phân tích. Vì vậy, phương pháp này cũng có các ưu và nhược điểm của phương pháp thay thế liên hoàn. Do là dạng đặc biệt của phương pháp thay thế liên hoàn nên phương pháp số chênh lệch cũng có đầy đủ các bước thực hiện như phương pháp thay thế liên hoàn. Tuy nhiên cách tính của phương pháp này đơn giản hơn. Khi tính mức độ ảnh hưởng của nhân tố nào thì lấy mức độ chênh lệch của nhân tố ấy nhân với các nhân tố khác theo nguyên tắc: nhân với số liệu kỳ phân tích của các nhân tố đứng trước nó và nhân với số liệu kỳ gốc của các nhân tố đứng sau nó [15, tr.27-30], [20, tr.21-22], [27, tr.20].

Ví dụ: lấy tiếp ví dụ được trình bày ở phương pháp thay thế liên hoàn. Theo phương pháp số chênh lệch, ảnh hưởng của các nhân tố được tính như sau:

Ảnh hưởng của nhân tố a:  $(a_1 - a_0) * b_0 * c_0$

Ảnh hưởng của nhân tố b:  $a_1 * (b_1 - b_0) * c_0$

Ảnh hưởng của nhân tố c:  $a_1 * b_1 * (c_1 - c_0)$

*\* Phương pháp cân đối*

Trong các chỉ tiêu tài chính của doanh nghiệp có nhiều chỉ tiêu có liên hệ với nhau bằng những mối liên hệ mang tính chất cân đối, ví dụ như cân đối giữa tổng tài sản và tổng nguồn vốn, cân đối giữa nhu cầu với khả năng thanh toán, cân đối thu chi tiền mặt, cân đối giữa xuất, nhập và tồn kho nguyên vật liệu ... Những mối liên hệ cân đối này thường được thể hiện bằng phương trình kinh tế, chẳng hạn:

Tổng tài sản = tổng nguồn vốn

$$\begin{array}{c} \text{Nguyên vật liệu (NVL)} \\ \text{tồn đầu kỳ} \end{array} + \begin{array}{c} \text{NVL nhập} \\ \text{trong kỳ} \end{array} = \begin{array}{c} \text{NVL sử dụng} \\ \text{trong kỳ} \end{array} + \begin{array}{c} \text{NVL tồn cuối kỳ} \end{array}$$

Trên cơ sở các mối liên hệ mang tính cân đối trên, nếu có sự thay đổi một chỉ tiêu sẽ dẫn đến sự thay đổi của chỉ tiêu khác. Do đó, khi phân tích một chỉ tiêu kinh tế có liên hệ với các chỉ tiêu khác bằng mối liên hệ cân đối cần phải lập công thức cân đối, thu thập số liệu để xác định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến chỉ tiêu phân tích [27, tr.20-23], [41, tr.50-51]. Hơn nữa, nội dung phân tích cân đối không chỉ thể hiện ảnh hưởng của các nhân tố đến sự biến động của các chỉ tiêu phân tích mà còn thể hiện tính chính xác của quá trình hạch toán.

Phương pháp cân đối thường được sử dụng trong trường hợp mối quan hệ giữa các chỉ tiêu là mối quan hệ “tổng số”.

*\* Phương pháp phân tích chi tiết*

Khi tiến hành phân tích một đối tượng nghiên cứu phức tạp, người phân tích thường không chỉ đánh giá một cách tổng quát mà còn tiến hành phân chia nhỏ đối tượng để nghiên cứu kỹ hơn. Đó là phương pháp phân tích chi tiết. Phương pháp này nhằm cụ thể hóa từng vấn đề, từng bộ phận cấu thành và quá trình diễn biến, phát triển của hiện tượng, sự kiện trong không gian, thời gian khác nhau. Các chỉ tiêu tài chính thường được phân tích chi tiết theo yếu tố cấu thành, theo thời gian và

theo địa điểm [16, tr.8-9], [30, tr.13-14], [46, tr.13-15].

Chi tiết theo yếu tố cấu thành thể hiện được ảnh hưởng của từng bộ phận đến chỉ tiêu tổng hợp nên được sử dụng phổ biến trong phân tích. Phương pháp này nhằm xác định mức độ biến động của chỉ tiêu phân tích do ảnh hưởng của các yếu tố.

Chi tiết theo thời gian giúp cho người phân tích đánh giá kết quả kinh doanh một cách chính xác hơn. Kết quả kinh doanh bao giờ cũng là kết quả của một quá trình, tiến độ thực hiện quá trình đó trong từng đơn vị thời gian xác định thường không đồng đều do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan khác nhau. Do vậy, việc phân tích chi tiết theo thời gian sẽ giúp ích cho việc đánh giá kết quả kinh doanh được sát đúng và tìm được các giải pháp có hiệu quả trong từng khoảng thời gian nhất định. Ngoài ra, chi tiết hóa theo thời gian còn giúp ích cho việc xây dựng kế hoạch sử dụng tiềm năng của doanh nghiệp trong từng khoảng thời gian nhất định. Tùy theo mục đích của phân tích, đặc điểm của hoạt động kinh doanh, nội dung kinh tế của chỉ tiêu phân tích có thể lựa chọn khoảng thời gian cần chi tiết theo tháng, quý, năm...

Chi tiết theo địa điểm giúp cho việc đánh giá kết quả hoạt động kinh doanh theo từng bộ phận, qua đó thấy được mức độ đóng góp, những ưu nhược điểm của từng bộ phận trong việc tạo ra kết quả chung, phát hiện các đơn vị tiên tiến hay lạc hậu trên cơ sở đó để có các giải pháp phù hợp.

Chi tiết hóa giúp cho kết quả phân tích được chính xác và đa dạng. Tuy nhiên, trong quá trình phân tích cần căn cứ vào mục đích, yêu cầu phân tích và đặc điểm của chỉ tiêu để lựa chọn cách thức chi tiết cho phù hợp.

*\* Phương pháp phân tích tỷ lệ*

Phương pháp phân tích tỷ lệ sử dụng số tương đối để nghiên cứu các chỉ tiêu trong mối quan hệ với các chỉ tiêu khác. Bản chất của phương pháp này là thông qua quan hệ tỷ lệ để đánh giá [16, tr.13], [17, tr.152], [30, tr.12-13]. Để phản ánh chính xác tình hình tài chính và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, nếu chỉ so sánh các thông tin có sẵn trong các báo cáo tài chính của doanh nghiệp thì chưa đủ,

mà cần thông qua phân tích các tỷ số tài chính. Các tỷ số tài chính bao gồm các tỷ lệ phản ánh khả năng thanh toán, khả năng hoạt động, khả năng sinh lãi, hiệu quả sử dụng tài sản, tốc độ luân chuyển vốn... Các tỷ lệ này cho thấy các mối quan hệ giữa các khoản mục khác nhau trong các báo cáo tài chính. Phương pháp này thường được sử dụng kết hợp với phương pháp so sánh nhằm phản ánh sự biến động của các tỷ số tài chính qua nhiều giai đoạn và so sánh với doanh nghiệp khác trong cùng ngành.

*\* Phương pháp đồ thị*

Phương pháp đồ thị được sử dụng để phản ánh trực quan các số liệu phân tích bằng biểu đồ, đồ thị, qua đó mô tả xu hướng, mức độ biến động của chỉ tiêu nghiên cứu hay thể hiện mối quan hệ kết cấu của các bộ phận trong một tổng thể [15, tr.33-34], [16, tr.14], [17, tr.152]. Phương pháp này có ưu điểm thể hiện rõ ràng, trực quan sự biến động tăng giảm hay mối liên hệ giữa các chỉ tiêu. Phương pháp đồ thị gồm nhiều dạng như đồ thị hình cột, đồ thị hình tròn... được sử dụng để phân tích những nội dung kinh tế thích hợp. Chẳng hạn, đồ thị hình cột thường được sử dụng để mô tả xu hướng biến động của chỉ tiêu nghiên cứu hoặc so sánh chỉ tiêu giữa các đơn vị, đồ thị hình tròn thường được sử dụng để phản ánh kết cấu của các bộ phận trong một tổng thể như kết cấu nguồn vốn, kết cấu tài sản.

*\* Phương pháp Dupont*

Đây là phương pháp phân tích thông qua mối quan hệ tương hỗ giữa các tỷ số tài chính nhằm xác định các yếu tố tác động đến các tỷ số tài chính của doanh nghiệp. Hay nói cách khác, bản chất của phương pháp này là tách một tỷ số tổng hợp thành tích số của chuỗi các tỷ số có mối quan hệ tương hỗ với nhau để phân tích ảnh hưởng của các tỷ số đó đối với tỷ số tổng hợp [17, tr.152-153], [49, tr.30-31], [65, tr.453].

Ví dụ: Khi xem xét chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, có thể phân tích chỉ tiêu này thành tích số của các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng tài sản, từ đó xác định ảnh hưởng của từng yếu tố tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng tài sản đối với tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản.

Cụ thể, công thức này được diễn giải như sau:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản} = \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu}}{\text{Hệ số quay vòng của tài sản}}$$

hay:

$$\frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Tài sản bình quân}} = \frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Doanh thu thuần}} * \frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tài sản bình quân}}$$

Nhà phân tích cũng có thể phân tích chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu theo mô hình Dupont như sau:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên VCSH} = \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu}}{\text{Hệ số quay vòng của tài sản}} * \frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{VCSH}}$$

hay:

$$\frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{VCSH}} = \frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Doanh thu thuần}} * \frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tổng tài sản}} * \frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{VCSH}}$$

Với phương pháp được lựa chọn phù hợp, người phân tích sẽ áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích trên cơ sở dữ liệu được cung cấp theo quy trình và tổ chức như sau.

### 1.1.5. Cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích

#### \* Cơ sở dữ liệu phục vụ cho phân tích

Phân tích tài chính có mục tiêu đánh giá tình hình tài chính doanh nghiệp, đưa ra những dự báo tài chính giúp cho việc ra quyết định và giúp cho việc dự kiến kết quả tương lai của doanh nghiệp. Để có thể tiến hành phân tích tài chính yêu cầu phải có một cơ sở dữ liệu cần thiết, cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời và phù hợp. Thông tin phục vụ cho phân tích tài chính có thể phân loại theo nhiều tiêu thức khác nhau. Theo phạm vi và nội dung phản ánh, thông tin sử dụng trong phân tích tài chính bao gồm hai nguồn cơ bản là thông tin từ hệ thống kế toán và thông tin bên ngoài hệ thống kế toán [28, tr.18-23], [41, tr.16-43].

*Thông tin từ hệ thống kế toán* chủ yếu bao gồm các báo cáo tài chính và một

số tài liệu sổ sách kế toán như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh, báo cáo lưu chuyển tiền tệ, báo cáo chi tiết về chi phí sản xuất kinh doanh theo yếu tố, báo cáo chi tiết về kết quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, báo cáo chi tiết về tình hình tăng giảm tài sản cố định, tăng giảm vốn chủ sở hữu, các khoản phải thu và nợ phải trả...

*Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán* được sử dụng để phân tích nguyên nhân, các yếu tố ảnh hưởng của môi trường kinh doanh cũng như các chính sách của doanh nghiệp tác động đến tình hình tài chính doanh nghiệp như thế nào. Nguồn thông tin này giúp cho các kết luận trong phân tích tài chính có tính thuyết phục cao. Các thông tin này được chia thành ba nhóm: thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành kinh doanh của doanh nghiệp và thông tin về đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp:

- Thông tin chung về tình hình kinh tế

Các thông tin phản ánh tình hình chung về kinh tế tại một thời kỳ nhất định có liên quan đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp là những thông tin quan trọng cần xem xét. Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp chịu tác động bởi nhiều yếu tố thuộc môi trường vĩ mô nên phân tích tài chính cần đặt trong bối cảnh chung của kinh tế trong nước và khu vực. Trên cơ sở kết hợp những thông tin này sẽ tạo điều kiện đánh giá đầy đủ hơn tình hình tài chính và đồng thời có thể dự báo những nguy cơ, cơ hội đối với hoạt động của doanh nghiệp. Những thông tin cần quan tâm thường bao gồm:

+ Thông tin về tăng trưởng hay suy thoái kinh tế, đặc biệt với phạm vi trong nước và khu vực.

+ Các chính sách kinh tế lớn của Nhà nước, chính sách chính trị, ngoại giao, pháp luật, chế độ tài chính, kế toán... có liên quan.

+ Thông tin về tỷ lệ lạm phát.

+ Thông tin về lãi suất ngân hàng, tỷ giá ngoại tệ

- Thông tin về ngành kinh doanh của doanh nghiệp

Trong phạm vi ngành cần xem xét sự phát triển của doanh nghiệp trong môi

liên hệ với các hoạt động và đặc điểm chung của ngành kinh doanh. Những thông tin liên quan đến ngành cần chú trọng quan tâm thường bao gồm:

- + Nhịp độ và xu hướng vận động của ngành
- + Mức độ và yêu cầu công nghệ của ngành
- + Quy mô của thị trường và triển vọng phát triển
- + Tính chất cạnh tranh của thị trường, mối quan hệ với nhà cung cấp và khách hàng

- + Nguy cơ xuất hiện những đối thủ cạnh tranh tiềm tàng

Các vấn đề trên sẽ ảnh hưởng đến các chỉ tiêu tài chính của doanh nghiệp như khả năng sinh lãi, tốc độ luân chuyển vốn, cơ cấu nguồn vốn... Do vậy thông tin về ngành kinh doanh là rất quan trọng. Chẳng hạn, khi tiến hành phân tích tình hình tài chính của một hãng hàng không thì cần phải biết bối cảnh của thị trường hàng không quốc tế, các đặc điểm của ngành hàng không quốc gia, mức độ cạnh tranh của ngành, các chính sách của Nhà nước đối với riêng ngành hàng không có ảnh hưởng đến sự phát triển như chính sách thuế, chính sách về giá vé...

- Thông tin về đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp

Mỗi doanh nghiệp có đặc điểm riêng trong chiến lược kinh doanh và tổ chức hoạt động nên để đánh giá chính xác tình hình tài chính, người phân tích cần nghiên cứu các đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp, chủ yếu bao gồm các khía cạnh sau:

- + Mục tiêu và chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp
- + Chính sách tài chính, tín dụng của doanh nghiệp
- + Đặc điểm công nghệ và chính sách đầu tư của doanh nghiệp
- + Đặc điểm luân chuyển vốn trong quá trình kinh doanh
- + Tính thời vụ, tính chu kỳ trong hoạt động kinh doanh
- + Mối liên hệ giữa doanh nghiệp với ngân hàng, nhà cung cấp, khách hàng và các đối tượng khác

Ngoài cách phân loại như trên, thông tin phục vụ cho phân tích tài chính còn có thể được phân loại theo các tiêu thức khác như nguồn thông tin, thời điểm ghi nhận thông tin, mức độ quan trọng và độ chính xác của thông tin, chu kỳ xuất hiện

và tần số sử dụng thông tin [42, tr.42-43].

Theo nguồn thông tin thì bao gồm các thông tin từ cơ quan quản lý cấp trên (ví dụ như thông tin về cơ chế chính sách của Nhà nước, chủ trương, đường lối, luật, các chỉ thị văn bản của các cấp chính quyền), thông tin từ các bộ phận cấp dưới, thông tin từ các phương tiện thông tin đại chúng...

Theo thời điểm ghi nhận, thông tin được chia thành thông tin quá khứ, thông tin thực tại và thông tin dự báo. Thông tin quá khứ là thông tin phát sinh trong các kỳ trước, thông tin thực tại là thông tin phát sinh trong kỳ báo cáo còn thông tin dự báo là những thông tin dự tính sẽ xảy ra trong kỳ tương lai.

Theo mức độ quan trọng và độ chính xác của thông tin thì có thông tin chính thức mang tính pháp lệnh, thông tin hướng dẫn, thông tin tham khảo...

Theo chu kỳ xuất hiện và tần số sử dụng của thông tin thì có thông tin hàng ngày, thông tin hàng tháng, hàng quý hoặc hàng năm...

Tùy theo yêu cầu phân tích mà sẽ có những yêu cầu khác nhau về thông tin phục vụ cho phân tích. Việc nắm vững các cách phân loại thông tin sẽ là cơ sở để lựa chọn thông tin phù hợp với mục đích, yêu cầu phân tích tài chính

#### *\* Tổ chức công tác phân tích*

Tổ chức công tác phân tích chỉ tiêu tài chính bao gồm các công việc cơ bản là lựa chọn loại hình phân tích phù hợp với yêu cầu mục đích phân tích, xây dựng quy trình phân tích phù hợp và tổ chức bộ máy thực hiện. Các công việc này cụ thể như sau:

*Thứ nhất là lựa chọn loại hình phân tích phù hợp.* Các loại hình phân tích được phân chia theo nhiều tiêu thức khác nhau. Người phân tích cần nắm vững đặc điểm của từng loại hình, cụ thể được phân loại như sau [5, tr.14-15], [27, tr.25-27], [46, tr.35-36]:

- Theo thời điểm phân tích, phân tích tài chính bao gồm phân tích trước, phân tích hiện hành và phân tích sau:

Phân tích trước là phân tích khi chưa tiến hành hoạt động kinh doanh như phân tích dự án, kế hoạch, dự toán... Để một dự án hay kế hoạch có tính thuyết phục



cao, người ta cần tính toán hiệu quả của dự án trên cơ sở phân tích các chỉ tiêu tài chính, đây cũng là căn cứ để đánh giá và lựa chọn dự án hay kế hoạch kinh doanh.

Phân tích hiện hành là phân tích được tiến hành đồng thời với quá trình kinh doanh. Dựa trên đó, nhà phân tích có thể xác minh hiệu quả của hoạt động kinh doanh và tính đúng đắn của các dự án, kế hoạch nhằm điều chỉnh kịp thời các bất hợp lý trong các dự án, kế hoạch đó.

Phân tích sau là phân tích được tiến hành khi dự án, kế hoạch... đã hoàn thành. Phân tích sau nhằm đánh giá hiệu quả toàn bộ dự án, kế hoạch...

- Theo nội dung phân tích, phân tích chỉ tiêu tài chính bao gồm phân tích toàn diện và phân tích chuyên đề.

Phân tích toàn diện là phân tích tất cả các khía cạnh tài chính trong mối quan hệ liên kết chặt chẽ với nhau.

Phân tích chuyên đề là phân tích tập trung vào một khía cạnh nào đó như phân tích khả năng thanh toán, phân tích khả năng sinh lãi, phân tích hiệu quả sử dụng tài sản...

- Theo phạm vi phân tích, phân tích tài chính bao gồm phân tích tổng thể và phân tích bộ phận. Phân tích tổng thể là phân tích trong phạm vi toàn doanh nghiệp còn phân tích bộ phận chỉ giới hạn trong những bộ phận hay đơn vị cụ thể của doanh nghiệp.

Khi tiến hành phân tích, cần xác định rõ mục tiêu phân tích để lựa chọn loại hình phân tích phù hợp. Trên thực tế, tùy theo mục tiêu cụ thể, có thể kết hợp nhiều loại hình trong quá trình phân tích.

*Thứ hai là xây dựng quy trình phân tích phù hợp.* Tùy theo đặc điểm kinh doanh, mỗi doanh nghiệp sẽ xây dựng quy trình phân tích riêng, tuy nhiên nói chung, phân tích tài chính thường bao gồm các giai đoạn sau:

- Giai đoạn lập kế hoạch phân tích: đây là giai đoạn khởi đầu của quy trình phân tích, là một giai đoạn quan trọng có ảnh hưởng lớn đến chất lượng phân tích. Lập kế hoạch phân tích bao gồm việc xác định mục tiêu, nội dung, phạm vi, thời gian và các bước phân tích. Mục tiêu phân tích được xác định trên cơ sở yêu cầu

của quản lý doanh nghiệp. Trên cơ sở mục tiêu đặt ra cần xác định rõ nội dung, phạm vi và thời gian phân tích. Nội dung phân tích bao gồm các vấn đề cần được phân tích, có thể là toàn bộ tình hình tài chính của doanh nghiệp hoặc chỉ một số vấn đề cụ thể. Phạm vi phân tích có thể là toàn doanh nghiệp hoặc một số đơn vị trong doanh nghiệp. Thời gian ấn định trong kế hoạch phân tích được xác định trên cơ sở phù hợp với yêu cầu của doanh nghiệp. Các bước phân tích bao gồm các công việc cụ thể được tiến hành trong quá trình phân tích.

- Giai đoạn tiến hành phân tích: đây là giai đoạn thực hiện các công việc đã được xác định trong kế hoạch. Tiến hành phân tích thường bao gồm các công việc cụ thể như sau:

+ Thu thập và kiểm tra tài liệu: đây là khâu quan trọng nhằm đảm bảo chất lượng thông tin cho phân tích tài chính. Tài liệu được thu thập kịp thời từ các nguồn khác nhau và được tiến hành đối chiếu, kiểm tra tính chính xác để có được thông tin chuẩn xác đưa vào phân tích.

+ Trên cơ sở mục tiêu và nội dung phân tích đã được xác định, lựa chọn các chỉ tiêu tài chính và phương pháp phân tích phù hợp

+ Tính toán các chỉ tiêu tài chính, xác định các yếu tố ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng đến các chỉ tiêu này

+ Tổng hợp kết quả, rút ra nhận xét, kết luận về tình hình tài chính của doanh nghiệp.

- Giai đoạn kết thúc: đây là giai đoạn cuối cùng của quy trình phân tích, giai đoạn này bao gồm các công việc như sau:

+ Viết báo cáo phân tích: báo cáo phân tích là bản tổng hợp những đánh giá cơ bản được rút ra từ quá trình phân tích cùng những tài liệu minh họa. Đánh giá và minh họa cần nêu rõ thực trạng, điểm mạnh, điểm yếu và các nguyên nhân. Trên cơ sở đó có thể đề xuất biện pháp phát huy ưu điểm và khắc phục nhược điểm.

+ Hoàn chỉnh hồ sơ phân tích

*Thứ ba là tổ chức bộ máy thực hiện phân tích.* Để phân tích tài chính được tiến hành đầy đủ, kịp thời và có hiệu quả trong bộ máy quản lý của doanh nghiệp

cần có bộ phận phân tích riêng. Với mục tiêu đó, doanh nghiệp cần xây dựng bộ phận phân tích tài chính phù hợp với quy mô của doanh nghiệp. Tại các doanh nghiệp vừa và nhỏ, có thể giao nhiệm vụ phân tích tài chính cho một cán bộ chuyên trách. Với các công ty lớn và các tổng công ty nên thiết lập một bộ phận phân tích tài chính riêng, bộ phận này có thể đặt nằm trong bộ máy tài chính kế toán. Để thu thập đầy đủ, kịp thời thông tin cho phân tích tài chính, bộ phận phân tích phải có mối quan hệ chặt chẽ với các phòng ban chức năng như kế toán, kế hoạch, phòng kinh doanh... Doanh nghiệp cần thiết lập quy trình cung cấp thông tin từ các bộ phận chức năng cho bộ phận phân tích tài chính nhằm đảm bảo cung cấp thông tin kịp thời, chính xác. Trên cơ sở đó, bộ phận phân tích sẽ tổng hợp, đánh giá tình hình tài chính và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, đưa ra những nhận xét, tư vấn cho ban giám đốc và hội đồng quản trị, giúp cho doanh nghiệp có những quyết định đúng đắn trong kinh doanh.

## **1.2. Đặc điểm hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành dịch vụ hàng không**

### **1.2.1. Khái niệm, phân loại và đặc điểm của ngành kinh doanh dịch vụ**

#### *Khái niệm dịch vụ*

Theo C.Mác, dịch vụ là con đẻ của nền kinh tế sản xuất hàng hoá. Trong xã hội loài người, khi nền sản xuất hàng hóa xuất hiện thì dịch vụ cũng xuất hiện như một đòi hỏi khách quan. Khi kinh tế hàng hoá phát triển mạnh thì dịch vụ cũng phát triển qua nhiều hình thức đa dạng rất phức tạp và phong phú theo sự phát triển của trình độ khoa học-kỹ thuật.

Khái niệm dịch vụ ở Tây Âu vào thế kỷ XIX hiểu theo nghĩa rộng là toàn bộ các hoạt động mà kết quả của chúng không tồn tại dưới hình thái vật thể [37, tr.16]. Hoạt động dịch vụ bao trùm lên tất cả các lĩnh vực. Dịch vụ lúc này không chỉ bao gồm những lĩnh vực truyền thống như vận tải, du lịch mà đã phát triển thêm nhiều dạng mới như bưu điện, ngân hàng, thông tin liên lạc... Sang thế kỷ XX, khái niệm dịch vụ lại phát triển rộng hơn, lan toả đến các khu vực mới như bảo hiểm, bảo vệ môi trường, dịch vụ văn hoá, tư vấn pháp luật, tin học...

Cho đến nay, dịch vụ được hiểu là một loại sản phẩm kinh tế, không phải là vật phẩm mà là công việc của con người dưới hình thái là lao động thể lực, kiến thức và kỹ năng chuyên nghiệp, khả năng tổ chức và thương mại [21, tr.9].

Theo tác giả, các khái niệm trên là phù hợp với bản chất của dịch vụ. Trên cơ sở tổng hợp và khái quát các quan điểm về dịch vụ, tác giả cho rằng, dịch vụ là những hoạt động lao động mang tính xã hội, tạo ra các sản phẩm hàng hóa không tồn tại dưới hình thái vật thể nhằm đáp ứng các nhu cầu trong sản xuất và đời sống con người.

Như vậy, dịch vụ là một hoạt động rất rộng, chi phối rất lớn đến quá trình phát triển kinh tế-xã hội. Để nghiên cứu hoạt động này một cách chi tiết hơn, dịch vụ thường được phân loại thành nhiều ngành khác nhau.

#### *Phân loại dịch vụ*

Có nhiều cách phân loại dịch vụ khác nhau dựa trên các tiêu thức khác nhau. Có thể phân loại dịch vụ theo lĩnh vực phục vụ, theo đối tượng phục vụ và theo giác độ tài chính [45, tr.120-121].

#### *\* Phân loại theo lĩnh vực phục vụ:*

Theo tiêu thức này, dịch vụ được chia thành 2 loại là dịch vụ có tính chất sản xuất (dịch vụ vật chất) và dịch vụ không có tính chất sản xuất (dịch vụ phi vật chất).

Dịch vụ có tính chất sản xuất bao gồm các loại như vận tải hàng hoá, thông tin liên lạc phục vụ sản xuất, sửa chữa tư liệu sản xuất...

Dịch vụ không có tính chất sản xuất rất rộng về tính chất và phạm vi hoạt động, bao gồm các dịch vụ về giáo dục, văn hoá nghệ thuật, thể thao, giải trí, chữa bệnh, thẩm mỹ...

#### *\* Phân loại theo đối tượng phục vụ:*

Theo tiêu thức này, dịch vụ được chia thành 2 loại là dịch vụ có tính chất xã hội (dịch vụ công) và dịch vụ có tính chất cá nhân (dịch vụ sinh hoạt cá nhân).

Dịch vụ có tính chất xã hội đáp ứng nhu cầu đời sống cộng đồng như các dịch vụ giải trí công cộng, dịch vụ an dưỡng chữa bệnh, dịch vụ du lịch...

Dịch vụ có tính chất cá nhân (dịch vụ sinh hoạt cá nhân) gồm phần lớn các

dịch vụ phục vụ đời sống vật chất, văn hoá, thẩm mỹ và tình cảm con người. Sản phẩm của loại dịch vụ này thuộc quyền sở hữu cá nhân người tiêu dùng hình thành thông qua trao đổi.

\* Phân loại theo giác độ tài chính:

Theo tiêu thức này, dịch vụ gồm 2 loại là dịch vụ phải trả tiền và dịch vụ không phải trả tiền.

Trong loại dịch vụ phải trả tiền, người kinh doanh dịch vụ thu được tiền sau khi hoàn thành các hoạt động dịch vụ của mình.

Dịch vụ không phải trả tiền do Nhà nước chi trả lương thông qua quỹ phúc lợi xã hội, không có mục đích kinh doanh.

\* Phân loại theo mục đích sử dụng và phương thức cung ứng dịch vụ:

Bên cạnh các cách phân loại trên, hiện nay WTO đưa ra một cách phân loại khác chủ yếu dựa trên mục đích sử dụng và phương thức cung ứng dịch vụ [8, tr.47].

Theo cách phân loại này, dịch vụ được chia thành 12 ngành, trong đó bao gồm 49 tiểu ngành và 154 loại dịch vụ [45, tr.17]. Cụ thể, các ngành được phân loại bao gồm:

- Dịch vụ về kinh doanh: như dịch vụ pháp lý, kế toán và kiểm toán, quảng cáo, nghiên cứu thị trường...
- Dịch vụ truyền thông
- Dịch vụ xây dựng và kỹ sư công trình
- Dịch vụ phân phối
- Dịch vụ giáo dục
- Dịch vụ tài chính
- Dịch vụ môi trường
- Dịch vụ xã hội liên quan đến sức khỏe
- Dịch vụ du lịch và lữ hành
- Dịch vụ văn hoá giải trí
- Dịch vụ vận tải

- Dịch vụ khác

Như vậy, vận tải là một ngành dịch vụ. Trong dịch vụ vận tải được chia thành 9 tiểu ngành, bao gồm [8, tr.46]. :

- Dịch vụ vận tải biển
- Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa
- Dịch vụ vận tải đường không
- Vận tải vũ trụ
- Dịch vụ vận tải đường sắt
- Dịch vụ vận tải đường bộ
- Dịch vụ vận tải đường ống
- Dịch vụ phụ trợ cho các loại vận tải
- Dịch vụ vận tải khác

Với cách phân loại trên, có thể thấy vận tải hàng không là một ngành kinh doanh dịch vụ thuộc nhóm ngành dịch vụ vận tải. Trước khi xem xét đặc điểm kinh doanh của vận tải hàng không, luận án xin đề cập đến đặc điểm của ngành dịch vụ

#### *Đặc điểm của ngành kinh doanh dịch vụ*

Dịch vụ thúc đẩy nền kinh tế phát triển năng động, hiệu quả và đảm bảo sự thuận tiện cho các lĩnh vực đời sống vật chất và tinh thần của xã hội. Ngành dịch vụ có những đặc điểm riêng, cụ thể như sau [45, tr.119]:

*Thứ nhất, sản phẩm của ngành dịch vụ là sản phẩm vô hình.* Sản phẩm dịch vụ không mang hình thái vật chất độc lập, cụ thể, ngay cả trong trường hợp nó có tính sản xuất vật chất. Sản phẩm của dịch vụ chỉ là sự phục vụ.

*Thứ hai, việc sản xuất và tiêu dùng diễn ra đồng thời.* Quá trình cung cấp và tiêu dùng dịch vụ diễn ra song hành cùng với nhau.

*Thứ ba, trong nhiều trường hợp, hoạt động dịch vụ sau khi đã được thực hiện thì các yếu tố cấu thành dịch vụ không mất đi mà vẫn còn nguyên vẹn.* Quá trình tạo ra dịch vụ được lặp lại nhiều lần chẳng hạn như một lượng thông tin tư vấn pháp luật có thể cung cấp cho khách hàng nhiều lần. Những yếu tố cấu thành trên

không phải là sản phẩm dịch vụ dự trữ, nó chỉ là tiềm năng tạo nên dịch vụ, còn dịch vụ không có sản phẩm lưu kho cất trữ vì quá trình sản xuất và tiêu dùng diễn ra đồng thời.

*Thứ tư, dịch vụ bao gồm nhiều ngành rất đa dạng.* Mỗi ngành lại có những đặc trưng riêng, yêu cầu riêng về đầu tư vào tài sản dài hạn, tài sản ngắn hạn khác nhau, từ đó có những đặc trưng riêng về huy động nguồn vốn, luân chuyển vốn cũng như đặc thù riêng về doanh thu, chi phí. Chẳng hạn các ngành dịch vụ vận tải, truyền thông, y tế cần đầu tư lớn vào tài sản dài hạn như đầu tư vào phương tiện vận tải, cơ sở kỹ thuật thiết bị truyền thông, xây dựng bệnh viện và các trang thiết bị y tế... Trong khi đó, một số ngành dịch vụ khác như dịch vụ kinh doanh, tài chính, phân phối lại không yêu cầu đầu tư lớn vào tài sản dài hạn mà tài sản ngắn hạn thường chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản. Có ngành dịch vụ như xây dựng có tốc độ luân chuyển vốn chậm do thời gian xây dựng thường kéo dài nhưng lại có ngành tốc độ luân chuyển vốn nhanh như ngành dịch vụ phân phối bán buôn hay bán lẻ. Bên cạnh đó, lại có ngành dịch vụ như ngân hàng (thuộc dịch vụ tài chính) lại có đặc điểm riêng về cơ cấu nguồn vốn, trong đó nguồn vốn vay nợ thường chiếm tỷ trọng rất lớn trong tổng nguồn vốn do hoạt động cơ bản của doanh nghiệp này là huy động vốn và cho vay....

Với các đặc điểm trên có thể thấy, tại các doanh nghiệp dịch vụ, trong hệ thống chỉ tiêu tài chính, hàng tồn kho không phải là sản phẩm dịch vụ mà chỉ là yếu tố tiềm năng tạo nên dịch vụ. Bên cạnh đó, mỗi ngành dịch vụ cụ thể lại có đặc điểm riêng trong hoạt động kinh doanh từ đó có ảnh hưởng khác nhau tới hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính. Do vậy, với mỗi ngành dịch vụ sẽ có những đặc trưng riêng về hệ thống chỉ tiêu nói trên.

Với mục đích nghiên cứu đặc điểm của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong ngành hàng không, luận án xin đề cập đến các đặc điểm riêng của ngành dịch vụ này.

### **1.2.2. Đặc điểm kinh doanh ngành dịch vụ hàng không**

*Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của ngành hàng không*

“Vận tải hàng không nói theo nghĩa rộng là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác việc chuyên chở bằng máy bay một cách có hiệu quả. Nếu nói theo nghĩa hẹp thì vận tải hàng không là sự di chuyển của máy bay trong không trung hay cụ thể hơn là hình thức vận chuyển hành khách, hàng hoá, hành lý, bưu kiện từ một địa điểm này đến một địa điểm khác bằng máy bay” [49, tr.220].

Vận tải hàng không là một ngành vận tải còn trẻ so với các ngành vận tải khác như vận tải đường bộ, vận tải đường biển, vận tải đường sắt... Tuy nhiên, với sự trợ giúp của khoa học công nghệ và do nhu cầu vận chuyển tốc độ cao của khách hàng, vận tải hàng không đã phát triển rất nhanh chóng. Cho đến nay, hàng không đã trở thành một ngành có vị trí quan trọng trong nền kinh tế và có những đặc thù riêng biệt trong hoạt động kinh doanh. Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của ngành hàng không bao gồm những điểm sau:

*Thứ nhất, ngành hàng không đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật như đầu tư cho máy bay, sân bay, điều khiển bay, kiểm soát không lưu...*

Với đặc điểm này, trong tổng tài sản của hãng hàng không, tài sản cố định thường chiếm tỷ trọng lớn. Vì vậy, khi phân tích tài chính, cần quan tâm nhiều đến các chỉ tiêu về tài sản cố định, cần sử dụng các chỉ tiêu phân tích kỹ tình hình tài sản cố định, hiệu quả sử dụng tài sản cố định do nó có ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của hãng hàng không.

Bên cạnh đó, đặc điểm này thường dẫn đến tình trạng các hãng hàng không thường phải vay nợ nhiều để đầu tư mua sắm mới hoặc thuê tài chính máy bay làm ảnh hưởng đến cơ cấu nguồn vốn. Do đó, trong phân tích cần quan tâm đến các chỉ tiêu phản ánh mức độ tự tài trợ và rủi ro về mặt tài chính.

Đặc điểm trên cũng có ảnh hưởng đến cơ cấu chi phí của các hãng hàng không, làm tăng chi phí khấu hao tài sản cố định, chi phí tài chính, khiến các chi phí này thường chiếm một tỷ trọng đáng kể trong tổng chi phí đồng thời làm giảm lợi nhuận trực tiếp từ dịch vụ chuyên chở hàng không. Đây là một đặc điểm mà nhà phân tích cần lưu ý khi xem xét chi phí, lợi nhuận của các hãng hàng không.

*Thứ hai, hoạt động của hàng không mang tính quốc tế cao, diễn ra trên địa*



*bàn rộng. Một hãng hàng không có thể kinh doanh ở nhiều quốc gia, nhiều khu vực.*

Đặc điểm này không những làm phức tạp hóa công tác tổ chức hạch toán kế toán mà còn có ảnh hưởng lớn đến phân tích tài chính trong hãng hàng không. Với địa bàn hoạt động rộng lớn, các hãng hàng không thường phải tiến hành phân cấp hạch toán, do vậy để có số liệu kế toán tổng hợp cho toàn hãng cung cấp thông tin cho phân tích tài chính thường phải mất nhiều thời gian. Điều này gây ảnh hưởng xấu đến tính kịp thời của phân tích tài chính và từ đó làm giảm bớt hiệu quả của phân tích tài chính đem lại cho nhà quản lý.

*Thứ ba, hàng không là một ngành kinh doanh tổng hợp bao gồm một hệ thống có nhiều hoạt động dịch vụ liên quan chặt chẽ với nhau.*

Các hãng hàng không phải tổ chức nhiều hoạt động dịch vụ là các hoạt động phụ trợ mang tính bắt buộc để phục vụ cho hoạt động kinh doanh chính là chuyên chở hành khách và hàng hóa bằng máy bay. Các loại dịch vụ này được phối hợp chặt chẽ với nhau hình thành hệ thống các hoạt động dịch vụ đồng bộ trong dây chuyền vận tải hàng không. Nó bao gồm các dịch vụ kỹ thuật, thương mại, dịch vụ dưới mặt đất, dịch vụ trên không... như cung ứng suất ăn trên máy bay, phục vụ thương mại mặt đất, phục vụ kỹ thuật mặt đất, sửa chữa, bảo dưỡng máy bay... Mỗi loại hình dịch vụ trên đây lại có những đặc điểm riêng về tính chất hoạt động, công nghệ tổ chức sản xuất, cung ứng sản phẩm, nên mỗi hãng thường phải tổ chức các đơn vị trực thuộc khác nhau để đảm nhận. Các dịch vụ này trước hết được sử dụng trong nội bộ hãng hàng không, ngoài ra nó cũng có thể được cung cấp cho các hãng hàng không khác khi máy bay của họ có điểm đi, đến thuộc phạm vi hoạt động của hãng.

Mặt khác, do đòi hỏi đầu tư rất lớn cho cơ sở vật chất kỹ thuật, thời gian thu hồi vốn của các hãng hàng không thường rất dài và lợi nhuận trực tiếp từ dịch vụ chuyên chở thường không cao. Thậm chí, các hãng hàng không thuộc Hiệp hội vận tải Hàng không Quốc tế (International Air Transport Association – IATA) còn thua lỗ kéo dài [49, tr.216]. Vì vậy, ngoài lợi nhuận thu được từ dịch vụ chuyên chở hành khách và hàng hoá, các hãng hàng không rất coi trọng lợi nhuận từ nhiều

nguồn kinh doanh khác như dịch vụ khách sạn, du lịch, dịch vụ mặt đất, kho hàng... Do đó, ngoài đầu tư vào lĩnh vực vận chuyển, các hãng hàng không còn đầu tư vào nhiều lĩnh vực kinh doanh có liên quan.

Đặc điểm này dẫn tới sự đa dạng và phức tạp của công tác hạch toán kế toán, từ đó ảnh hưởng đến tính kịp thời của thông tin kế toán làm cơ sở cho phân tích tài chính. Mặt khác tính đa dạng của các loại hình dịch vụ cũng làm cho phân tích tài chính trở nên phức tạp hơn khi phải đánh giá hiệu quả của nhiều loại hình hoạt động khác nhau. Do vậy, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần phải có đầy đủ các chỉ tiêu đảm bảo có thể phản ánh tình hình tài chính của các hãng hàng không bao gồm nhiều hoạt động kinh doanh khác nhau.

#### *Đặc điểm sản phẩm dịch vụ và doanh thu, chi phí của ngành hàng không*

Sản phẩm của ngành hàng không bao gồm ba loại dịch vụ chủ yếu là vận tải hành khách, vận tải hàng hóa và cho thuê chuyến bay (dịch vụ cho thuê trọn gói cả chuyến bay để vận chuyển hành khách và hàng hóa). Tương tự các ngành dịch vụ khác đặc điểm của sản phẩm vận tải hàng không là không có hình thái vật chất cụ thể. Đây là một loại hình dịch vụ đặc thù, sử dụng máy bay để đưa hành khách và hàng hóa từ địa điểm này đến địa điểm khác. Trong quá trình kinh doanh, sản xuất và tiêu thụ gắn liền với nhau. Quá trình thực hiện dịch vụ vận chuyển không làm thay đổi hình thái và tính chất của đối tượng vận chuyển.

Các hãng hàng không thường hoạt động trên địa bàn rộng lớn. Việc bán vé được thực hiện trên khắp các địa phương trong nước và nhiều điểm quốc tế thông qua mạng lưới bán hàng của hãng, các đại lý hoặc các hãng khác. Một hãng hàng không nội địa vẫn có thể bán vé ở nhiều điểm quốc tế để tạo điều kiện thuận lợi cho khách hàng từ nước ngoài muốn sử dụng đường bay trong nước. Các hãng hàng không quốc tế thì hoạt động bán vé tại nhiều quốc gia trở thành yêu cầu cần thiết.

Dịch vụ vận tải thường được thực hiện sau khi khách hàng đã mua vé và thanh toán tiền, thời gian khách hàng mua vé và thời gian sử dụng dịch vụ có thể cách xa nhau với khoảng thời gian tối đa là 1 năm. Trách nhiệm cung ứng dịch vụ

vận tải của hãng hàng không chỉ được coi là hoàn thành khi việc vận chuyển bằng máy bay đã được thực hiện và khách hàng không có khiếu nại gì liên quan đến việc vận chuyển này.

Với đặc điểm như trên, khi khách hàng mua vé, hãng hàng không không ghi nhận doanh thu mà ghi nhận doanh thu chưa thực hiện và chỉ khi dịch vụ vận chuyển đã hoàn tất mới kết chuyển sang ghi nhận doanh thu. Mặt khác, trên thực tế còn nhiều trường hợp phát sinh làm cho việc ghi nhận của kế toán trở nên phức tạp hơn như đổi vé, đổi hành trình, trả lại vé, phát sinh các khoản thu từ các đại lý, thu từ các hãng hàng không khác. Tất cả các vấn đề này đều làm cho việc xác định và ghi nhận doanh thu trở nên phức tạp hơn.

Với đặc điểm kinh doanh của ngành hàng không, việc xác định và ghi nhận chi phí cũng rất phức tạp. Việc vận chuyển bằng máy bay làm phát sinh rất nhiều khoản chi phí như khấu hao máy bay, tiền thuê máy bay, thuê người lái, nhiên liệu bay... Hơn nữa, do đặc thù của ngành là sử dụng công nghệ và kỹ thuật hiện đại để vận chuyển trên không nên việc đảm bảo an toàn là đặc biệt quan trọng. Do vậy, cần có các khoản chi phí cho việc đảm bảo kỹ thuật, điều hành bay, dẫn đường, hạ cánh, mua sắm thiết bị an toàn, chi ăn ở, khách sạn, chi phí đi lại, bồi thường cho khách hàng trong một số trường hợp không cung ứng được dịch vụ vận tải cho hành khách theo đúng lịch trình do thời tiết xấu... Các khoản chi phí này có quy mô, địa điểm, thời gian phát sinh đa dạng và phức tạp gây khó khăn cho công tác thu thập, xử lý số liệu kế toán.

Với đặc điểm đa dạng và phức tạp của doanh thu và chi phí trong ngành hàng không, kế toán đã gặp nhiều khó khăn trong việc đảm bảo tính chính xác và hợp lý cho các số liệu cung cấp cho phân tích tài chính. Mặt khác, đặc điểm này cũng đòi hỏi hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có các chỉ tiêu phân tích các loại doanh thu, chi phí trên nhiều khía cạnh khác nhau để từ đó có thể phản ánh được chính xác hiệu quả hoạt động kinh doanh của hãng hàng không.

### *Đặc điểm mô hình tổ chức quản lý*

Hiện nay, hàng không quốc tế thường được xây dựng theo mô hình tập đoàn kinh tế ví dụ như các tập đoàn Air France (Pháp), American Airlines (Mỹ), China Airlines (Trung quốc), British Airways (Anh), Japan Airlines (Nhật bản)... Các tập đoàn kinh tế được tổ chức theo mô hình công ty mẹ- công ty con, trong đó công ty mẹ thường là các hãng hàng không, hạch toán kinh doanh độc lập và hoạt động kinh doanh chủ yếu là vận tải hàng không. Công ty mẹ có thể sở hữu 100% công ty con hoặc nắm giữ cổ phần chi phối. Các công ty con thực hiện các hoạt động dịch vụ đồng bộ cung cấp cho công ty mẹ, ngoài ra cũng có thể cung cấp cho các hãng hàng không khác.

Trong mô hình này, một mặt phân tích tài chính được tiến hành riêng rẽ tại công ty mẹ và từng công ty con trên cơ sở số liệu do các hệ thống kế toán độc lập của các công ty này cung cấp nhằm đánh giá hiệu quả hoạt động của từng công ty, mặt khác, phân tích tài chính cũng được thực hiện cho cả tập đoàn trên cơ sở các báo cáo tài chính hợp nhất nhằm đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh chung cho toàn bộ tập đoàn kinh tế.

### **1.2.3. Đặc điểm của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành dịch vụ hàng không**

Với đặc điểm là một ngành cung cấp dịch vụ vận tải với phương tiện kỹ thuật cao, ngành hàng không cũng có những đặc trưng riêng trong việc sử dụng các chỉ tiêu phân tích tài chính. Ngoài các chỉ tiêu sử dụng trong các doanh nghiệp nói chung được chia thành nhiều nhóm như nhóm đánh giá khái quát tình hình tài chính, phân tích khả năng thanh toán, hiệu quả sử dụng tài sản, khả năng sinh lãi đã được trình bày ở mục 1.1.3, trong ngành hàng không còn sử dụng một số chỉ tiêu riêng biệt mang tính đặc thù được chia thành hai nhóm là nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và nhóm chỉ tiêu phân tích năng lực hoạt động [64, tr.43].

#### *\* Nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu và chi phí*

Với đặc điểm hoạt động kinh doanh đa dạng và phức tạp, hệ thống chỉ tiêu tài chính đã hình thành các chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí một cách chi tiết

trên nhiều khía cạnh để có thể đánh giá hiệu quả hoạt động của các loại dịch vụ với các chỉ tiêu cụ thể như sau:

- Doanh thu trên một đơn vị hành khách km: tính trong chuyên chở hành khách

$$\text{Doanh thu trên một đơn vị hành khách km} = \frac{\text{Doanh thu chuyên chở hành khách}}{\text{Tổng số hành khách km}} \quad (1.44)$$

Trong đó:

$$\text{Tổng số hành khách km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Số hành khách thực tế của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

Chỉ tiêu này tính doanh thu trên một đơn vị sản phẩm là 1 hành khách km mà hãng hàng không đã cung cấp và khách hàng đã sử dụng trên thực tế.

- Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km: tính chung cho cả hành khách và hàng hóa

$$\text{Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km} = \frac{\text{Tổng doanh thu}}{\text{Tổng tải vận chuyển km}} \quad (1.45)$$

Trong đó:

$$\text{Tổng tải vận chuyển km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Khối lượng hàng hoá và khách hàng quy đổi được chuyên chở thực tế của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

Chỉ tiêu này tính doanh thu cho 1 tấn-km mà hãng hàng không thực tế đã vận chuyển. Khác với chỉ tiêu trên, chỉ tiêu này được tính chung cho cả hàng hóa và hành khách, trong đó 1 hành khách được quy đổi tương đương 90 kg hàng hóa chuyên chở. Khối lượng chuyên chở được tính theo tấn.

- Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km: tính chung cho cả hành khách và hàng hóa

$$\text{Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km} = \frac{\text{Tổng doanh thu}}{\text{Tổng tải cung ứng km}} \quad (1.46)$$

Trong đó:

$$\text{Tổng tải cung ứng km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Tổng tải cung ứng của tuyến đường bay } i * \frac{\text{Độ dài tuyến đường bay } i}{\text{bay } i} \right)$$

Chỉ tiêu này tính doanh thu trên một đơn vị sản phẩm là 1 tấn-km mà hãng hàng không đã cung ứng không kể đến khách hàng có sử dụng hay không. Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km cũng được tính chung cho cả hàng hóa và hành khách, trong đó 1 hành khách được quy đổi tương đương 90 kg hàng hóa chuyên chở và tổng khối lượng chuyên chở cũng được tính theo tấn.

- Chi phí trên một đơn vị hành khách km: tính trong chuyên chở hành khách

$$\text{Chi phí trên một đơn vị hành khách km} = \frac{\text{Chi phí hoạt động}}{\text{Tổng số hành khách km}} \quad (1.47)$$

Chỉ tiêu này tính chi phí trên một đơn vị sản phẩm là 1 hành khách km mà hãng hàng không thực tế đã chuyên chở.

- Chi phí trên một đơn vị tải vận chuyển km: tính chung cho cả chuyên chở hành khách và hàng hoá

$$\text{Chi phí trên một đơn vị tải vận chuyển km} = \frac{\text{Chi phí hoạt động}}{\text{Tổng tải vận chuyển km}} \quad (1.48)$$

Chỉ tiêu này tính chi phí trên một đơn vị sản phẩm là 1 tấn-km mà hãng hàng không thực tế đã vận chuyển. Chi phí trên một đơn vị tải vận chuyển km được tính chung cho cả hàng hóa và hành khách, trong đó 1 hành khách được quy đổi tương đương 90 kg hàng hóa chuyên chở.

- Chi phí trên một đơn vị tải cung ứng km: tính chung cho cả chuyên chở hành khách và hàng hoá

$$\text{Chi phí trên một đơn vị tải cung ứng km} = \frac{\text{Chi phí hoạt động}}{\text{Tổng tải cung ứng km}} \quad (1.49)$$

Chỉ tiêu này tính chi phí trên một đơn vị sản phẩm là 1 tấn-km mà Hãng

hàng không đã sẵn sàng cung ứng cho khách hàng (không kể đến khách hàng có sử dụng hay không). Tương tự trên, chỉ tiêu này được tính chung cho cả hàng hóa và hành khách, trong đó 1 hành khách được quy đổi tương đương 90 kg hàng hóa chuyên chở.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích năng lực hoạt động*

Nhóm chỉ tiêu này bao gồm hai chỉ tiêu cơ bản là hệ số chuyên chở chung và hệ số chuyên chở hành khách.

$$\text{- Hệ số chuyên chở chung} = \frac{\text{Tổng tải vận chuyển km}}{\text{Tổng tải cung ứng km}} \quad (1.50)$$

Chỉ tiêu này phản ánh hiệu quả sử dụng năng lực chuyên chở của hãng hàng không trên cơ sở tính tỷ lệ giữa số tấn-km mà hãng hàng không thực tế đã vận chuyển cho khách hàng (hay nói cách khác là khách hàng đã sử dụng dịch vụ vận chuyển) với số tấn-km mà hãng hàng không đã cung ứng không kể khách hàng có sử dụng hay không. Chỉ tiêu này được tính chung cho cả chuyên chở hàng hóa và hành khách.

Mặc dù các hãng hàng không luôn tìm mọi cách để tận dụng tối đa khả năng chuyên chở của máy bay nhưng trên các chuyến bay vẫn thường có ghế bỏ trống hoặc lượng hàng hoá chuyên chở nhỏ hơn khả năng tối đa cho phép nên chỉ tiêu này luôn nhỏ hơn 1. Nếu các chuyến bay có đầy khách và lượng hàng hoá chuyên chở sát với năng lực chở hàng của máy bay thì chỉ tiêu này sẽ tiến gần đến 1, phản ánh hiệu quả sử dụng năng lực chuyên chở của hãng hàng không lớn và ngược lại.

$$\text{- Hệ số chuyên chở hành khách} = \frac{\text{Tổng số hành khách km}}{\text{Tổng số ghế cung ứng km}} \quad (1.51)$$

Trong đó:

$$\text{Tổng số ghế cung ứng km} = \sum_{i=1}^n \left[ \begin{array}{l} \text{Tổng số ghế ngồi sẵn có} \\ \text{của tuyến đường bay } i \end{array} * \begin{array}{l} \text{Độ dài tuyến đường} \\ \text{bay } i \end{array} \right]$$

Chỉ tiêu này cũng phản ánh hiệu quả sử dụng năng lực chuyên chở của hãng hàng không nhưng chỉ tính riêng cho chuyên chở hành khách. Tương tự hệ số chuyên chở chung, hệ số chuyên chở hành khách cũng luôn nhỏ hơn 1 và các hãng

hàng không luôn tìm cách để chỉ tiêu này tiến gần đến 1 vì điều đó có nghĩa là các chuyến bay còn ít chỗ trống và hãng đã sử dụng tốt năng lực chuyên chở hành khách, đạt hiệu quả cao.

Những chỉ tiêu trên là các chỉ tiêu phân tích đặc thù được sử dụng trong ngành hàng không để phân tích doanh thu, chi phí một cách chi tiết trên nhiều khía cạnh khác nhau, đồng thời đánh giá năng lực hoạt động của hãng hàng không thông qua khả năng khai thác năng lực vận chuyển. Đây là một đặc điểm quan trọng, tạo căn cứ cho các nghiên cứu thực tiễn và giải pháp được đề xuất trong chương 2 và chương 3.

## **TIÊU KẾT CHƯƠNG 1**

Trên cơ sở nghiên cứu các vấn đề lý luận cơ bản về tài chính doanh nghiệp và phân tích tài chính doanh nghiệp, chương 1 đã đi sâu vào nghiên cứu hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp. Các chỉ tiêu này được hệ thống hoá theo từng nhóm cụ thể như đánh giá khái quát tình hình tài chính, phân tích khả năng thanh toán, phân tích luồng tiền, phân tích hiệu quả sử dụng tài sản và phân tích khả năng sinh lãi. Bên cạnh đó các yếu tố có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính bao gồm phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích cũng được đề cập và bàn luận chi tiết.

Với các đặc điểm của ngành dịch vụ nói chung và ngành hàng không nói riêng, chương 1 đã đi sâu tìm hiểu đặc điểm của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong ngành. Chương 1 đã nghiên cứu các vấn đề lý luận cơ bản về phân tích tài chính và hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong ngành dịch vụ hàng không. Đây là cơ sở khoa học cho các nghiên cứu thực tiễn và giải pháp được đề xuất trong chương 2 và chương 3.



## CHƯƠNG 2

### THỰC TRẠNG HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TẠI TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

#### **2.1. Đặc điểm kinh doanh của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của nó đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính**

##### **2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển của ngành Hàng không Việt Nam**

Ngành Hàng không Việt Nam ra đời ngày 15/1/1956, theo Nghị định 666-TTg của Thủ tướng chính phủ về việc thành lập Cục Hàng không dân dụng Việt Nam. Quá trình hình thành và phát triển của ngành có thể chia thành các giai đoạn sau:

*\* Giai đoạn từ năm 1956 đến năm 1975*

Trong thời gian chiến tranh, Hàng không Việt Nam chủ yếu tập trung phục vụ nhu cầu quốc phòng và chính trị. Thời gian này, Hàng không Việt Nam hoạt động với trang bị rất hạn chế, đội bay ban đầu chỉ có 5 chiếc máy bay loại nhỏ thế hệ cũ, các thiết bị thông tin, khí tượng, dịch vụ mặt đất rất thô sơ. Mạng đường bay chưa phát triển rộng với các tuyến đường bay ban đầu chỉ có từ Hà nội đi một số điểm ở miền Bắc. Trong giai đoạn này hoạt động của ngành được Nhà nước bao cấp hoàn toàn.

*\* Giai đoạn từ năm 1976 đến năm 1988*

Việc thành lập Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam năm 1976 đã đánh dấu một bước quan trọng trong quá trình phát triển của ngành. Lúc này Tổng cục Hàng không dân dụng trực thuộc Bộ Quốc phòng và có 3 chức năng: quản lý Nhà nước, quốc phòng và kinh doanh vận tải hàng không. Trong giai đoạn này, cơ sở vật chất của ngành được tăng cường một bước. Từ tháng 12 năm 1976, hàng không dân dụng đã có 42 máy bay và mạng đường bay được mở rộng đến nhiều điểm trong nước và quốc tế. Năm 1977, Hàng không Việt Nam đã vận chuyển được 21.000 lượt hành khách trong đó có 7.000 khách nước ngoài và 3.000 tấn hàng hóa. Tuy nhiên, thời kỳ này ngành vẫn còn gặp nhiều khó khăn do đầu tư của Nhà nước còn

hạn chế và chính sách cấm vận của Mỹ cũng là một trở ngại.

*\* Giai đoạn từ 1989 đến 1994*

Tổng cục Hàng không dân dụng tách khỏi Bộ Quốc phòng vào cuối năm 1989 đã đánh dấu một bước phát triển mới để phấn đấu trở thành một trong những ngành kinh tế quan trọng của đất nước. Tháng 12 năm 1991 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đã được Quốc hội thông qua và tiếp sau đó các hệ thống văn bản dưới luật đã được các cơ quan có thẩm quyền ban hành tạo tiền đề pháp lý cho vận tải hàng không.

Tháng 6/1992, Cục Hàng không dân dụng Việt Nam được thành lập lại, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải. Ngày 20/4/1993, theo quyết định số 745 QĐ/TCCB-LĐ, Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam được tổ chức lại trên cơ sở sắp xếp lại dây chuyền vận tải hàng không và các dịch vụ đồng bộ. Hãng là một doanh nghiệp Nhà nước, hạch toán độc lập, trong Hãng có nhiều đơn vị hạch toán phụ thuộc. Về mặt tổ chức, Hãng trực thuộc Cục Hàng không dân dụng Việt Nam.

Việc tổ chức lại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam đã tạo ra sự phát triển mạnh mẽ của ngành nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng không ngày càng cao. Mạng đường bay đã được mở rộng với các đường bay sang Châu Âu, Châu Úc... với số chuyến bay ngày một tăng. Cơ sở vật chất kỹ thuật được tăng cường với việc áp dụng khoa học kỹ thuật và công nghệ hiện đại. Hãng đã thuê nhiều máy bay mới, hiện đại như A320, Boeing 767... để phục vụ khách hàng. Chất lượng dịch vụ được đặc biệt quan tâm, uy tín của Hàng không Việt Nam cũng được dần nâng cao.

*\* Giai đoạn từ 1995 đến nay*

Năm 1995 đánh dấu một mốc phát triển quan trọng của ngành Hàng không Việt Nam với sự đổi mới về cơ cấu tổ chức và việc thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Ngày 22/5/1995, theo Nghị định 32/CP, Cục Hàng không dân dụng được chuyển sang trực thuộc chính phủ. Về chức năng, Cục vừa là cơ quan quản lý nhà nước vừa là cơ quan điều hành và kiểm soát toàn bộ hoạt động của ngành Hàng không Việt Nam. Tiếp đó, ngày 27/5/1995, theo quyết định 328/TTg, Tổng công ty Hàng không Việt Nam được thành lập. Tổng công ty trực thuộc chính

phủ, được tổ chức theo mô hình tổng công ty 91 và lấy Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam làm nòng cốt trong hoạt động kinh doanh. Sự đổi mới gần đây nhất là vào ngày 13/11/2006, Tổng công ty chính thức chuyển đổi mô hình tổ chức quản lý sang mô hình công ty mẹ- công ty con theo quyết định của Thủ tướng chính phủ số 259/2006/QĐ-TTg tạo điều kiện cho Tổng công ty phát triển tốt hơn trong sự vận động của nền kinh tế.

Xu thế mở cửa hội nhập của Việt Nam cũng đã tạo điều kiện thuận lợi cho Tổng công ty phát triển. Tháng 11/1997, Hãng hàng không Việt Nam đã chính thức trở thành hội viên của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái bình dương (AAPA) và tháng 2/2007 đã trở thành thành viên của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (International Air Transport Association – IATA). Đây là yếu tố thuận lợi góp phần tăng cường hợp tác giữa Hãng hàng không Việt Nam với hàng không các nước trong khu vực và quốc tế. Tuy nhiên, trong giai đoạn 1997-1999, tốc độ tăng trưởng của Tổng công ty bị chững lại do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính khu vực gây khó khăn cho thị trường vận tải trong nước và khu vực. Nhưng sau đó, từ cuối năm 1999 đến nay, thị trường vận tải đã phục hồi trở lại tạo điều kiện cho Tổng công ty đạt mức độ tăng trưởng cao. Năm 2006, Tổng công ty đã vận chuyển được gần 6,8 triệu hành khách và 106 nghìn tấn hàng hoá.

Đứng trước những cơ hội và khó khăn thách thức, Tổng công ty đã không ngừng nỗ lực phấn đấu, nắm bắt thời cơ phát triển thị trường. Đến nay, Tổng công ty đã mở đường bay và hợp tác đến 18 thành phố trong nước và 38 thành phố trên thế giới ở Châu Âu, Châu Á, Châu Úc và Bắc Mỹ (Nguồn: trang web của Tổng công ty Hãng hàng không Việt Nam: <http://www.vietnamairlines.com.vn>). Bên cạnh việc mở rộng đường bay, Tổng công ty chú trọng đầu tư, áp dụng công nghệ hiện đại để nâng cao chất lượng phục vụ. Hiện nay, nhiều chương trình áp dụng hệ thống quản lý chất lượng ở từng công đoạn, từng đơn vị theo tiêu chuẩn ISO, HACCP... đang được triển khai thực hiện nhằm mục đích nâng cấp chất lượng dịch vụ đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Đội máy bay cũng được chú trọng đầu tư nhằm nâng cao năng lực vận chuyển và khả năng cạnh tranh. Đến nay đội máy bay đã có 45 chiếc đang

được sử dụng với 4 chiếc Boeing 777-200 (Nguồn: trang web của Tổng công ty Hàng không Việt Nam: <http://www.vietnamairlines.com.vn>). Đội ngũ lao động cũng được quan tâm đào tạo để nâng cao năng lực làm việc, các khóa đào tạo cán bộ như đào tạo phi công, tiếp viên, kỹ thuật viên liên tục được mở với chất lượng ngày càng cao.

### **2.1.2. Mô hình tổ chức quản lý của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

Hiện tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam đang trong quá trình chuyển đổi cơ cấu tổ chức quản lý từ mô hình Tổng công ty sang mô hình công ty mẹ - công ty con. Theo quyết định của Thủ tướng chính phủ số 259/2006/QĐ-TTg ngày 13 tháng 11 năm 2006, Tổng công ty Hàng không Việt Nam trở thành công ty mẹ trong tổ hợp công ty mẹ – công ty con. Tuy nhiên, do quyết định này mới được ban hành ngày 13/11/2006 nên trong quá trình nghiên cứu của luận án, phân tích chỉ tiêu tài chính tại Tổng công ty vẫn được tiến hành theo cơ chế cũ. Với lý do như trên, luận án xin được trình bày cả hai mô hình tổ chức quản lý trước và sau chuyển đổi. Mô hình tổ chức quản lý cũ có ảnh hưởng đến thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty hiện nay còn mô hình mới sẽ ảnh hưởng đến việc xây dựng và vận dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong tương lai.

#### *\* Tổ chức bộ máy quản lý của Tổng công ty Hàng không Việt Nam:*

Trước khi chuyển đổi sang mô hình mới, Tổng công ty Hàng không Việt Nam được tổ chức theo mô hình Tổng công ty 91. Tổ chức điều hành, quản lý Tổng công ty Hàng không Việt Nam có hội đồng quản trị và ban điều hành (bao gồm Tổng giám đốc và các Phó tổng giám đốc).

Tổng công ty thực hiện các chức năng tổ chức, thẩm định phê duyệt kế hoạch sản xuất – kinh doanh, thẩm định phê duyệt các dự án đầu tư, xác định giá thanh toán nội bộ, tổng hợp báo cáo thực hiện... Quan hệ giữa Tổng công ty với các đơn vị thành viên theo cơ chế hành chính là chủ yếu. Các đơn vị thuộc Tổng công ty được chia thành hai khối như sau:

- Khối hạch toán tập trung: Khối này được quyền tự chủ kinh doanh theo phân cấp quản lý của Tổng công ty, chịu sự ràng buộc về nghĩa vụ và quyền lợi đối

với Tổng công ty. Khối chịu trách nhiệm nộp thuế giá trị gia tăng cho các hoạt động sản xuất kinh doanh phụ tại nơi phát sinh, nộp thuế giá trị gia tăng cho hoạt động sản xuất kinh doanh chính và thuế thu nhập doanh nghiệp tập trung toàn Khối tại Tổng công ty trên cơ sở kết quả kinh doanh toàn Khối. Khối hạch toán tập trung bao gồm các đơn vị thành viên sau:

1. Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam
2. Công ty Bay Dịch vụ Hàng không
3. Xí nghiệp Thương mại Mặt đất Nội Bài
4. Xí nghiệp Thương mại Mặt đất Đà Nẵng
5. Xí nghiệp Thương mại Mặt đất Tân Sơn Nhất
6. Xí nghiệp Sửa chữa Máy bay A75
7. Xí nghiệp Sửa chữa Máy bay A76
8. Ban Quản lý đầu tư xây dựng cơ bản
9. Viện khoa học Hàng không

- Khối các đơn vị hạch toán độc lập: các đơn vị này có tư cách pháp nhân, thực hiện hạch toán kinh tế độc lập, tự chịu trách nhiệm nộp thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp và các nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật.

Các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập bao gồm các công ty:

1. Công ty Xăng dầu Hàng không
2. Công ty Xuất nhập khẩu Hàng không
3. Công ty Cung ứng Dịch vụ Hàng không
4. Công ty Tư vấn Khảo sát Thiết kế Hàng không
5. Công ty Công trình Hàng không
6. Công ty Nhựa cao cấp Hàng không
7. Công ty Vận tải ô tô Hàng không
8. Công ty In Hàng không
9. Công ty Dịch vụ Hàng không Sân bay Nội Bài
10. Công ty Dịch vụ Hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất

11. Công ty Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng

12. Công ty Cung ứng và Xuất nhập khẩu Lao động Hàng không

Khi chuyển sang mô hình công ty mẹ- công ty con, toàn bộ Tổng công ty trước đây trở thành một tổ hợp bao gồm công ty mẹ và các công ty con [Phụ lục 2]. Công ty mẹ được gọi là Tổng công ty Hàng không Việt Nam bao gồm văn phòng, các ban chuyên môn nghiệp vụ và các đơn vị phụ thuộc là các đơn vị thuộc Khối hạch toán tập trung trước đây. Các đơn vị hạch toán độc lập được chuyển đổi trở thành các công ty con.

Các đơn vị phụ thuộc của công ty mẹ được giao quản lý, sử dụng vốn, tài sản để thực hiện các hoạt động kinh doanh theo phân cấp và được tổ chức hạch toán phụ thuộc theo phân cấp của Tổng công ty (là công ty mẹ).

Các công ty con bao gồm công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên, công ty trách nhiệm hữu hạn hai thành viên trở lên, công ty cổ phần và công ty liên doanh hoạt động theo quy định của pháp luật về các loại hình công ty tương ứng. Tổng công ty thực hiện quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của cổ đông hoặc thành viên, bên liên doanh, bên góp vốn chi phối tại công ty con.

*\* Mô hình tổ chức bộ máy kế toán của Tổng công ty Hàng không Việt Nam*

Trong mô hình Tổng công ty 91, bộ máy kế toán của Tổng công ty được tổ chức theo mô hình hỗn hợp, kết hợp cả mô hình kế toán tập trung và phân tán. Trong bộ máy kế toán được chia thành hai khối: Khối hạch toán tập trung và Khối hạch toán độc lập.

Trong Khối hạch toán tập trung, các đơn vị có bộ phận kế toán riêng, thực hiện hạch toán phân cấp, ghi sổ kế toán, cuối kỳ lập báo cáo thu chi tại nội bộ đơn vị và lập bảng cân đối tài khoản chuyển về ban tài chính kế toán của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam. Đây là đơn vị nòng cốt của Khối đồng thời là nòng cốt của toàn Tổng công ty. Hãng có ban tài chính kế toán riêng với các phòng chế độ, kế toán thu, kế toán chi, kế toán tổng hợp, phòng bảo hiểm, phòng tài chính đầu tư và phòng quản lý vốn. Với bộ máy lớn mạnh, ban này thực hiện công tác kế toán cho Hãng, tập hợp báo cáo của các đơn vị khác trong Khối hạch toán tập trung, lập

báo cáo tài chính cho toàn Khối, đồng thời ban có chức năng hạch toán quỹ và lập báo cáo tổng hợp tình hình tài sản và nguồn vốn của toàn Tổng công ty do Tổng công ty không có bộ máy kế toán riêng.

Các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập có bộ máy kế toán riêng, thực hiện toàn bộ công tác kế toán từ giai đoạn hạch toán ban đầu tới giai đoạn lập báo cáo tài chính và gửi các báo cáo tài chính về ban tài chính kế toán của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam để ban tổng hợp và lập báo cáo cho toàn Tổng công ty như đã nêu trên.

Sau khi chuyển đổi Tổng công ty sang mô hình công ty mẹ – công ty con, tổ chức bộ máy kế toán có nhiều thay đổi. Ban tài chính kế toán của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam trở thành ban tài chính kế toán của Tổng công ty (công ty mẹ), có chức năng thực hiện công tác kế toán cho công ty mẹ, tập hợp báo cáo tài chính của các công ty con và lập báo cáo tài chính hợp nhất cho toàn tổ hợp. Tuy nhiên, hiện nay báo cáo tài chính hợp nhất của toàn tổ hợp chưa được lập.

Các đơn vị thuộc Khối hạch toán tập trung trước đây trở thành các đơn vị phụ thuộc của Tổng công ty (công ty mẹ), được tổ chức hạch toán phụ thuộc theo phân cấp, các đơn vị này cũng có bộ phận kế toán thực hiện ghi sổ hạch toán thu chi tại nội bộ đơn vị, đến cuối kỳ lập báo cáo thu chi và bảng cân đối tài khoản chuyển về ban tài chính kế toán của Tổng công ty.

Các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập trở thành công ty con, có bộ máy kế toán độc lập và chỉ gửi báo cáo tài chính cho công ty mẹ vào cuối kỳ.

### **2.1.3. Những đặc điểm kinh doanh chủ yếu của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của nó đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính**

Tổng công ty Hàng không Việt Nam có đầy đủ các đặc điểm kinh doanh của ngành hàng không.

*Thứ nhất, Tổng công ty đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật như đầu tư cho máy bay, sân bay, điều khiển bay, kiểm soát không lưu...*

Để đáp ứng yêu cầu này, Tổng công ty đã chú trọng đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, trong đó đặc biệt quan tâm đầu tư cho đội máy bay. Đến nay đội máy bay của

Tổng công ty đã có 45 chiếc trong đó có 4 chiếc Boeing 777-200 (nguồn: trang web của Tổng công ty Hàng không Việt Nam).

Với đặc điểm trên, trong hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sử dụng tài sản cố định trên nhiều góc độ đồng thời cần lưu ý đến tỷ trọng của tài sản cố định trong tổng tài sản do nó có ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty.

*Thứ hai, hoạt động của Tổng công ty mang tính quốc tế cao, diễn ra trên địa bàn rộng lớn.* Hiện nay, mạng đường bay quốc tế của Tổng công ty đã vươn tới 38 thành phố trên thế giới ở Châu Âu, Châu Á, Châu Úc và Bắc Mỹ, bên cạnh đó, mạng đường bay nội địa đã khai thác đến 18 thành phố trong nước (nguồn: trang web của Tổng công ty Hàng không Việt Nam). Năm 2006, Tổng công ty đã chuyên chở được xấp xỉ 3,1 triệu hành khách trên các chuyến bay quốc tế, chiếm 45,6% tổng số hành khách chuyên chở.

Với địa bàn rộng lớn mang tính quốc tế cao, hoạt động cùng với nhiều hãng hàng không khác và với xu thế hợp tác, liên minh với các hãng trong khu vực và trên thế giới, việc đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty trong mối tương quan so sánh với các hãng hàng không khác là rất quan trọng. Để thuận lợi cho việc so sánh, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có các chỉ tiêu được dùng thông dụng trong ngành hàng không. Hiện nay Tổng công ty Hàng không Việt Nam là thành viên của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương, việc tham khảo các chỉ tiêu phân tích tài chính của hiệp hội là cần thiết để có thể đánh giá mức độ hiệu quả hoạt động của Tổng công ty so với các thành viên khác của hiệp hội. Mặt khác, cũng do địa bàn hoạt động rộng lớn với nhiều đường bay ở các khu vực khác nhau, trong vận dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính, Tổng công ty cần phân tích chi tiết cho các đường bay, khu vực riêng rẽ để xác định được hiệu quả hoạt động từng bộ phận. Bên cạnh đó, do hoạt động trên địa bàn rộng lớn, bộ máy kế toán của Tổng công ty cần được phân cấp hợp lý, tổ chức hoạt động có hiệu quả để đáp ứng được yêu cầu cung cấp thông tin kịp thời, chính xác cho phân tích

*Thứ ba, Tổng công ty Hàng không Việt Nam kinh doanh mang tính chất tổng*



*hợp*. Hoạt động của Tổng công ty có phạm vi rất rộng với trọng tâm là chuyên chở và các hoạt động liên quan đến chuyên chở hàng hóa và hành khách, bao gồm:

- Vận tải hàng không hàng hóa, hành khách, hành lý, bưu kiện với phạm vi cả trong nước và ngoài nước

- Bay dịch vụ

- Dịch vụ thương mại hàng không, bao gồm: phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, chế biến xuất ăn, dịch vụ phục vụ hàng hóa, dịch vụ tin học hàng không, làm đại lý cho các hãng hàng không nước ngoài.

- Dịch vụ khai thác, kỹ thuật hàng không, bao gồm: sửa chữa, cung ứng, cho thuê thiết bị, vật tư kỹ thuật hàng không, đào tạo cho thuê phi công và nhân viên.

- Kinh doanh thương nghiệp, xuất nhập khẩu

- Kinh doanh xăng dầu

- Kinh doanh vận tải ô tô, taxi

- Kinh doanh khách sạn

- Kinh doanh xây dựng

- Sản xuất hàng nhựa tiêu dùng

- In ấn, xuất bản

- Nghiên cứu khoa học và cung ứng dịch vụ công nghệ

Với đặc điểm này, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của Tổng công ty cần phải đa dạng để có thể phản ánh hiệu quả của nhiều hoạt động kinh doanh khác nhau.

*Thứ tư, sản phẩm dịch vụ và doanh thu, chi phí của Tổng công ty có những đặc điểm riêng biệt của ngành hàng không. Sản phẩm dịch vụ cơ bản của Tổng công ty là vận tải hàng không không có hình thái vật chất cụ thể. Quá trình sản xuất và tiêu thụ gắn liền với nhau. Dịch vụ vận tải của Tổng công ty bao gồm các loại dịch vụ chủ yếu là vận tải hành khách và vận tải hàng hóa.*

Doanh thu và chi phí của Tổng công ty cũng có đặc điểm riêng. Tổng công ty hoạt động trên địa bàn rộng lớn, việc bán vé phải thông qua một mạng lưới rộng khắp bao gồm phòng vé, đại lý, các hãng hàng không khác ở khắp các địa phương trong

nước và nhiều điểm ở nước ngoài. Trong quá trình bán vé thường phát sinh các trường hợp đổi vé, đổi hành trình, trả lại vé, hơn nữa thời điểm khách hàng mua vé và thời điểm sử dụng dịch vụ bay có thể cách xa nhau với thời gian tối đa là 1 năm. Điều này làm cho việc xác định và ghi nhận doanh thu trở nên rất phức tạp. Mặt khác doanh thu dịch vụ vận tải cũng có nhiều loại như doanh thu chuyên chở hành khách, doanh thu chuyên chở hàng hoá, hành lý, bưu kiện, doanh thu cho thuê chuyên.

Tương tự doanh thu, chi phí của Tổng công ty cũng rất đa dạng. Chi phí bao gồm rất nhiều loại như chi phí phục vụ chuyên bay, chi phí thuê máy bay, chi phí bảo hiểm, chi phí khấu hao máy bay, chi phí vật tư, khí tài máy bay, chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, chi phí nhân công trực tiếp, chi phí phục vụ hành khách... Các khoản chi phí này có quy mô, địa điểm, thời gian phát sinh rất đa dạng và phức tạp.

Đặc điểm đa dạng và phức tạp của doanh thu và chi phí đòi hỏi hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có các chỉ tiêu đa dạng, chi tiết các loại doanh thu, chi phí để từ đó có thể phản ánh được hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty một cách hợp lý. Mặt khác, đặc điểm này cũng đòi hỏi bộ máy kế toán phải được tổ chức hoạt động với hiệu quả cao nhằm ghi nhận chính xác và kịp thời các số liệu cung cấp cho phân tích.

## **2.2. Thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được áp dụng nhằm đánh giá tình hình tài chính và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp trong một khoảng thời gian nhất định. Trên cơ sở đó các chỉ tiêu tài chính giúp cho các đối tượng sử dụng thông tin đưa ra các quyết định hợp lý. Quá trình phát triển của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam chịu ảnh hưởng của sự đổi mới chế độ kế toán Việt Nam và đồng thời gắn liền với sự phát triển của Tổng công ty.

Tổng công ty Hàng không Việt Nam được chính thức thành lập theo quyết định 328/TTg vào ngày 27/5/1995. Các báo cáo tài chính tại Tổng công ty trong giai đoạn từ 1996 đến 2005 được lập theo quyết định 1141-TC/QĐ/CĐKT ban hành ngày 1/11/1995 và quyết định 167/2000/QĐ-BTC ban hành ngày 25/10/2000 của

Bộ Tài chính. Các chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty được tính toán dựa trên cơ sở các báo cáo này. Từ năm 2006, báo cáo tài chính tại Tổng công ty được lập theo chế độ kế toán được ban hành trong quyết định 15/2006/QĐ-BTC của Bộ Tài chính ký ngày 20/3/2006. Chế độ kế toán mới đã có một số thay đổi trong các báo cáo tài chính từ đó đã có ảnh hưởng đến hệ thống chỉ tiêu phân tích. Trong giai đoạn từ 1996 đến 2005, trong các báo cáo tài chính và hệ thống chỉ tiêu phân tích sử dụng thuật ngữ tài sản cố định và đầu tư dài hạn, tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn. Từ năm 2006, trong các báo cáo tài chính và hệ thống chỉ tiêu phân tích sử dụng thuật ngữ tài sản dài hạn, tài sản ngắn hạn đồng thời cách tính các chỉ tiêu này có thay đổi so với các chỉ tiêu trên. Các khoản phải thu được chia thành hai loại là phải thu ngắn hạn và phải thu dài hạn, phải thu ngắn hạn được xếp vào tài sản ngắn hạn và phải thu dài hạn được xếp vào tài sản dài hạn. Bên cạnh đó, tài sản dài hạn được bổ sung thêm khoản mục mới như bất động sản đầu tư. Mặt khác, cách tính các chỉ tiêu nguồn vốn vay nợ và nguồn vốn chủ sở hữu cũng có thay đổi. Chẳng hạn, khoản dự phòng trợ cấp mất việc làm trước đây thuộc nguồn vốn chủ sở hữu, theo chế độ kế toán mới được chuyển sang nguồn vốn nợ dài hạn. Các khoản phải trả được phân loại theo thời hạn một cách rõ rệt hơn, các khoản phải trả ngắn hạn được xếp vào nợ ngắn hạn, các khoản phải trả dài hạn được xếp vào nợ dài hạn. Điều này đã có ảnh hưởng đến số liệu của một số chỉ tiêu phân tích tài chính được sử dụng như tỷ suất đầu tư, tỷ suất tài sản ngắn hạn, tỷ suất tự tài trợ, tỷ lệ nợ... Tuy nhiên, những ảnh hưởng này không lớn vì về bản chất, chế độ kế toán doanh nghiệp mới được biên soạn trên cơ sở tôn trọng những nguyên tắc của chế độ kế toán trước đây đã được quy định tại quyết định 1141-TC/QĐ/CĐKT và các văn bản hướng dẫn, sửa đổi, bổ sung sau quyết định này. Ngày 4/3/2008, Bộ Tài chính đã có văn bản 2416/BTC-CĐKT về việc chấp thuận chế độ kế toán áp dụng cho các đơn vị phụ thuộc hạch toán tập trung tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, tuy nhiên trên thực tế hiện nay chế độ này chưa được triển khai thực hiện tại Tổng công ty.

Hiện tại, Tổng công ty đang trong giai đoạn chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ- công ty con theo quyết định của Thủ tướng chính phủ số 259/2006/QĐ-TTg

ngày 13/11/2006 nhưng quá trình chuyển đổi cần nhiều thời gian và hiện tại về cơ bản, phân tích tài chính của Tổng công ty vẫn theo mô hình cũ.

Với mô hình Tổng công ty nhà nước, cơ cấu tổ chức của Tổng công ty bao gồm hai khối (hạch toán tập trung, hạch toán độc lập) và trong mỗi khối lại có nhiều đơn vị. Do vậy, luận án xin trình bày thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty theo 3 cấp: Tổng công ty- Khối- Đơn vị trực thuộc. Ở cấp đơn vị, luận án chọn Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là đơn vị nòng cốt của Tổng công ty làm ví dụ. Hơn nữa, sau khi chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ- công ty con, ban tài chính- kế toán của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam trở thành ban tài chính- kế toán của công ty mẹ là Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Ban này sẽ có chức năng phân tích tài chính cho Tổng công ty (công ty mẹ) và toàn tổ hợp (bao gồm công ty mẹ và các công ty con) nên hiện tại phân tích tài chính của Hãng cần được nghiên cứu kỹ.

### **2.2.1. Thực trạng tại cấp 1- Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

*Chỉ tiêu phân tích tài chính* của Tổng công ty được thể hiện trên “Báo cáo tổng hợp tình hình nguồn vốn-tài sản” của Tổng công ty. Hiện tại, phân tích tài chính của Tổng công ty được kết hợp thể hiện trên báo cáo này. Báo cáo được lập mỗi năm một lần vào khoảng tháng 10 để phản ánh tình hình nguồn vốn, tài sản của năm trước. Nội dung của báo cáo bao gồm các số liệu tổng hợp về vốn chủ sở hữu, vốn vay, quy mô cơ cấu tài sản dài hạn, công nợ phải thu phải trả và số liệu về tài sản ngắn hạn như vật tư hàng hóa tồn kho, tiền mặt và tiền gửi ngân hàng [Phụ lục 3]. Tuy nhiên, các số liệu này chỉ được tính đơn giản bằng tổng số các số liệu tương ứng ở các đơn vị. Hiện tại, báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng công ty chưa được lập.

Trong “Báo cáo tổng hợp tình hình nguồn vốn-tài sản” của Tổng công ty, phân tích tài chính đã được kết hợp thể hiện, tuy nhiên mới chỉ được thực hiện ở mức độ rất đơn giản qua việc phân tích, đánh giá một số loại tài sản và nguồn vốn. *Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* trong báo cáo này chỉ bao gồm các chỉ tiêu đơn lẻ chưa thật sự có ý nghĩa phân tích tài chính, cụ thể bao gồm các chỉ tiêu phản ánh các loại tài sản, nguồn vốn thuộc bảng cân đối kế toán như sau:

- Nguồn vốn chủ sở hữu
- Nguồn vốn vay nợ
- Tài sản dài hạn (bao gồm tài sản cố định và đầu tư dài hạn)
- Tài sản ngắn hạn (bao gồm vật tư hàng hoá tồn kho và tiền tồn quỹ tồn khoản)

**Bảng 2.1: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại cấp 1-Tổng công ty**

| STT | Chỉ tiêu             | Phương pháp xác định  |
|-----|----------------------|---|
| 1   | Nguồn vốn chủ sở hữu | Hợp cộng từ báo cáo tài chính của các đơn vị thuộc Tổng công ty |
| 2   | Nguồn vốn vay nợ     | Hợp cộng từ báo cáo tài chính của các đơn vị thuộc Tổng công ty |
| 3   | Tài sản dài hạn      | Hợp cộng từ báo cáo tài chính của các đơn vị thuộc Tổng công ty |
| 4   | Tài sản ngắn hạn     | Hợp cộng từ báo cáo tài chính của các đơn vị thuộc Tổng công ty |

Các chỉ tiêu này cũng đã được phân tích, tuy nhiên mới chỉ dừng ở mức độ đơn giản. Về nguồn vốn, báo cáo này phân tích cả hai nguồn vốn cơ bản: nguồn vốn chủ sở hữu và nguồn vốn vay nợ. Về nguồn vốn chủ sở hữu, báo cáo đã phân tích kết cấu nguồn vốn, trên cơ sở đó đánh giá việc sử dụng các loại quỹ. Đồng thời, báo cáo cũng phân tích sự biến động của nguồn vốn này so với năm trước năm báo cáo. Trong tổng nguồn vốn chủ sở hữu của Tổng công ty, báo cáo đặc biệt đề cập đến nguồn vốn chủ sở hữu của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là đơn vị chủ lực của Tổng công ty. Nguồn vốn vay được phân tích trên cơ sở đánh giá riêng các khoản vay vốn từ bên ngoài và vay trong nội bộ Tổng công ty. Các khoản vốn vay từ bên ngoài được liệt kê theo từng đơn vị và đánh giá trong mối tương quan so với vốn chủ sở hữu. Trong đó, vốn vay của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam cũng được đặc biệt quan tâm với việc chi tiết các khoản vay để đầu tư mua máy bay. Bên cạnh đó, báo cáo cũng dự báo khả năng vay nợ của Hãng này để bổ sung vào vốn

ngắn hạn. Các khoản vay trong nội bộ được phân tích sự biến động so với năm trước năm báo cáo, đồng thời được chi tiết với số liệu các khoản cho vay của Tổng công ty đối với các đơn vị thành viên. Nhận xét tổng hợp về nguồn vốn, báo cáo đã đánh giá Tổng công ty có bảo toàn được vốn chủ sở hữu hay không, kết cấu nguồn vốn có hợp lý không và đánh giá về biện pháp cân đối điều hòa vốn giữa các đơn vị thành viên trong nội bộ Tổng công ty.

Tài sản trong báo cáo này được phân tích theo từng loại: tài sản cố định, tài sản đầu tư dài hạn, vật tư hàng hóa tồn kho và tiền tồn quỹ, tồn khoản. Tài sản cố định được phân tích mức độ biến động với các nguyên nhân phát sinh biến động đó. Tuy nhiên, cơ cấu tài sản cố định chỉ được liệt kê ở Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam do tài sản cố định của đơn vị này chiếm tỷ trọng lớn trong toàn Tổng công ty. Bên cạnh đó, các khoản đầu tư dở dang cũng được chi tiết theo từng loại như đầu tư cho máy bay, cho trang thiết bị và đầu tư xây dựng cơ bản dở dang. Tài sản đầu tư dài hạn được phân tích chi tiết với các khoản góp vốn vào các công ty liên doanh và đầu tư chứng khoán dài hạn. Bên cạnh đó, báo cáo cũng phản ánh khái quát về tình hình phát triển vốn đầu tư trên cơ sở đánh giá hiệu quả hoạt động của các liên doanh và giá trị cổ phiếu trên thị trường.

Các khoản công nợ trong thanh toán được chia thành hai phần là công nợ phải thu phải trả và công nợ quá hạn khó đòi. Trong phần công nợ phải thu phải trả, số liệu phải thanh toán với các hãng hàng không khác qua Interlines được quan tâm nhiều. Công nợ quá hạn khó đòi được chi tiết với các khoản nợ lớn của các hãng hàng không nước ngoài, trong đó có những khoản nợ được xác định là không thể thu hồi.

Vật tư hàng hóa tồn kho và tiền tồn quỹ, tồn khoản được báo cáo chi với số liệu của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam. Trong đó, vật tư hàng hóa tồn kho được báo cáo chủ yếu là phụ tùng máy bay do loại tài sản này chiếm tỷ trọng lớn trong tổng giá trị vật tư hàng hóa. Tiền mặt tồn quỹ, tồn khoản được phân tích với các nguyên nhân làm phát sinh biến động của lượng tiền tồn này, bên cạnh đó là đánh giá về biện pháp quản lý tiền.

Số liệu về các chỉ tiêu tài chính được áp dụng tại Tổng công ty được thể hiện trong bảng 2.2 dưới đây.

**Bảng 2.2: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính  
tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

**Đơn vị tính: tỷ đồng**

| STT | Chỉ tiêu   | 2005     | 2006      |
|-----|--|----------|-----------|
| 1   | Nguồn vốn chủ sở hữu   | 3.697,67 | 3.954,92  |
| 2   | Nguồn vốn vay nợ   | 7.538,54 | 12.917,80 |
| 3   | Tài sản dài hạn<br>(bao gồm tài sản cố định và đầu tư dài hạn)                     | 7.895,37 | 13.205,62 |
| 4   | Tài sản ngắn hạn<br>(bao gồm vật tư hàng hoá tồn kho và tiền<br>tồn quỹ tồn khoản) | 3.340,84 | 3.667,10  |

[Nguồn: Số liệu từ báo cáo tổng hợp tình hình nguồn vốn-tài sản Tổng công ty Hàng không Việt Nam-Phụ lục 3]

*Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* được sử dụng trong báo cáo trên là phương pháp so sánh. Phương pháp này được sử dụng để phản ánh mức độ biến động của các loại tài sản, nguồn vốn, gốc so sánh là số liệu năm ngay trước năm báo cáo. Tuy nhiên phương pháp này chưa được áp dụng đầy đủ để phản ánh sự biến động của tất cả các chỉ tiêu mà chủ yếu mới áp dụng cho nguồn vốn chủ sở hữu là chỉ tiêu được đặc biệt quan tâm, chẳng hạn nguồn vốn chủ sở hữu năm 2006 đã tăng 257,25 tỷ so với 2005 [Phụ lục 3].

*Cơ sở dữ liệu* cho phân tích là số liệu hợp cộng từ báo cáo tài chính của các đơn vị thành viên thuộc Tổng công ty, cụ thể là của Khối hạch toán tập trung và các đơn vị hạch toán độc lập. Hiện tại, báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng công ty chưa được lập mà chỉ có báo cáo tổng hợp tình hình nguồn vốn- tài sản nói trên được lập dựa trên số liệu từ báo cáo tài chính của Khối hạch toán tập trung và báo cáo tài chính của các đơn vị hạch toán độc lập. Tuy nhiên, số liệu trong báo cáo trên

chưa đạt độ tin cậy cao do có một số chỉ tiêu chỉ được lấy từ Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam (VNA) mà không được tập hợp đầy đủ từ các đơn vị khác như chỉ tiêu vật tư hàng hóa tồn kho, tiền tồn quỹ, tồn khoản. Vật tư hàng hóa tồn kho và tiền tồn quỹ tồn khoản của Tổng công ty năm 2006 chỉ được lấy số liệu từ Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là 341,55 tỷ và 1.168,4 tỷ [Phụ lục 3]. Do vậy, báo cáo này chưa cung cấp được chính xác các số liệu tài chính của toàn Tổng công ty, chưa trở thành cơ sở dữ liệu tin cậy cho phân tích. Ngoài ra, phân tích chưa khai thác, sử dụng nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán như thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành kinh doanh, thông tin về đặc điểm hoạt động kinh doanh của Tổng công ty.

*Tổ chức công tác phân tích* hiện nay chưa được quan tâm. Công việc phân tích tài chính cho Tổng công ty hiện nay được một nhân viên của phòng tài chính đầu tư thuộc ban tài chính kế toán Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam thực hiện vì Tổng công ty không có bộ phận kế toán tài chính riêng. Tuy nhiên nhân viên này không chuyên trách công tác phân tích tài chính mà còn kiêm nhiệm nhiều nhiệm vụ khác. Việc phân tích được tiến hành định kỳ, mỗi năm một lần vào năm sau để phản ánh tình hình của năm trước. Do phải đợi số liệu báo cáo tài chính của các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập nên công việc này thường được tiến hành khá muộn, thường vào tháng 10 của năm sau vì vậy chưa đảm bảo được tính kịp thời của thông tin phân tích cho quản lý. Phân tích mới chỉ được tiến hành ở mức độ rất đơn giản nên Tổng công ty cũng chưa quan tâm đến việc cần phải xây dựng quy trình phân tích và lựa chọn loại hình phân tích phù hợp.

### **2.2.2. Thực trạng tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty**

\* Khối hạch toán tập trung:

*Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* cho Khối hạch toán tập trung được thể hiện trên phần thuyết minh báo cáo tài chính được lập hàng năm cho toàn Khối [Phụ lục 11]. Các chỉ tiêu này được tính dựa theo mẫu “Thuyết minh báo cáo tài chính” do Bộ Tài chính ban hành theo quyết định số 167/2000/QĐ-BTC ngày 25/10/2000, bổ sung theo thông tư số 89/2002/TT-BTC ngày 9/10/2002 và thông tư số



105/2003/TT-BTC ngày 4/11/2003 của Bộ trưởng Bộ Tài chính. Trong báo cáo các năm trước 2006, thuật ngữ tài sản lưu động, tài sản cố định vẫn được sử dụng. Từ 2006, theo quyết định số 15/2006/QĐ-BTC, trong các báo cáo tài chính sử dụng thuật ngữ tài sản ngắn hạn, tài sản dài hạn như đã trình bày ở phần đầu của mục 2.2. Tuy nhiên, trong phần thuyết minh báo cáo tài chính từ 2006 không còn các chỉ tiêu phân tích theo mẫu như trên nữa.

Các chỉ tiêu được chia thành 3 nhóm lớn, bao gồm:

- Các chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn: gồm 2 nhóm:

+ Cơ cấu tài sản: gồm 2 chỉ tiêu:

- Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản
- Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản

+ Cơ cấu nguồn vốn: gồm 2 chỉ tiêu:

- Nợ phải trả/ Tổng nguồn vốn
- Vốn chủ sở hữu/ Tổng nguồn vốn

Các chỉ tiêu trên đều được tính theo số liệu cuối kỳ của các loại tài sản, nguồn vốn

- Các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán: gồm 3 chỉ tiêu:

- Khả năng thanh toán hiện hành
- Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn
- Khả năng thanh toán nhanh

- Các chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi: gồm các chỉ tiêu:

+ Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu: được tính theo 2 cách:

- Lợi nhuận trước thuế/ Doanh thu
- Lợi nhuận sau thuế/ Doanh thu

+ Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản: được tính theo 2 cách:

- Lợi nhuận trước thuế/ Tổng tài sản
- Lợi nhuận sau thuế/ Tổng tài sản

+ Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên nguồn vốn chủ sở hữu

**Bảng 2.3: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng  
tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty**

| STT | Chỉ tiêu                          | Công thức   | Nguồn số liệu  |
|-----|-----------------------------------|---|--|
| 1   | Tỷ suất đầu tư                    | $\frac{\text{Tài sản dài hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$        | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 200 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 270 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 2   | Tỷ suất tài sản ngắn hạn          | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$       | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 100 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 270 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 3   | Tỷ lệ nợ                          | $\frac{\text{Nợ phải trả}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 (\%)$          | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 300 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 440 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 4   | Tỷ suất tự tài trợ                | $\frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 (\%)$       | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 400 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 440 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 5   | Khả năng thanh toán hiện hành     | $\frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{Tổng nợ phải trả}}$                       | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 270 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 300 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 6   | Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn   | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$                        | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 100 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 310 trong bảng cân đối kế toán                               |
| 7   | Khả năng thanh toán nhanh         | $\frac{\text{Tiền và tương đương tiền}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$                | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 70 trong báo cáo lưu chuyển tiền tệ, mẫu số là chỉ tiêu mã số 310 trong bảng cân đối kế toán |
| 8   | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Doanh thu}} \times 100 (\%)$ | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 50 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là tổng doanh thu                    |

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
|    | doanh thu  |  | thuần cộng doanh thu hoạt động tài chính cộng thu nhập khác   |
| 9  | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu            | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Doanh thu}} \times 100 (\%)$      | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 60 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là tổng doanh thu thuần cộng doanh thu hoạt động tài chính cộng thu nhập khác |
| 10 | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên tổng tài sản       | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$ | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 50 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là chỉ tiêu mã số 270 trong bảng cân đối kế toán                              |
| 11 | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản         | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$   | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 60 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là chỉ tiêu mã số 270 trong bảng cân đối kế toán                              |
| 12 | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên nguồn vốn chủ sở hữu | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \times 100 (\%)$ | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 60 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là chỉ tiêu mã số 400 trong bảng cân đối kế toán                              |

Các chỉ số trên đều được so sánh giữa số liệu năm báo cáo với số liệu năm ngay trước năm báo cáo.

Như vậy, hệ thống chỉ tiêu phân tích của Khối hạch toán tập trung đã được sử dụng để phản ánh 3 khía cạnh tài chính quan trọng là cấu trúc nguồn vốn, tài sản, khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi.

Bên cạnh đó, các chỉ tiêu về các loại tài sản, nguồn vốn, doanh thu, chi phí thuộc bảng cân đối kế toán và báo cáo kết quả kinh doanh cũng được phân tích chi tiết [Phụ lục 11]. Các loại tài sản được phân tích chi tiết bao gồm các khoản phải

thu, tạm ứng, chi phí trả trước, nguyên vật liệu, công cụ dụng cụ, tài sản cố định, đầu tư ngắn hạn và dài hạn. Các khoản phải thu, tạm ứng và chi phí trả trước được chi tiết theo từng đơn vị thuộc Khối như Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam, các văn phòng khu vực, văn phòng chi nhánh... Nguyên vật liệu và công cụ dụng cụ được chi tiết theo từng loại vật tư, công cụ, trong từng loại lại được chi tiết theo từng đơn vị thuộc Khối. Tài sản cố định được chi tiết theo từng loại tài sản hữu hình, vô hình và thuê tài chính, trong đó tài sản cố định hữu hình được chi tiết theo từng loại phương tiện vận tải, nhà cửa, trang thiết bị... Tài sản cố định được phản ánh theo cả ba loại giá: nguyên giá, hao mòn lũy kế và giá trị còn lại. Các khoản đầu tư ngắn hạn và dài hạn được chi tiết theo từng đối tượng đầu tư như cho các đơn vị hạch toán độc lập trong nội bộ Tổng công ty vay để phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh, đầu tư chứng khoán, đầu tư góp vốn liên doanh. Các chỉ tiêu về các loại tài sản trên được phản ánh theo cả số liệu đầu năm và cuối năm để thấy được sự biến động trong kỳ.

Nguồn vốn được phân tích theo hai nguồn cơ bản: nguồn vốn vay nợ và nguồn vốn chủ sở hữu. Trong đó, nguồn vốn vay nợ được chú trọng với các khoản phải trả người cung cấp, phải trả công nhân viên và các khoản vay dài hạn. Các khoản phải trả người cung cấp và công nhân viên được chi tiết theo từng đơn vị thuộc Khối. Bên cạnh đó, tình hình thu nhập của công nhân viên được phân tích chi tiết theo số lao động bình quân, quỹ lương, thu nhập bình quân. Các khoản vay dài hạn được phân tích theo vay dài hạn mua máy bay và vay dài hạn khác, trong đó được chi tiết theo từng đối tượng vay. Nguồn vốn chủ sở hữu được phân tích theo kết cấu bao gồm các loại quỹ. Tất cả các chỉ tiêu trên đều được phản ánh theo cả số liệu đầu năm và cuối năm để thấy được sự thay đổi trong kỳ. Đặc biệt, nguồn vốn chủ sở hữu được phân tích những nguyên nhân gây ra biến động tăng giảm cho thấy ảnh hưởng của các yếu tố đến nguồn vốn quan trọng này.

Doanh thu và chi phí được chi tiết theo từng loại. Doanh thu sản xuất kinh doanh được phân tích theo doanh thu vận tải hàng không, doanh thu các hoạt động phụ trợ vận tải và doanh thu bán hàng hóa, dịch vụ khác. Trong đó, doanh thu vận

tài hàng không được đặc biệt phân tích chi tiết theo doanh thu vận tải hành khách, hàng hoá, doanh thu chuyên cơ và cho thuê chuyên. Doanh thu hoạt động tài chính được chi tiết với thu từ liên doanh và thu từ hoạt động tài chính như lãi tiền gửi, lãi tiền đặt cọc... Chi phí được chi tiết theo các loại bao gồm giá vốn hàng bán, chi phí bán hàng, chi phí quản lý và chi phí hoạt động tài chính, trong đó, các loại chi phí này lại được chi tiết theo từng khoản mục. Để thấy được sự biến động của kỳ này so với kỳ trước, các loại doanh thu và chi phí cũng được phản ánh theo cả số liệu năm trước và năm báo cáo.

Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính được áp dụng tại Khối được thể hiện trong bảng 2.4 dưới đây.

**Bảng 2.4: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính  
tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty**

| STT | Chỉ tiêu   | 2004   | 2005  |
|-----|--|--------|-------|
| 1   | Tỷ suất đầu tư                                       | 60%    | 74%   |
| 2   | Tỷ suất tài sản ngắn hạn                             | 39%    | 25%   |
| 3   | Tỷ lệ nợ   | 46%    | 66%   |
| 4   | Tỷ suất tự tài trợ                                   | 53%    | 33%   |
| 5   | Khả năng thanh toán hiện hành                        | 2,15   | 1,51  |
| 6   | Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn                      | 1,98   | 1,21  |
| 7   | Khả năng thanh toán nhanh                            | 0,75   | 0,27  |
| 8   | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu          | 9,04%  | 3,30% |
| 9   | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu            | 6,56%  | 2,67% |
| 10  | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên tổng tài sản       | 12,62% | 2,84% |
| 11  | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản         | 9,16%  | 2,3%  |
| 12  | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên nguồn vốn chủ sở hữu | 17,99% | 7,09% |

[Nguồn: Số liệu từ Ghi chú báo cáo tài chính Khối hạch toán tập trung Tổng công ty Hàng không Việt Nam-Phụ lục 11]

Tuy nhiên, các chỉ tiêu phân tích tài chính chưa được xem xét, đánh giá để phản ánh cơ cấu tài sản, nguồn vốn, khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi của Khối có ở mức độ hợp lý hay không, các nguyên nhân, yếu tố tác động đến các chỉ tiêu này để từ đó tìm ra giải pháp phù hợp cho quản lý. Chẳng hạn, tỷ suất đầu tư của Khối năm 2005 là 74%, so với năm 2004 (60%) đã tăng nhiều, như vậy có thích hợp với yêu cầu và đặc điểm kinh doanh của Khối hay không, mức độ đầu tư như vậy có hợp lý không? Tỷ suất tự tài trợ của Khối năm 2005 là 33%, giảm nhiều so với 2004 (53%), như vậy có đảm bảo mức độ độc lập về tài chính trong kinh doanh không? Tất cả các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán của Khối năm 2005 đều giảm so với 2004. Ví dụ, khả năng thanh toán nhanh năm 2005 của Khối là 0,27 đã giảm mạnh so với năm 2004 (0,75), như vậy Khối có đảm bảo đáp ứng được việc thanh toán các khoản nợ đến hạn không? Bên cạnh đó, các chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi cũng giảm nhiều trong năm 2005. Chẳng hạn, tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản của Khối năm 2005 cũng ở mức rất thấp (2,3%), giảm nhiều so với năm 2004 (9,16%), nguyên nhân dẫn đến tình trạng này là gì? Các biện pháp khả thi có thể áp dụng để khắc phục tình trạng trên? Tất cả các vấn đề trên đều chưa được đề cập khi áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại cấp 2- Khối thuộc Tổng công ty.

*Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* được sử dụng trong báo cáo là phương pháp so sánh kết hợp với phương pháp phân tích tỷ lệ và phương pháp phân tích chi tiết để tính toán các chỉ tiêu tài chính, phân tích và so sánh các chỉ tiêu này giữa năm nay và năm trước. Tuy nhiên, phương pháp so sánh được thể hiện chưa rõ nét, chỉ dừng ở mức liệt kê số liệu năm báo cáo bên cạnh số liệu năm ngay trước năm báo cáo mà chưa tính toán sự biến động tuyệt đối hay tương đối. Chẳng hạn, khả năng thanh toán hiện hành của Khối năm 2005 là 1,51 được đặt cạnh số liệu khả năng thanh toán năm 2004 là 2,15 nhưng chưa phân tích rõ như vậy hệ số thanh toán hiện hành đã giảm bao nhiêu về mức cũng như tỷ lệ phần trăm [Bảng 2.4]. Phương pháp phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết được sử dụng cũng còn nhiều hạn chế sẽ được trình bày ở phần đánh giá thực trạng 2.3.

*Cơ sở dữ liệu* cho phân tích trên là các báo cáo tài chính của toàn Khối hạch toán tập trung bao gồm bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh và báo cáo lưu chuyển tiền tệ. Báo cáo tài chính của Khối được kiểm toán bởi công ty Kiểm toán Việt Nam (VACO) nay đã được chuyển đổi thành công ty Deloitte Vietnam. Công việc kiểm toán bao gồm việc kiểm tra các bằng chứng xác minh cho các số liệu và các ghi chú trên báo cáo tài chính trên cơ sở chọn mẫu, đồng thời tiến hành đánh giá các chính sách kế toán được áp dụng cũng như đánh giá về việc trình bày các thông tin trên báo cáo tài chính. Kết quả kiểm toán cho thấy, báo cáo tài chính của Khối trong các năm đều được công nhận về cơ bản đã phản ánh một cách trung thực, hợp lý tình hình tài chính và kết quả kinh doanh, phù hợp với Chế độ kế toán Việt Nam và các Chuẩn mực kế toán Việt Nam. Trên cơ sở đó có thể thấy số liệu của các báo cáo này có đủ độ tin cậy cho phân tích tài chính. Hiện tại, các nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán như thông tin chung về tình hình kinh tế, môi trường kinh doanh, thông tin về ngành kinh doanh, đặc điểm hoạt động kinh doanh của Khối chưa được khai thác sử dụng cho phân tích.

*Tổ chức công tác phân tích* hiện nay chưa được quan tâm nhiều. Phân tích chưa được thực hiện một cách độc lập mà chỉ là lồng ghép trong thuyết minh báo cáo tài chính. Báo cáo này được phòng kế toán tổng hợp thuộc ban Tài chính kế toán của Hãng Hàng không quốc gia Việt Nam là đơn vị nòng cốt của Khối đồng thời là đơn vị quan trọng nhất của Tổng công ty thực hiện. Báo cáo này thường được lập vào tháng 3 năm sau để phản ánh tình hình tài chính của năm trước. Hiện tại, Khối chưa có bộ phận phân tích tài chính độc lập, chưa xây dựng được quy trình phân tích và cũng chưa quan tâm đến việc lựa chọn loại hình phân tích phù hợp.

**\* Khối hạch toán độc lập**

Hiện tại, không có phân tích tài chính chung cho toàn Khối hạch toán độc lập mà từng đơn vị thuộc Khối này tiến hành phân tích cho riêng đơn vị mình. Tương tự như Khối hạch toán tập trung, *hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* của các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập cũng được thể hiện trong phần thuyết minh báo cáo tài chính hàng năm của đơn vị mình. Hệ thống này bao gồm một số chỉ tiêu đánh

giá khái quát tình hình tài chính dựa theo mẫu “Thuyết minh báo cáo tài chính” do Bộ Tài chính ban hành như đã trình bày ở bảng 2.3. Tuy nhiên, báo cáo của các đơn vị này được lập muộn hơn, thông thường trong khoảng thời gian từ tháng 8 đến tháng 10 năm sau mới lập xong báo cáo cho năm trước.

*Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* tại các đơn vị hạch toán độc lập cũng được áp dụng tương tự như ở Khối hạch toán tập trung, bao gồm phương pháp so sánh, phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết để tính toán các chỉ tiêu tài chính, phân tích và so sánh các chỉ tiêu này. Các chỉ tiêu phân tích được so sánh giữa số liệu năm báo cáo với số liệu năm ngay trước để thấy được sự biến động. Tuy nhiên, cũng tương tự như ở Khối hạch toán tập trung, phương pháp so sánh ở các đơn vị hạch toán độc lập được thể hiện chưa rõ nét, chỉ dừng ở mức đặt các cột số liệu của hai năm liền cạnh nhau mà chưa tính sự biến động về mức hay theo tỷ lệ phần trăm. Các phương pháp phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết được áp dụng cũng còn nhiều hạn chế sẽ được trình bày ở phần đánh giá thực trạng 2.3.

*Cơ sở dữ liệu* cho phân tích cũng mới chỉ sử dụng nguồn thông tin từ hệ thống kế toán bao gồm các báo cáo tài chính của các đơn vị, cụ thể là bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh và báo cáo lưu chuyển tiền tệ. Nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán như thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành kinh doanh, đặc điểm hoạt động kinh doanh chưa được sử dụng cho phân tích vì vậy chưa đủ cơ sở thuyết phục để phân tích các yếu tố tác động đến các chỉ tiêu tài chính phản ánh tình hình tài chính và kết quả kinh doanh của đơn vị.

*Tổ chức công tác phân tích* hiện nay chưa được quan tâm. Các đơn vị hạch toán độc lập chưa thực hiện phân tích tài chính một cách độc lập mà chỉ được thực hiện lồng ghép trong thuyết minh báo cáo tài chính do bộ phận kế toán tiến hành. Các đơn vị này chưa quan tâm đến lựa chọn loại hình phân tích phù hợp, chưa xây dựng quy trình phân tích và cũng chưa có bộ máy phân tích độc lập.

### **2.2.3. Thực trạng tại cấp 3- Đơn vị trực thuộc**

Luận án chọn Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam làm ví dụ vì đây là đơn vị nòng cốt của Tổng công ty và sau khi chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ-công



ty con thì ban tài chính-kế toán của Hãng sẽ trở thành ban tài chính-kế toán của Tổng công ty đảm nhận chức năng phân tích tài chính cho Tổng công ty và toàn tổ hợp.

*Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam được thể hiện trên báo cáo “Đánh giá khái quát tình hình hoạt động và kết quả tài chính” [Phụ lục 16]. Đây là một báo cáo phân tích độc lập được lập vào đầu năm sau để phản ánh kết quả hoạt động của toàn năm trước. Hiện tại, trong các đơn vị của Tổng công ty Hàng không Việt Nam, chỉ có Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là quan tâm đến phân tích tài chính một cách tương đối đầy đủ. Phân tích tài chính được thực hiện một cách độc lập, thể hiện qua báo cáo nói trên.

*Nội dung và chỉ tiêu phân tích tài chính được thực hiện bao gồm:*

- Phân tích tài sản và nguồn vốn kinh doanh:

Tài sản và nguồn vốn được phân tích mức độ biến động so với năm trước trên tổng số cũng như theo từng loại.

Nguồn vốn được phân tích theo cơ cấu bao gồm nguồn vốn vay nợ và nguồn vốn chủ sở hữu. Các nguồn vốn được đánh giá mức độ biến động so với năm trước kèm theo các nguyên nhân gây ra biến động như lãi trong năm, Nhà nước cấp phát vốn từ ngân sách...

Trong các loại tài sản, tài sản dài hạn được chú trọng phân tích với sự biến động của số liệu năm báo cáo so với năm trước. Trong tổng giá trị tài sản cố định, giá trị của đội máy bay được quan tâm nhiều do chiếm tỷ trọng lớn và có ảnh hưởng quan trọng đến hiệu suất vận tải hàng không. Bên cạnh đó là các đánh giá về sự biến động của các loại tài sản dài hạn khác như đầu tư chứng khoán dài hạn, các khoản ký quỹ đặt cọc dài hạn đối với các hợp đồng thuê máy bay... Tài sản ngắn hạn được phân tích mức độ biến động so với năm trước theo từng nhóm tài sản như vốn bằng tiền, các khoản phải thu, tồn kho.

Công nợ trong thanh toán được xem xét trong phân phân tích tài sản và nguồn vốn. Trong đó, phân tích riêng các khoản phải thu và các khoản phải trả. Đặc biệt, các khoản nợ phải thu quá hạn và nợ khó đòi được quan tâm nhiều. Đây

thường là các khoản nợ có giá trị lớn của các hãng hàng không nước ngoài hoặc các đại lý ở nước ngoài. Báo cáo cũng đánh giá khả năng thu hồi nợ thông qua các biện pháp khác nhau như bán nợ, bù trừ nợ thông qua quan hệ và tác động của Chính phủ.

- Phân tích kết quả kinh doanh: bao gồm 3 phần: kết quả khai thác, phân tích thu nhập - chi phí và đánh giá các yếu tố khách quan và chủ quan ảnh hưởng đến kết quả sản xuất kinh doanh

+ Phân tích kết quả khai thác:

Phân tích kết quả vận tải hàng không với các chỉ tiêu như tổng số ghế cung ứng luân chuyển, sản lượng vận tải hành khách, thu suất bình quân trên một hành khách-km, thị phần hành khách trên thị trường quốc tế và thị trường nội địa. Đồng thời cũng phân tích mức độ biến động của các chỉ tiêu này so với năm trước.

+ Phân tích thu nhập và chi phí

Thu nhập được chi tiết với doanh thu vận tải hàng không, thu nhập từ các hoạt động dịch vụ và doanh thu hoạt động tài chính. Phân tích thu nhập chủ yếu dựa trên so sánh với số liệu năm trước để xác định mức độ biến động, trong đó doanh thu vận tải hàng không được chú trọng nhiều do chiếm tỷ trọng lớn. Bên cạnh đó, các nguyên nhân dẫn đến sự biến động của doanh thu vận tải hàng không cũng được quan tâm phân tích như sự tăng, giảm sản lượng vận chuyển, doanh thu bình quân trên một hành khách vận chuyển...

Chi phí được đánh giá trên cơ sở so sánh với tổng chi phí năm trước và phân tích các yếu tố ảnh hưởng như tăng sản lượng khai thác, vận chuyển, chênh lệch tỷ giá do mất giá một số đồng tiền bản tệ...

+ Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả sản xuất kinh doanh

Các yếu tố được phân tích bao gồm 2 nhóm là các yếu tố khách quan và chủ quan.

Nhóm các yếu tố khách quan được xem xét bao gồm các chính sách vĩ mô của Nhà nước và các yếu tố tác động của thị trường và môi trường kinh doanh như mức độ tăng trưởng kinh tế, biến động tỷ giá, sự tác động của thị trường vận tải

hàng không thế giới.

Nhóm các yếu tố chủ quan chủ yếu đề cập đến chính sách tăng cường đầu tư và các nỗ lực của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam trong việc tăng năng lực vận tải hàng không, mở rộng thị trường và tăng thị phần khai thác.

- Cân đối tiền tệ và khả năng thanh toán:

Phân tích biến động số dư tiền ở thời điểm cuối năm so với đầu năm, bên cạnh đó xem xét các yếu tố tác động dẫn đến sự biến động này. Mặt khác, dự báo tình hình sử dụng quỹ tiền tệ trong năm tiếp sau.

- Tình hình thực hiện nghĩa vụ với ngân sách Nhà nước

Các chỉ tiêu phản ánh tình hình thực hiện nghĩa vụ với ngân sách Nhà nước được chi tiết theo các số liệu: số dư phải nộp đầu kỳ, số phải nộp trong kỳ, số đã nộp trong kỳ, số còn phải nộp đến cuối kỳ.

- Thu nhập của người lao động

Phân tích sự biến động của tổng quỹ lương so với năm trước, đồng thời tính đến mức độ tăng giảm của thu nhập bình quân người lao động. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự biến động này như doanh thu hoạt động kinh doanh, số lượng lao động trong năm.

- *Một số chỉ tiêu phân tích tài chính* [Phụ lục 16]

Các chỉ tiêu phân tích tài chính được tính toán trong một phần riêng, bao gồm các chỉ tiêu được phân theo từng nhóm:

- Các chỉ tiêu sinh lời: bao gồm 3 chỉ tiêu:

- + Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu
- + Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu
- + Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu

- Các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán: bao gồm 4 chỉ tiêu:

- + Khả năng thanh toán tổng quát
- + Khả năng thanh toán nhanh
- + Khả năng thanh toán lãi vay
- + Hệ số nợ

- Các chỉ tiêu phản ánh cơ cấu nguồn vốn và tài sản: bao gồm 3 chỉ tiêu:

- + Nguồn vốn chủ sở hữu/ Tổng nguồn vốn
- + Tài sản ngắn hạn/ Tài sản dài hạn
- + Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản

**Bảng 2.5: Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại cấp 3- Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam**

| STT | Chỉ tiêu                                    | Công thức  | Nguồn số liệu  |
|-----|---|--|--|
| 1   | Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu        | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \times 100 (\%)$   | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 60 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và mẫu số là chỉ tiêu mã số 400 trong bảng cân đối kế toán |
| 2   | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế TNDN}}{\text{Tổng doanh thu}} \times 100 (\%)$ | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 50 và mẫu số là chỉ tiêu 01 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh                                   |
| 3   | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu   | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế TNDN}}{\text{Tổng doanh thu}} \times 100 (\%)$   | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 60 và mẫu số là chỉ tiêu 01 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh                                   |
| 4   | Khả năng thanh toán tổng quát               | $\frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{Tổng nợ phải trả}}$                            | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 270 và mẫu số là chỉ tiêu 300 trong bảng cân đối kế toán   |
| 5   | Khả năng thanh toán nhanh                   | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$                             | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 100 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 310 trong bảng cân đối kế toán   |
| 6   | Khả năng thanh toán lãi vay                 | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế và lãi vay}}{\text{Lãi vay}}$                  | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 50 cộng với chỉ tiêu mã số 23 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 23 trong báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh  |
| 7   | Hệ số nợ                                    | $\frac{\text{Phải trả}}{\text{Phải thu}}$  | Tỷ số là chỉ tiêu mã số 312 và mẫu số là chỉ tiêu 131 trong  |

|    |                    |   |  |
|----|--------------------|---|--|
|    |                    |   | bảng cân đối kế toán   |
| 8  | Tỷ suất tự tài trợ | $\frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 (\%)$ | Tử số là chỉ tiêu mã số 400 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 440 trong bảng cân đối kế toán |
| 9  | Cơ cấu tài sản     | $\frac{\text{Tài sản dài hạn}}{\text{Tài sản ngắn hạn}}$              | Tử số là chỉ tiêu mã số 200 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 100 trong bảng cân đối kế toán |
| 10 | Tỷ suất đầu tư     | $\frac{\text{Tài sản dài hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$  | Tử số là chỉ tiêu mã số 200 và mẫu số là chỉ tiêu mã số 270 trong bảng cân đối kế toán |

Như vậy, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam đã đề cập đến ba khía cạnh tài chính quan trọng là khả năng sinh lời, khả năng thanh toán và cơ cấu nguồn vốn, tài sản.

Số liệu về các chỉ tiêu tài chính được áp dụng tại Hãng được thể hiện trong bảng 2.6 dưới đây.

**Bảng 2.6: Số liệu về các chỉ tiêu phân tích tài chính tại cấp 3- Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam**

| STT | Chỉ tiêu                                    | 2005   | 2006   |
|-----|---|--------|--------|
| 1   | Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu        | 13,5%  | 19,5%  |
| 2   | Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu | 6,2%   | 9,1%   |
| 3   | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu   | 4,8%   | 6,7%   |
| 4   | Khả năng thanh toán tổng quát               | 1,014  | 1,157  |
| 5   | Khả năng thanh toán nhanh                   | 1,09   | 0,86   |
| 6   | Khả năng thanh toán lãi vay                 | 2,3    | 6,5    |
| 7   | Hệ số nợ                                    | 9,785  | 10,09  |
| 8   | Tỷ suất tự tài trợ                          | 13,35% | 16,63% |
| 9   | Cơ cấu tài sản                              | 1,54   | 6,21   |
| 10  | Tỷ suất đầu tư                              | 60%    | 86%    |

[Nguồn: Số liệu từ Báo cáo đánh giá khái quát tình hình hoạt động và kết quả tài chính của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam-Phụ lục 16]

Trong các chỉ tiêu nêu trên có nhóm các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán đã được xem xét phân tích về các nguyên nhân gây ra biến động của các chỉ tiêu. Chẳng hạn, khả năng thanh toán lãi vay 6,5% (năm 2006) đã tăng nhiều so với năm trước (2,3%) do lợi nhuận năm 2006 tăng và lãi vay tăng không đáng kể [Phụ lục 16]. Tuy nhiên, các nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi và cơ cấu nguồn vốn, tài sản mới chỉ dừng ở mức so sánh số liệu với năm trước để thấy được mức độ biến động mà chưa phân tích được các yếu tố, nguyên nhân gây ra biến động. Chẳng hạn, tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu 19,5% (năm 2006) tăng so với năm trước (13,5%) do nguyên nhân gì? Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu tăng từ 4,8% (năm 2005) lên 6,7% (năm 2006) chịu tác động của các yếu tố nào? Mặt khác, các chỉ tiêu cũng chưa được xem xét đánh giá để phản ánh khả năng sinh lãi, khả năng thanh toán, cơ cấu nguồn vốn, tài sản của Hãng có ở mức độ hợp lý hay không, các giải pháp phù hợp để khắc phục những vấn đề tồn tại và phát huy những điểm mạnh đã đạt được. Ví dụ, tỷ suất tự tài trợ của Hãng là 16,63% (năm 2006), mặc dù tăng so với năm 2005 (13,35%) nhưng như vậy có đảm bảo được mức độ độc lập về mặt tài chính trong kinh doanh không? Tỷ suất đầu tư tăng từ 60% (năm 2005) lên 83% (năm 2006) có phù hợp với yêu cầu và đặc điểm kinh doanh của Hãng không? Tất cả những vấn đề này chưa được đề cập đến khi áp dụng các chỉ tiêu phân tích tài chính tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam.

#### *Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính*

Trong phân tích chỉ tiêu tài chính tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam, một số phương pháp đã được sử dụng kết hợp, đó là các phương pháp so sánh, phương pháp phân tích tỷ lệ và phương pháp phân tích chi tiết.

Phương pháp so sánh được áp dụng trong phân tích các chỉ tiêu tài chính với tiêu chuẩn so sánh là số liệu năm trước. Phương pháp so sánh tại Hãng được thể hiện rõ nét hơn ở Khối. Kỹ thuật so sánh được sử dụng bao gồm so sánh tuyệt đối là kết quả chênh lệch giữa số liệu năm nay với số liệu năm trước và so sánh tương đối thể hiện bằng tỷ lệ giữa số liệu của năm nay với số liệu của năm trước, chẳng hạn tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu năm 2006 là 6,7% tăng 1,9% so với 2005, tỷ

suất tự tài trợ năm 2006 là 16,63 % tăng 3,28% so với 2005 [Phụ lục 16]. Tuy nhiên, kỹ thuật so sánh này chưa được áp dụng cho toàn bộ các chỉ tiêu mà chủ yếu mới chỉ áp dụng cho nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi là những chỉ tiêu được đặc biệt quan tâm.

Phương pháp phân tích tỷ lệ được áp dụng trong tính toán và nghiên cứu các chỉ tiêu tài chính được trình bày thành 3 nhóm như đã nêu, bao gồm các chỉ tiêu sinh lời, các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán, các chỉ tiêu phản ánh cơ cấu nguồn vốn và tài sản. Phương pháp này được sử dụng kết hợp với phương pháp so sánh để phản ánh sự biến động của các chỉ tiêu này so với năm trước.

Phương pháp phân tích chi tiết được sử dụng để chi tiết hoá các chỉ tiêu theo yếu tố cấu thành, chi tiết các loại tài sản, nguồn vốn, doanh thu và chi phí.

#### *Cơ sở dữ liệu cho phân tích*

Cơ sở dữ liệu được tập hợp từ nhiều nguồn, bao gồm:

- Thông tin từ hệ thống kế toán và thống kê:

Các số liệu kế toán được cung cấp từ phòng kế toán tổng hợp bao gồm các báo cáo tài chính tổng hợp như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, báo cáo lưu chuyển tiền tệ. Các số liệu thống kê được thu nhận từ trung tâm thống kê bao gồm thông tin về kết quả vận tải hàng không như số giờ bay, số chuyến bay, số hành khách vận chuyển, lượng hàng hóa vận chuyển...

- Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán: bao gồm các nhóm:

+ Thông tin chung về tình hình kinh tế: được cung cấp từ Ban Kế hoạch thị trường. Thông tin từ nguồn này chủ yếu đánh giá về tình hình kinh tế xã hội, giá cả thị trường, tỷ giá tiền tệ và các hoạt động ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải hàng không như hoạt động du lịch, hoạt động đầu tư.

+ Thông tin về ngành hàng không khu vực và quốc tế: được cung cấp từ Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương (Association of Asia Pacific Airlines-AAPA), Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (International Civil Aviation Organization – ICAO) và Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (International Air Transport Association – IATA). Thông tin từ nguồn này cung cấp

tình hình thị trường vận tải hàng không trong khu vực và trên thế giới cùng các yếu tố ảnh hưởng như mức độ tăng trưởng kinh tế hoặc xu hướng phát triển du lịch. Bên cạnh đó là thông tin về kết quả vận tải hàng không của các hãng hàng không khu vực (ví dụ như số lượng hành khách, hàng hóa đã chuyên chở, số ghế-km cung ứng, số tải-km cung ứng... ) và các số liệu tài chính khá chi tiết như số liệu phân tích doanh thu, chi phí, các báo cáo tài chính như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, các chỉ số phân tích tài chính...

#### *Tổ chức công tác phân tích*

Hiện nay, Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam chưa có một bộ phận độc lập riêng đảm nhận công tác phân tích tài chính. Công việc này do một nhân viên phòng tài chính đầu tư thuộc ban tài chính kế toán không chuyên trách thực hiện với định kỳ mỗi năm một lần. Ngoài ra, nhân viên này còn phải kiêm nhiệm nhiều công tác khác trong năm. Loại hình phân tích được thực hiện là phân tích sau, thường được tiến hành trong đầu năm sau để phân tích tình hình tài chính và hiệu quả hoạt động kinh doanh của năm trước. Phân tích được tiến hành tổng thể trong phạm vi toàn Hãng và phân tích toàn diện các khía cạnh tài chính. Hiện tại, Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam chưa có quy trình phân tích tài chính, công việc xây dựng quy trình này đang được nhân viên phòng chế độ tiến hành cùng với việc thiết lập những bảng biểu báo cáo phân tích mẫu.

### **2.3. Đánh giá thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

Trên cơ sở thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, phần đánh giá được trình bày trên hai khía cạnh là ưu điểm và nhược điểm của chỉ tiêu phân tích cũng theo 3 cấp: Tổng công ty- Khối- Đơn vị trực thuộc

#### **2.3.1. Ưu điểm**

\* Cấp 1: Tổng công ty

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam đã có những bước phát triển nhất định. Tổng công ty đã có sự quan tâm đến phân



tích chỉ tiêu tài chính. Trong “Báo cáo tổng hợp tình hình vốn - tài sản” của Tổng công ty đã sử dụng một số chỉ tiêu phản ánh khái quát tình hình tài chính mặc dù chưa thật sự có ý nghĩa phân tích [Bảng 2.1].

\* Cấp 2: Khối thuộc Tổng công ty

- Khối hạch toán tập trung

Ưu điểm cơ bản của chỉ tiêu phân tích tài chính cho toàn Khối hạch toán tập trung là *đã hình thành một hệ thống bao gồm một số chỉ tiêu tài chính quan trọng*, bao quát được nhiều khía cạnh như cơ cấu tài sản, nguồn vốn, khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi [Bảng 2.3]. Bên cạnh đó, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính đã được áp dụng thông qua một số phương pháp bao gồm phương pháp so sánh, phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết để tính toán, chi tiết hoá và thể hiện mức độ biến động của các chỉ tiêu trong năm báo cáo so với năm trước

- Khối hạch toán độc lập

Hiện tại, Tổng công ty không tiến hành phân tích tài chính cho toàn Khối hạch toán độc lập. Điều này là phù hợp do công việc phân tích tài chính cho các đơn vị thuộc Khối đã được tiến hành tại từng đơn vị. Ưu điểm của chỉ tiêu phân tích tài chính ở các đơn vị này cũng tương tự ở Khối hạch toán tập trung là *đã hình thành một hệ thống bao gồm một số chỉ tiêu tài chính quan trọng* và hệ thống này đã được áp dụng thông qua một số phương pháp được sử dụng kết hợp bao gồm phương pháp so sánh, phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết.

\* Cấp 3: Đơn vị trực thuộc- Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam

Một điểm nổi trội của chỉ tiêu phân tích tài chính tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là *đã hình thành một hệ thống chỉ tiêu phân tích riêng*. Hệ thống này đã phân tích được một số khía cạnh quan trọng như cơ cấu nguồn vốn, tài sản, khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi [Bảng 2.5]. Hệ thống chỉ tiêu này được áp dụng trong phân tích một cách độc lập tại một báo cáo riêng có tên “Đánh giá khái quát tình hình hoạt động và kết quả tài chính của Hãng Hàng không quốc gia Việt Nam”. Hiện tại, đây là đơn vị dành sự quan tâm nhiều nhất và thực hiện phân tích chỉ tiêu tài chính một cách tốt nhất ở Tổng công ty.

Bên cạnh đó, *cơ sở dữ liệu cho phân tích* tại Hãng khá phong phú. Các nguồn thông tin bao gồm cả nguồn từ hệ thống kế toán và bên ngoài hệ thống kế toán. Thông tin từ hệ thống kế toán được cung cấp khá đầy đủ. Các báo cáo tài chính bao gồm bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh và báo cáo lưu chuyển tiền tệ được lập từ phòng kế toán tổng hợp theo 6 tháng và 1 năm. Nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán đã cung cấp được cả thông tin về môi trường kinh doanh hàng không như tình hình tăng trưởng kinh tế, biến động tỷ giá, hoạt động du lịch, hoạt động đầu tư... Đây là các yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hoạt động vận tải hàng không. Bên cạnh đó thông tin về ngành hàng không khu vực và quốc tế cũng đã được khai thác cho phân tích. Các thông tin này được sử dụng để phản ánh ảnh hưởng của các yếu tố tác động môi trường bên ngoài đến tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Hãng. Chẳng hạn, năm 2006, do sự biến động tỷ giá của các đồng bản tệ và đồng Việt nam so với đồng đôla Mỹ đã làm chi phí của Hãng tăng 50,9 tỷ và doanh thu tăng 79,9 tỷ [Phụ lục 3].

### **2.3.2. Nhược điểm**

#### **\* Cấp 1: Tổng công ty**

Hiện tại, *hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* của Tổng công ty quá sơ lược, chưa đề cập đến các chỉ số tài chính thể hiện các khía cạnh phân tích như cơ cấu tài sản, nguồn vốn, khả năng thanh toán, hiệu quả sử dụng tài sản, khả năng sinh lãi ... và cũng chưa có chỉ tiêu phản ánh được đặc điểm riêng biệt của kinh doanh hàng không. Hệ thống này chỉ bao gồm một số chỉ tiêu phản ánh khái quát tình hình tài chính của Tổng công ty nhưng chưa thực sự có ý nghĩa phân tích. Điều này bắt nguồn từ nguyên nhân phân tích chỉ tiêu tài chính cho toàn Tổng công ty chưa được chú trọng đúng mức, chưa được thực hiện một cách độc lập mà chỉ là lồng ghép, kết hợp thể hiện trong một báo cáo tổng hợp về tình hình tài sản và nguồn vốn, hơn nữa cũng chỉ mới dừng ở mức độ rất đơn giản. Phân tích chỉ bao gồm đánh giá khái quát nguồn vốn chủ sở hữu, nguồn vốn vay bằng cách tính toán sự biến động so với năm trước, phân tích sự biến động của tài sản cố định, vật tư hàng hóa tồn kho và tiền tồn quỹ, tồn khoản, việc phân tích được quan tâm hơn với các khoản phải thu, phải

trả, đặc biệt là các khoản nợ khó đòi. Tuy vậy, việc phân tích này cũng chỉ dừng lại ở mức độ liệt kê các khoản nợ khó đòi chưa xử lý được.

Với hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại, mục tiêu của phân tích tài chính chưa đạt được. Tổng công ty không đánh giá được các khía cạnh tài chính quan trọng, thiếu cơ sở để kiểm soát, đánh giá hoạt động kinh doanh do vậy chưa trợ giúp được ban giám đốc định hướng các quyết định đầu tư, tài trợ, chưa giúp người phân tích dự đoán được tiềm năng tài chính. Tổng công ty không nắm được cơ cấu nguồn vốn, tài sản do đó không biết việc huy động các nguồn vốn có hợp lý hay không, việc phân phối vốn hình thành nên các loại tài sản khác nhau đã phù hợp chưa. Do không biết rõ khả năng thanh toán nên Tổng công ty khó có các biện pháp điều chỉnh thích hợp nhằm đảm bảo khả năng thanh toán của mình trong phạm vi phù hợp vừa đảm bảo chi trả các khoản nợ đến hạn vừa không ứ đọng vốn gây lãng phí. Tổng công ty không đánh giá được tốc độ luân chuyển hàng tồn kho, tốc độ thu hồi công nợ và thanh toán các khoản phải trả nên không xác định được năng lực hoạt động của mình và khó có thể đưa ra các giải pháp phù hợp để đẩy nhanh tốc độ luân chuyển hàng tồn kho, kiểm soát việc thu hồi công nợ và thanh toán các khoản phải trả. Tổng công ty không nắm được hiệu quả sử dụng các loại tài sản cố định, tài sản ngắn hạn do vậy cũng chưa đủ cơ sở thích hợp để xác định mức độ đầu tư hợp lý vào các loại tài sản. Đặc biệt, do không đánh giá được khả năng sinh lãi nên Tổng công ty khó đánh giá được một cách toàn diện hiệu quả hoạt động kinh doanh, các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả và do vậy khó đưa ra được những biện pháp phù hợp để nâng cao hiệu quả.

Với thực trạng như trên, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại của Tổng công ty chưa đáp ứng được yêu cầu của quản lý tài chính. Với các chỉ tiêu quá sơ lược, hệ thống này chưa giúp được Tổng công ty trong việc thẩm định kế hoạch kinh doanh và dự án đầu tư, xác định nhu cầu vốn, huy động vốn. Do không đánh giá được hiệu quả sử dụng tài sản, khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi nên hệ thống này không giúp được Tổng công ty tổ chức sử dụng vốn có hiệu quả, quản lý chặt chẽ chi phí và thu nhập, kiểm soát thường xuyên hoạt động kinh doanh. Bên

cạnh đó, do không đánh giá được tình hình tài chính nên hệ thống này cũng không thể giúp Tổng công ty dự báo tiềm năng tài chính và làm cơ sở cho các kế hoạch tài chính.

*Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* được sử dụng trong báo cáo trên chỉ bao gồm một phương pháp duy nhất là so sánh – so sánh giữa số liệu năm nay với số liệu năm trước của một số chỉ tiêu như nguồn vốn chủ sở hữu, nguồn vốn vay, tài sản cố định, vật tư hàng hóa tồn kho và tiền tồn quỹ, tồn khoản. Góc so sánh cũng chỉ sử dụng số liệu của năm ngay trước năm báo cáo do đó chưa thể hiện được rõ xu hướng phát triển, biến động của các chỉ tiêu này. Bên cạnh đó, kỹ thuật tính toán mức độ biến động của chỉ tiêu chủ yếu mới chỉ được áp dụng cho nguồn vốn chủ sở hữu mà chưa áp dụng cho tất cả các chỉ tiêu. Ngoài ra, các phương pháp thông dụng khác của phân tích tài chính như phương pháp phân tích tỷ lệ, phân tích chi tiết, phương pháp thay thế liên hoàn, phương pháp số chênh lệch, phương pháp Dupont chưa được nghiên cứu để vận dụng một cách phù hợp.

*Cơ sở dữ liệu phục vụ cho tính toán chỉ tiêu phân tích* tại báo cáo trên cũng còn rất hạn chế. Hiện tại, nguồn thông tin duy nhất được sử dụng là thông tin từ hệ thống kế toán bao gồm các báo cáo tài chính của Khối hạch toán tập trung và các báo cáo tài chính của các công ty thuộc Khối hạch toán độc lập. Hiện nay, báo cáo tài chính hợp nhất của toàn Tổng công ty chưa được lập, các số liệu tổng hợp cho toàn Tổng công ty được tính trên cơ sở tính tổng các số liệu tương ứng của các đơn vị thuộc Tổng công ty. Như vậy, cách tính này chưa hợp lý do không phản ánh được đúng bản chất của các số liệu nói trên cho toàn Tổng công ty. Bên cạnh đó, nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán như thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành kinh doanh, thông tin về đặc điểm hoạt động kinh doanh chưa được quan tâm khai thác sử dụng cho phân tích tài chính của toàn Tổng công ty.

*Tổ chức công tác phân tích* của Tổng công ty cũng chưa được chú trọng đúng mức. Hiện nay, việc lựa chọn loại hình phân tích phù hợp chưa được quan tâm, quy trình phân tích chưa được xây dựng và cũng chưa có bộ máy phân tích tài chính độc lập. Việc phân tích tài chính chỉ do một nhân viên không chuyên trách

tiến hành và phân tích cũng chỉ được thực hiện lồng ghép trong một báo cáo về tình hình nguồn vốn và tài sản.

\* Cấp 2: Khối thuộc Tổng công ty

- Khối hạch toán tập trung:

*Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* của Khối còn đơn giản, sơ lược, chỉ bao gồm một số chỉ tiêu tài chính được quy định theo mẫu “Thuyết minh báo cáo tài chính” do Bộ Tài chính ban hành. Đây mới chỉ là một số chỉ tiêu đánh giá khái quát thực trạng tài chính và kết quả kinh doanh, chưa đủ cho người phân tích thấy được các khía cạnh chi tiết hơn như hiệu quả sử dụng các loại tài sản, phân tích luồng tiền, phân tích tốc độ tăng trưởng... và đặc biệt cũng chưa có chỉ tiêu phản ánh được đặc điểm riêng của hoạt động kinh doanh hàng không. Bên cạnh đó, mặc dù Khối đã sử dụng một số chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi nhưng còn sơ lược, chưa đủ để đánh giá một cách sâu sắc các khía cạnh này. Mặt khác, khi áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Khối, các chỉ tiêu chưa được xem xét, đánh giá mức độ phù hợp, các nguyên nhân, yếu tố tác động đến các chỉ tiêu để từ đó đưa ra các giải pháp khả thi cho quản lý.

Với hệ thống chỉ tiêu phân tích được sử dụng, mục tiêu của phân tích tài chính chưa đạt được một cách đầy đủ. Hệ thống này chưa giúp cho phân tích đánh giá được tình hình tài chính một cách toàn diện trên tất cả các khía cạnh do đó chưa giúp cho quản lý kiểm soát tốt hoạt động kinh doanh. Các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả sử dụng các loại tài sản chưa được đề cập nên người phân tích không đánh giá được các loại tài sản đã được sử dụng hợp lý hay chưa, thiếu căn cứ để xác định mức độ đầu tư hợp lý vào từng loại tài sản và khó đưa ra giải pháp để nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản. Trong hệ thống chỉ tiêu hiện tại của Khối chưa sử dụng các chỉ tiêu phân tích luồng tiền nên người phân tích không đánh giá được việc tạo tiền và chi dùng tiền đã hợp lý hay chưa, nguồn tiền có đảm bảo khả năng thanh toán không, do vậy chưa đưa ra được những biện pháp điều chỉnh phù hợp với luồng tiền. Bên cạnh đó, hiện tại Khối chưa sử dụng các chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng nên người phân tích chưa đánh giá được một cách toàn diện sự phát triển lớn

manh cả về chiều rộng lẫn chiều sâu. Do nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi của Khối còn sơ lược nên chưa phản ánh được các khía cạnh này một cách toàn diện. Chẳng hạn Khối chưa sử dụng chỉ tiêu hệ số thanh toán lãi vay nên chưa đánh giá được khả năng chi trả chi phí lãi vay mặc dù chỉ tiêu này khá quan trọng do chi phí lãi vay chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí của Khối. Năng lực hoạt động, khả năng kiểm soát các khoản phải thu, phải trả của Khối chưa được đánh giá do không sử dụng các chỉ tiêu như hệ số quay vòng hàng tồn kho, hệ số quay vòng các khoản phải thu, phải trả...do vậy khó có thể đưa ra các giải pháp phù hợp để đẩy nhanh tốc độ luân chuyển hàng tồn kho, thu hồi công nợ và thanh toán các khoản phải trả. Mặt khác, trong kế hoạch phát triển, Khối hạch toán tập trung sẽ được chuyển đổi thành Tổng công ty Hàng không Việt Nam và sẽ được cổ phần hóa trong năm 2008. Do đó, việc bổ sung những chỉ tiêu phản ánh lãi cơ bản trên cổ phiếu, lợi nhuận trên vốn cổ phần là cần thiết.

Với thực trạng như trên, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại của Khối chưa đáp ứng tốt yêu cầu của quản lý tài chính. Mặc dù, do đã đánh giá khái quát được một số khía cạnh tài chính quan trọng như kết cấu tài sản, nguồn vốn, khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi, hệ thống này đã giúp cho việc xác định nhu cầu vốn, huy động vốn, tổ chức sử dụng vốn. Tuy nhiên, do chưa đánh giá được một cách đầy đủ các khía cạnh tài chính, còn nhiều vấn đề chưa được đề cập như hiệu quả sử dụng tài sản, phân tích luồng tiền, một số vấn đề đã được đề cập nhưng chưa được phân tích sâu sắc như khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi, nên hệ thống chỉ tiêu hiện tại chưa giúp cho quản lý kiểm soát thường xuyên hoạt động kinh doanh, chưa xác định được đầy đủ các điểm mạnh, điểm yếu trong kinh doanh và do vậy chưa đủ cơ sở chắc chắn cho các giải pháp phù hợp trong kinh doanh, đảm bảo đồng vốn được sử dụng đạt hiệu quả cao nhất.

*Một số phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* đã được áp dụng nhưng vẫn còn nhiều nhược điểm tồn tại. Phương pháp so sánh được thể hiện chưa rõ nét như đã trình bày ở phần 2.2.2, bên cạnh đó, phương pháp này chỉ sử dụng gốc so sánh là số liệu của năm ngay trước năm báo cáo nên chưa phản ánh rõ xu hướng biến động

của các chỉ tiêu tài chính. Phương pháp phân tích tỷ lệ còn sử dụng hạn chế, chưa tính được đầy đủ các chỉ tiêu tài chính cần thiết để đánh giá được toàn diện tình hình tài chính của Khối, còn cần phải bổ sung thêm. Phương pháp phân tích chi tiết chủ yếu mới được sử dụng để chi tiết hoá các khoản mục tài sản, nguồn vốn, doanh thu và chi phí, chưa được chú trọng sử dụng để phân tích ảnh hưởng của các yếu tố cấu thành đến các chỉ tiêu này, mặt khác việc phân tích chi tiết theo bộ phận cũng chưa được quan tâm.

*Cơ sở dữ liệu cho phân tích* mới chỉ sử dụng nguồn tài liệu từ hệ thống kế toán bao gồm các báo cáo tài chính của toàn Khối hạch toán tập trung như bảng cân đối kế toán, báo cáo kết quả kinh doanh và báo cáo lưu chuyển tiền tệ. Các thông tin bên ngoài hệ thống kế toán như thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành kinh doanh, đặc điểm hoạt động kinh doanh chưa được sử dụng cho phân tích. Mặc dù các thông tin này đã được kết hợp thể hiện trong báo cáo của Ban giám đốc Tổng công ty Hàng không Việt Nam nhưng hiện tại chưa được vận dụng trong phân tích.

Nhược điểm trong *tổ chức công tác phân tích* cho toàn Khối hạch toán tập trung cũng tương tự như cho Tổng công ty. Do phân tích chưa được tiến hành độc lập, chỉ là một phần kết hợp trong thuyết minh báo cáo tài chính nên phân tích chưa quan tâm đến lựa chọn loại hình phân tích phù hợp, quy trình phân tích chưa được xây dựng và cũng chưa có bộ máy phân tích tài chính độc lập.

- Khối hạch toán độc lập: như đã trình bày ở trên hiện tại không có phân tích chỉ tiêu tài chính cho toàn Khối hạch toán độc lập do đã tiến hành tại từng đơn vị thuộc Khối này. Tuy nhiên, hiện nay công tác phân tích trong các đơn vị chưa được quan tâm đúng mức. Phân tích chưa được tiến hành độc lập mà chỉ là một phần kết hợp trong thuyết minh báo cáo tài chính theo mẫu do Bộ Tài chính ban hành. Do vậy, *hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* tại các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập cũng có những nhược điểm tương tự như của Khối hạch toán tập trung. Bên cạnh đó, các nhược điểm về *phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích* của các đơn vị thuộc Khối này cũng tương tự như Khối hạch toán tập trung đã

trình bày ở trên. Hơn nữa, phân tích tài chính tại các đơn vị độc lập được tiến hành quá muộn, thường hoàn thành vào tháng 8 đến tháng 10 năm sau để phân tích cho năm trước do các báo cáo tài chính được lập muộn

\* Cấp 3: Đơn vị trực thuộc-Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam

*Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính* của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam tuy đã được xây dựng riêng cho Hãng nhưng chưa phản ánh được đầy đủ các khía cạnh của phân tích, hiện tại mới chỉ bao gồm một số chỉ tiêu phản ánh cơ cấu nguồn vốn, tài sản, khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi. Một số nội dung quan trọng của phân tích chưa được đề cập như phân tích hiệu quả sử dụng tài sản, phân tích luồng tiền, phân tích tốc độ tăng trưởng... và hơn nữa cũng chưa có các chỉ tiêu phân tích phản ánh đặc điểm riêng của ngành hàng không. Các chỉ tiêu phân tích tài chính được tính toán để phản ánh cơ cấu nguồn vốn và tài sản, khả năng thanh toán, khả năng sinh lãi còn sơ lược, chưa phản ánh được một cách toàn diện các khía cạnh này. Mặt khác, khi áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Hãng, các chỉ tiêu chưa được xem xét, đánh giá đã đạt được mức độ phù hợp hay chưa, các nguyên nhân, yếu tố tác động đến các chỉ tiêu để từ đó đưa ra các giải pháp thích hợp cho quản lý.

Với hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại, tương tự như ở Khối, mục tiêu phân tích tài chính tại Hãng chưa đạt được một cách đầy đủ. Hệ thống chỉ tiêu này chưa đánh giá được tất cả các khía cạnh tài chính một cách toàn diện nên chưa giúp cho quản lý kiểm soát hoạt động kinh doanh một cách hiệu quả. Hãng không đánh giá được hiệu quả sử dụng tài sản nên khó xác định được các loại tài sản đã được sử dụng hợp lý hay chưa, chưa đủ cơ sở để xác định mức độ đầu tư hợp lý vào từng loại tài sản và khó đưa ra giải pháp để nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản. Hãng không đánh giá được việc tạo tiền và chi dùng tiền đã hợp lý hay chưa, nguồn tiền có đảm bảo khả năng thanh toán không, do vậy chưa đưa ra được những biện pháp điều chỉnh phù hợp với luồng tiền do chưa sử dụng các chỉ tiêu phân tích luồng tiền. Mặt khác, Hãng chưa đánh giá được một cách toàn diện sự phát triển lớn mạnh của đơn vị do chưa sử dụng các chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng cả về chiều rộng



lấn chiều sâu. Nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu nguồn vốn, tài sản, khả năng thanh toán và khả năng sinh lãi của Hãng còn sơ lược nên chưa phản ánh được các khía cạnh này một cách toàn diện. Chẳng hạn khi phân tích cơ cấu nguồn vốn, Hãng chưa đề cập đến chỉ tiêu phản ánh tỷ trọng của nguồn vốn vay nợ trong tổng nguồn vốn. Đây là một chỉ tiêu quan trọng thể hiện mức độ phụ thuộc về mặt tài chính hay mức độ rủi ro tài chính nên cần thiết phải bổ sung. Mặt khác, trong phân tích khả năng thanh toán, việc đánh giá khả năng chi trả chi phí thuê máy bay là cần thiết vì đây là một khoản chi phí lớn và tương đối ổn định của Hãng, tuy nhiên, hiện tại chỉ tiêu này chưa được đề cập. Hãng cũng chưa sử dụng các chỉ tiêu phản ánh khả năng luân chuyển hàng tồn kho, kiểm soát các khoản phải thu, phải trả do vậy khó có thể đưa ra các giải pháp phù hợp để đẩy nhanh tốc độ luân chuyển hàng tồn nhằm nâng cao năng lực hoạt động, kiểm soát việc thu hồi nợ và thanh toán các khoản phải trả. Bên cạnh đó, khi phân tích khả năng sinh lãi còn những chỉ tiêu quan trọng chưa được sử dụng như tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản là một chỉ tiêu đánh giá tổng quát khả năng sinh lãi của toàn bộ tài sản không phân biệt tài sản được hình thành từ nguồn vốn nào, do vậy, người phân tích chưa có được cách nhìn nhận đầy đủ về khía cạnh này và khó đưa ra được những giải pháp phù hợp để nâng cao khả năng sinh lãi của Hãng.

Cũng tương tự như ở Khối, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại của Hãng chưa đáp ứng tốt yêu cầu của quản lý tài chính. Do chưa đánh giá được đầy đủ các khía cạnh tài chính nên hệ thống này chưa giúp cho quản lý kiểm soát tốt hoạt động kinh doanh, chưa quản lý chặt chẽ chi phí và thu nhập do vậy chưa xác định được đầy đủ các điểm mạnh, điểm yếu trong kinh doanh nên chưa giúp cho quản lý có được các giải pháp hữu hiệu, đảm bảo kinh doanh đạt hiệu quả cao nhất. Cũng do hệ thống chỉ tiêu còn sơ lược nên chưa đủ làm cơ sở vững chắc cho dự báo và định hướng các kế hoạch tài chính của Hãng.

*Phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính* tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam cũng có những nhược điểm tương tự như ở Khối hạch toán tập trung. Hơn nữa, mặc dù đã có nguồn số liệu về các hãng hàng không trong khu vực nhưng

trong phương pháp so sánh mới chỉ dừng ở mức so sánh giữa số liệu năm báo cáo với số liệu năm trước của chính Hãng chứ chưa quan tâm đến so sánh với các hãng khác.

Bên cạnh đó, mặc dù *cơ sở dữ liệu cho phân tích* tại Hãng khá phong phú nhưng nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán được khai thác hiện nay mới chỉ bao gồm các thông tin chung về tình hình kinh tế và thông tin về ngành hàng không khu vực và quốc tế còn các thông tin về đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp như mục tiêu và chiến lược kinh doanh của Hãng, chính sách tài chính tín dụng, đặc điểm công nghệ, đặc điểm luân chuyển vốn, tính thời vụ trong hoạt động kinh doanh chưa được quan tâm khai thác phục vụ cho phân tích chỉ tiêu tài chính. Hơn nữa, trong nguồn thông tin về ngành hàng không có các số liệu về kết quả vận chuyển và tình hình tài chính của các hãng hàng không trong khu vực nhưng chưa được khai thác sử dụng. Ngoài ra, một nhược điểm lớn trong hệ thống thông tin phục vụ cho phân tích chỉ tiêu tài chính là hiện nay, chưa có quy trình cung cấp thông tin cụ thể, các bộ phận, cá nhân không được quy định trách nhiệm rõ ràng trong việc cung cấp và thu nhận thông tin, việc hợp tác, liên hệ thu nhận thông tin nhiều khi còn dựa trên quan hệ cá nhân. Điều này đã gây ảnh hưởng đến tính kịp thời, đầy đủ của thông tin cho phân tích chỉ tiêu tài chính và từ đó ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác này.

*Tổ chức công tác phân tích* của Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam hiện tại chưa được chú trọng quan tâm. Hãng không có bộ phận phân tích riêng, chuyên trách thực hiện công việc này mà chỉ do một nhân viên kiêm nhiệm ngoài nhiều công việc khác. Do đó, hiện nay phân tích tài chính tại Hãng cũng mới chỉ được tiến hành mỗi năm một lần. Bên cạnh đó, trong báo cáo phân tích hàng năm Hãng cũng mới chỉ tiến hành được phân tích toàn diện một cách khái quát các mặt của phân tích tài chính mà chưa đi sâu phân tích chuyên đề, tập trung vào một khía cạnh nào đó cần chú trọng như phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không... Hơn nữa phân tích mới chỉ dừng ở mức phân tích tổng thể cho toàn bộ Hãng hàng không mà chưa tiến hành phân tích theo bộ

phận như phân tích cho từng khu vực thị trường, từng đường bay để đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh bộ phận. Quy trình phân tích và các bảng biểu báo cáo phân tích mẫu cũng chưa được xây dựng, do đó nhân viên làm nhiệm vụ phân tích tự tiến hành theo cách làm riêng của mình. Điều này chưa tạo điều kiện thuận lợi cho họ trong công việc. Bên cạnh đó, trong trường hợp công việc này được giao cho nhân viên khác thì nội dung kết cấu của báo cáo phân tích này có thể thay đổi và sẽ gây khó khăn cho người sử dụng báo cáo.

Những nhược điểm còn tồn tại trong hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính, phương pháp phân tích, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam ở các cấp là những điểm cần khắc phục và hoàn thiện. Bên cạnh việc xem xét, đánh giá hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, luận án cũng xem xét hệ thống chỉ tiêu này của một số hãng hàng không nước ngoài để rút ra kinh nghiệm tham khảo.

#### **2.4. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng trong một số hãng hàng không nước ngoài**

Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương là một hiệp hội lớn bao gồm 20 hãng hàng không. Trong đó có nhiều hãng phát triển lớn mạnh như Japan Airlines, Korean Air, Singapore Airlines, Cathay Pacific Airways, Air New Zealand, Thai Airways International, China Airlines, Malaysia Airlines... Theo tài liệu của hiệp hội, các hãng hàng không của hiệp hội đã sử dụng các chỉ tiêu tài chính chủ yếu được phân thành các nhóm như sau [64, tr.43]:

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh và khả năng sinh lãi*

$$\text{- Hệ số quay vòng tài sản} = \frac{\text{Doanh thu}}{\text{Tổng tài sản}} \quad (2.1)$$

Trong đó, tử số là doanh thu của hoạt động kinh doanh (không đề cập đến doanh thu hoạt động tài chính và các khoản doanh thu bất thường). Mẫu số là tổng giá trị tài sản cuối kỳ.

$$\text{- Sức sản xuất của tài sản cố định} = \frac{\text{Doanh thu}}{\text{Giá trị còn lại của tài sản cố định}} \quad (2.2)$$

Tương tự trên, trong chỉ tiêu này, tử số là doanh thu của hoạt động kinh doanh. Mẫu số là toàn bộ giá trị còn lại của tài sản cố định

$$\text{- Hệ số hoạt động kinh doanh} = \frac{\text{Doanh thu hoạt động kinh doanh}}{\text{Chi phí hoạt động kinh doanh}} \quad (2.3)$$

Chỉ tiêu này phân tích mối tương quan giữa doanh thu và chi phí của hoạt động kinh doanh. Chỉ tiêu này càng lớn thì hiệu quả của hoạt động kinh doanh càng cao và ngược lại.

$$\text{- Tỷ suất lợi nhuận hoạt động kinh doanh} = \frac{\text{Lợi nhuận hoạt động kinh doanh}}{\text{Doanh thu hoạt động kinh doanh}} \times 100(\%) \quad (2.4)$$

Chỉ tiêu trên phản ánh trong hoạt động kinh doanh, lợi nhuận chiếm bao nhiêu phần trong doanh thu. Chỉ tiêu này càng cao thì khả năng sinh lãi của hãng hàng không càng lớn và ngược lại.

$$\text{- Tỷ suất lợi nhuận thuần} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Doanh thu hoạt động kinh doanh}} \times 100 (\%) \quad (2.5)$$

Khác với chỉ tiêu trên, trong chỉ tiêu này, tử số là tổng lợi nhuận sau thuế, bao gồm cả lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh và từ các hoạt động khác. Chỉ tiêu này phản ánh lượng lợi nhuận thực sự dành cho doanh nghiệp chiếm bao nhiêu phần trong doanh thu. Chỉ tiêu này càng cao thì khả năng sinh lãi của hãng hàng không càng lớn và ngược lại.

$$\text{- Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} \times 100 (\%) \quad (2.6)$$

Trong chỉ tiêu này, mẫu số là số bình quân. Điều này làm tăng tính chính xác của chỉ tiêu. Hơn nữa, do tử số là lợi nhuận được tạo ra trong cả kỳ nên việc lấy mẫu số là số bình quân sẽ phù hợp hơn là chỉ lấy giá trị vốn chủ sở hữu cuối kỳ.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng thanh toán*

$$\text{- Hệ số thanh toán nợ ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Nợ ngắn hạn}} \quad (2.7)$$

$$\text{- Hệ số thanh toán nhanh} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn} - \text{Hàng tồn kho}}{\text{Nợ ngắn hạn}} \quad (2.8)$$

Bên cạnh hệ số thanh toán nợ ngắn hạn, hệ số thanh toán nhanh cũng được sử dụng để đánh giá khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn của hãng hàng không nhưng ở mức độ nhanh hơn do loại bỏ bớt hàng tồn kho là khoản mục khó chuyển đổi thành tiền hơn khỏi tài sản ngắn hạn

$$\text{- Vốn hoạt động thuần} = \text{Tài sản ngắn hạn} - \text{Nợ ngắn hạn} \quad (2.9)$$

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn*

$$\text{- Tỷ suất TSCĐ} = \frac{\text{Tổng giá trị còn lại của TSCĐ}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 \quad (\%) \quad (2.10)$$

$$\text{- Hệ số vốn vay nợ trên vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Tổng nợ phải trả}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \quad (2.11)$$

$$\text{- Tỷ lệ nợ} = \frac{\text{Tổng nợ phải trả}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 \quad (\%) \quad (2.12)$$

Cách tính và ý nghĩa của các chỉ tiêu trên tương tự cách tính và ý nghĩa các chỉ tiêu này đã được trình bày trong phần 1.1.3 “Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính doanh nghiệp”.

*\* Nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động*

Nhóm này bao gồm các chỉ tiêu đặc trưng của ngành hàng không như đã trình bày ở phần 1.2.3, cụ thể như sau:

- Doanh thu trên một đơn vị hành khách km
- Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km
- Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km
- Chi phí trên một đơn vị hành khách km
- Chi phí trên một đơn vị tải vận chuyển km

- Chi phí trên một đơn vị tải cung ứng km
- Hệ số chuyên chở chung
- Hệ số chuyên chở hành khách

Qua việc xem xét hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của một số hãng hàng không trong Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương nói trên, tác giả nhận thấy một số đặc điểm như sau:

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của các hãng hàng không được chia thành nhiều nhóm để đánh giá các khía cạnh tài chính khác nhau.
- Hệ thống chỉ tiêu này quan tâm nhiều đến hoạt động kinh doanh là hoạt động cơ bản của hãng hàng không thông qua việc chú trọng sử dụng chỉ tiêu doanh thu, chi phí và lợi nhuận của hoạt động kinh doanh.
- Trong hệ thống, có nhóm chỉ tiêu đặc trưng riêng của ngành bao gồm các chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động của hãng hàng không.

Tác giả cho rằng những đặc điểm này là phù hợp với hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của hãng hàng không và có thể được sử dụng như những kinh nghiệm thực tiễn trong quá trình hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

## **TIÊU KẾT CHƯƠNG 2**

Để tồn tại và phát triển lớn mạnh trong môi trường có tính cạnh tranh ngày càng cao, Tổng công ty Hàng không Việt Nam cần chú trọng đến phân tích tài chính, coi đây là công cụ đắc lực cho quản lý nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên, qua nghiên cứu tình hình thực tế tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam cho thấy hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính chưa được xây dựng một cách phù hợp. Phân tích tài chính đã được thực hiện nhưng mới dừng ở mức độ sơ lược, chưa được quan tâm nhiều và nói chung chưa được thực hiện độc lập mà chủ yếu được lồng ghép trong phần thuyết minh báo cáo tài chính. Trong toàn Tổng công ty chỉ có Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam là đã thực hiện phân tích một

cách độc lập và hình thành hệ thống chỉ tiêu phân tích riêng, tuy nhiên trong phân tích vẫn còn nhiều vấn đề cần khắc phục và hoàn thiện.

Trên cơ sở nghiên cứu cụ thể thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cũng như các yếu tố có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả áp dụng hệ thống này như phương pháp phân tích, cơ sở dữ liệu cho phân tích và tổ chức công tác phân tích tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, chương 2 đã có nhận xét về những ưu điểm và nhược điểm còn tồn tại. Mặt khác, chương 2 cũng đã xem xét hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của 20 hãng hàng không thuộc hiệp hội hàng không châu Á Thái Bình Dương. Đây sẽ là những cơ sở quan trọng để hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính và bên cạnh đó là hoàn thiện phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích nhằm tạo điều kiện cho hệ thống chỉ tiêu được áp dụng tốt trong chương 3.

## **CHƯƠNG 3**

### **HOÀN THIỆN HỆ THỐNG CHỈ TIÊU PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH TẠI TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

#### **3.1. Tính cấp thiết và những yêu cầu cơ bản của việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

##### **3.1.1. Chiến lược phát triển của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

Trong xu thế hội nhập quốc tế hiện nay, Tổng công ty Hàng không Việt Nam hoạt động trong môi trường gắn liền với hàng không quốc tế. Ngành hàng không toàn cầu đang chịu tác động của rất nhiều yếu tố như sự tăng trưởng và suy thoái của các nền kinh tế, các mối quan hệ quốc tế, các yếu tố về chính trị và địa lý, nhu cầu đi lại của khách doanh nhân, nhu cầu du lịch... Trong đó, phần lớn sự tăng trưởng về giao thông bằng đường hàng không có được là do sự tăng trưởng về kinh tế. Bên cạnh đó, thương mại quốc tế, cải tiến trong các dịch vụ về hàng không, giá vé giảm cũng làm cho việc đi lại tăng lên. Theo nghiên cứu của Hàng không Việt Nam thì Châu Âu, Nam Mỹ và Đông Bắc Á có mức tăng trưởng đi lại bằng đường hàng không lớn nhất. Ở Đông Nam Á, việc đi lại bằng đường hàng không tiếp tục tăng trưởng, các tuyến bay trong khu vực duy trì tốt các chuyến bay tới Hoa kỳ và Châu Âu.

Tuy nhiên, hiện nay ngành hàng không quốc tế đang phải đối mặt với nhiều thách thức lớn. Các khó khăn chính đang gặp phải bao gồm:

- Sự bất ổn về chính trị quốc tế như chiến tranh, nạn khủng bố... ảnh hưởng xấu đến nhu cầu đi lại bằng hàng không.
- Sự bất ổn định về giá dầu ảnh hưởng đến chi phí nhiên liệu là một loại chi phí quan trọng trong ngành.
- Cần nhiều vốn để tái đầu tư thiết bị mới và thay thế các thiết bị cũ, đặc biệt đầu tư cho đội ngũ máy bay với giá trị lớn.
- Tính cạnh tranh lớn trong ngành hàng không.

Hoạt động trong môi trường phức tạp và có tính cạnh tranh cao, các hãng



hàng không phải tự mình tìm ra lợi thế riêng để tồn tại và phát triển. Trong bối cảnh chung của ngành, Hàng không Việt Nam cũng phải đối diện với những khó khăn thách thức nói trên, đặc biệt là sự cạnh tranh với các hãng hàng không khu vực và quốc tế. Sự phát triển của các hãng hàng không giá rẻ trong khu vực càng làm cho cuộc cạnh tranh thêm gay gắt. Tuy nhiên, Hàng không Việt Nam cũng lại có điều kiện thuận lợi trong hợp tác phát triển. Sự kiện Việt Nam gia nhập WTO đã tạo ra cơ hội phát triển cho nền kinh tế và qua đó tạo ra tăng trưởng về giao thông bằng đường hàng không. Mặt khác, với tình hình chính trị ổn định, Việt Nam vẫn được coi là một trong những điểm đến an toàn nhất trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương. Điều này góp phần thúc đẩy tăng trưởng đầu tư nước ngoài, thương mại quốc tế và du lịch tại Việt Nam là những yếu tố quan trọng làm tăng cầu về giao thông hàng không.

Với những điều kiện thuận lợi và khó khăn thách thức trên, để vươn lên lớn mạnh và bền vững, Tổng công ty Hàng không Việt Nam phát triển với chiến lược đến năm 2020 như sau:

- Xây dựng Tổng công ty Hàng không Việt Nam thành một tập đoàn kinh tế mạnh trên cơ sở chuyển đổi mô hình tổ chức quản lý từ Tổng công ty Nhà nước sang mô hình công ty mẹ- công ty con, thay thế cơ chế quản lý hành chính giữa Tổng công ty và các đơn vị trực thuộc bằng cơ chế tài chính dựa trên quyền sở hữu về vốn.

- Tổng công ty lấy kinh doanh vận tải hàng không làm nòng cốt đồng thời đa dạng hoá ngành nghề kinh doanh, phát huy vai trò của một ngành kinh tế kỹ thuật mũi nhọn, phục vụ nhiệm vụ công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

- Xây dựng mạng đường bay rộng lớn và hợp tác tốt với các đối tác quốc tế.

- Tập trung ưu tiên phát triển đội máy bay công nghệ mới, sức tải trung bình và cân đối giữa tần suất bay và giá thành khai thác đảm bảo tần suất bay dày và khả năng hoán đổi điều tiết

- Có mức giá cạnh tranh và chất lượng dịch vụ hợp lý.

### **3.1.2. Tính cấp thiết và những yêu cầu cơ bản của việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

*\* Tính cấp thiết phải hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam*

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam cấp thiết phải hoàn thiện bắt nguồn cả từ nguyên nhân khách quan và chủ quan.

Về mặt khách quan, những khó khăn thách thức đối với ngành hàng không tạo áp lực đối với Tổng công ty Hàng không Việt Nam phải tăng cường quản lý, nâng cao hiệu quả kinh doanh để tồn tại và không ngừng lớn mạnh. Với mục tiêu đó, theo các chiến lược phát triển đã đề ra, nâng cao hiệu quả quản lý là một yêu cầu cấp thiết với Tổng công ty. Với vai trò là một công cụ đắc lực của quản lý, phân tích tài chính nói chung và hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính nói riêng cần được đặc biệt chú trọng. Với một hệ thống chỉ tiêu phù hợp, phân tích tài chính sẽ giúp Tổng công ty ra các quyết định đúng đắn trong hoạt động nhằm đạt hiệu quả cao nhất trong kinh doanh. Bên cạnh đó, theo kế hoạch phát triển, Tổng công ty sẽ được cổ phần hóa vào năm 2008, các cổ đông hiện hữu và tiềm tàng sẽ đặc biệt quan tâm đến tình hình tài chính của Tổng công ty. Một hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phù hợp sẽ giúp họ có được thông tin hữu ích để ra các quyết định hợp lý. Hơn nữa, trong xu thế hội nhập của nền kinh tế nói chung và ngành hàng không nói riêng, theo chiến lược phát triển hợp tác quốc tế của Tổng công ty, một hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phù hợp với ngành hàng không là cần thiết nhằm tạo điều kiện so sánh hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty với các hãng hàng không quốc tế.

Về mặt chủ quan, với những nhược điểm còn tồn tại như đã đề cập ở phần 2.3.2, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính hiện tại chưa đáp ứng được yêu cầu của quản lý và những đối tượng quan tâm, chưa phù hợp với đặc điểm kinh doanh của ngành hàng không nói chung và Tổng công ty nói riêng, do vậy chưa giúp cho phân tích tài chính thể hiện được vai trò quan trọng của mình.

Với những nguyên nhân trên, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng

công ty Hàng không Việt Nam cần được hoàn thiện để đáp ứng được yêu cầu của quản lý và các đối tượng quan tâm, phù hợp với chiến lược phát triển của Tổng công ty.

*\* Những yêu cầu cơ bản của việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam*

Trên cơ sở đáp ứng yêu cầu của quản lý và các đối tượng có lợi ích liên quan, việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của Tổng công ty cần đạt được các yêu cầu cơ bản sau:

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính phải bao gồm các chỉ tiêu có khả năng phản ánh tình hình tài chính của Tổng công ty một cách toàn diện, trên nhiều khía cạnh khác nhau, đảm bảo đáp ứng được nhu cầu về phân tích tài chính cho nhiều đối tượng khác nhau.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần được xây dựng trên cơ sở chế độ chính sách tài chính kế toán hiện hành. Điều này đảm bảo cho việc Tổng công ty có thể đáp ứng yêu cầu về báo cáo các chỉ tiêu phân tích tài chính theo quy định. Mặt khác, điều này sẽ đảm bảo tính khả thi trong việc tính toán các chỉ tiêu dựa trên cơ sở các số liệu kế toán tài chính sẵn có.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có tính khoa học nhưng đồng thời cần dễ hiểu, dễ áp dụng để nâng cao tính khả thi và có hiệu quả. Các chỉ tiêu phân tích nên sắp xếp theo các nhóm nội dung khác nhau. Điều này giúp cho người đọc dễ sử dụng và liên hệ giữa các chỉ tiêu phản ánh cùng một khía cạnh của tình hình tài chính trong doanh nghiệp.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần bao gồm các chỉ tiêu đặc trưng riêng của ngành vận tải hàng không phù hợp với đặc điểm kinh doanh của ngành. Các chỉ tiêu này giúp cho việc đánh giá, so sánh hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty với các hãng hàng không trong khu vực và quốc tế. Với chiến lược phát triển hợp tác quốc tế của Tổng công ty điều này trở nên rất quan trọng.

- Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần được xây dựng phù hợp với đặc điểm hoạt động kinh doanh riêng biệt của Tổng công ty Hàng không Việt Nam để

có thể phản ánh hiệu quả hoạt động một cách chính xác và hợp lý. Hơn nữa, hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phải dựa trên cơ sở thực tế là hiện tại, Tổng công ty đang trong quá trình chuyển đổi mô hình tổ chức từ Tổng công ty nhà nước sang mô hình công ty mẹ- công ty con. Hệ thống chỉ tiêu phải phù hợp với mô hình mới.

- Bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần hoàn thiện phương pháp phân tích, cơ sở dữ liệu phục vụ phân tích và tổ chức công tác phân tích để đảm bảo hệ thống chỉ tiêu được áp dụng một cách hiệu quả, khắc phục được các nhược điểm đang tồn tại.

### **3.2. Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

#### **3.2.1. Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

Trong mô hình tổ chức mới, hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện có thể áp dụng cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam là công ty mẹ hoặc cho toàn tổ hợp bao gồm công ty mẹ và các công ty con. Các công ty con cũng có thể sử dụng hệ thống chỉ tiêu này, riêng nhóm chỉ tiêu phân tích theo đặc điểm riêng của ngành hàng không chỉ áp dụng cho đơn vị tham gia vận chuyển hàng không.

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện theo hướng bổ sung thêm các chỉ tiêu cần thiết và điều chỉnh phương pháp tính cho một số chỉ tiêu đang sử dụng cho phù hợp. Các chỉ tiêu đang sử dụng được đề cập trong bảng 2.3 phản ánh hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại Khối hạch toán tập trung là Khối được chuyển đổi thành Tổng công ty trong mô hình tổ chức mới. Bên cạnh đó, có thể tham khảo các chỉ tiêu được đề cập trong bảng 2.1 và bảng 2.5. Bảng 2.1 đề cập đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính áp dụng tại Tổng công ty trong mô hình cũ mà sẽ được chuyển đổi thành toàn tổ hợp bao gồm công ty mẹ (Tổng công ty Hàng không Việt Nam) và các công ty con trong mô hình tổ chức mới. Bảng 2.5 đề cập đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được áp dụng tại Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam mà ban tài chính kế toán của Hãng trở thành ban tài chính kế toán của Tổng công ty trong mô hình mới, có chức năng thực hiện phân tích tài

chính cho Tổng công ty và toàn tổ hợp. Mặt khác, để phù hợp với QĐ 15/2006/QĐ-BTC về Chế độ Kế toán doanh nghiệp, các thuật ngữ tài sản ngắn hạn, tài sản dài hạn sẽ được sử dụng trong hệ thống chỉ tiêu này.

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện theo từng nhóm, mặc dù giữa các nhóm có sự giao thoa, một chỉ tiêu có thể thuộc về nhiều nhóm, chẳng hạn chỉ tiêu tỷ lệ nợ phản ánh kết cấu nguồn vốn thuộc về nhóm phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn nhưng cũng đồng thời phản ánh mức độ rủi ro tài chính nên có thể thuộc về nhóm phân tích rủi ro. Tuy nhiên, về cơ bản, hệ thống chỉ tiêu được phân nhóm như sau:

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn

Theo tác giả, việc phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn cần nêu lên được những vấn đề sau:

- Sự biến động của tài sản, nguồn vốn và phân tích nguyên nhân, ảnh hưởng của các yếu tố có tác động đến tài sản, nguồn vốn.

- Tỷ trọng từng loại tài sản trong tổng tài sản hiện tại có phù hợp với đặc điểm và yêu cầu kinh doanh của Tổng công ty hay không?

- Mức độ đầu tư vào tài sản dài hạn có phù hợp với chiến lược phát triển dài hạn và các yêu cầu về kỹ thuật công nghệ trong ngành hàng không?

- Tỷ trọng từng loại nguồn vốn trong tổng nguồn vốn hiện tại. Mức độ độc lập về mặt tài chính thể hiện qua nguồn vốn chủ sở hữu. Sức ép về tài chính phản ánh qua nguồn vốn vay nợ. Tổng công ty nên làm gì để giải quyết vấn đề có tính 2 mặt: giữ tự chủ nhất định về mặt tài chính đồng thời sử dụng được lợi thế của nguồn vốn vay nợ.

Hiện tại, tại Tổng công ty đã sử dụng các chỉ tiêu tỷ suất đầu tư, tỷ suất tài sản ngắn hạn, tỷ suất tự tài trợ, tỷ lệ nợ. Bên cạnh các chỉ tiêu đã được sử dụng, cần bổ sung thêm chỉ tiêu: Tổng tài sản = Tổng nguồn vốn (được thể hiện trong bảng 3.1).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích công nợ và khả năng thanh toán

Theo tác giả, phân tích công nợ và khả năng thanh toán cần nêu được các vấn

đề sau:

- Khả năng thanh toán tổng quát của Tổng công ty có ở mức hợp lý hay không?
- Tiền và các loại tài sản ngắn hạn khác có đáp ứng được yêu cầu chi trả các khoản nợ ngắn hạn hay không?
- Mối tương quan giữa các khoản nợ phải thu và phải trả có hợp lý không? Điều này đối với hoạt động kinh doanh hàng không có vai trò quan trọng do các khoản phải thanh toán giữa các hãng hàng không phát sinh lớn xuất phát từ các khoản thu hộ tiền vé máy bay, phí chuyên chở ...
- Năng lực hoạt động và khả năng kiểm soát các khoản phải thu, phải trả từ đó đánh giá tiềm năng thanh toán của Tổng công ty.

Hiện tại, tại Tổng công ty đã sử dụng một số chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán nhưng có chỉ tiêu tên gọi chưa phù hợp (chỉ tiêu khả năng thanh toán hiện hành - bảng 2.3). Theo tác giả, chỉ tiêu này nên điều chỉnh lại tên gọi là “Hệ số khả năng thanh toán tổng quát” như sau:

$$\text{- Hệ số khả năng thanh toán tổng quát} = \frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{Tổng nợ phải trả}} \quad (3.1)$$

Bên cạnh đó, cần bổ sung thêm các chỉ tiêu bao gồm: hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn, vốn hoạt động thuần, hệ số nợ phải thu so với nợ phải trả, hệ số khả năng chi trả lãi vay, hệ số khả năng chi trả lãi vay và chi phí thuê máy bay, hệ số quay vòng hàng tồn kho, hệ số quay vòng các khoản phải thu và hệ số quay vòng các khoản phải trả (được thể hiện trong bảng 3.1).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích luồng tiền

Theo tác giả, phân tích luồng tiền cần thể hiện được các vấn đề sau:

- Tổng công ty đã tạo tiền như thế nào, từ nguồn nào là chủ yếu?
- Việc chi dùng tiền của Tổng công ty có hợp lý không?
- Nguồn tiền của Tổng công ty có đảm bảo khả năng thanh toán không?

Hiện tại, tại Tổng công ty mới sử dụng chỉ tiêu khả năng thanh toán nhanh có

liên quan đến phân tích luồng tiền. Theo tác giả, cần bổ sung thêm một số chỉ tiêu bao gồm: hệ số luồng tiền trên doanh thu, hệ số luồng tiền trên lợi nhuận, hệ số luồng tiền trên tài sản, mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh, hệ số đảm nhận nợ của dòng tiền và hệ số đảm nhận chi trả cổ tức của dòng tiền (được thể hiện trong bảng 3.1).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản

Hiệu quả sử dụng tài sản được đánh giá một cách tổng quát trên tổng tài sản và theo từng loại tài sản. Phân tích hiệu quả sử dụng tài sản cần phản ánh được những khía cạnh sau:

- Hiệu suất sử dụng và sinh lãi chung của tổng tài sản
- Tài sản cố định được sử dụng như thế nào và khả năng sinh lãi
- Tốc độ luân chuyển và hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn

Hiện nay, tại Tổng công ty chưa sử dụng các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả sử dụng tài sản. Theo tác giả, để đáp ứng được các yêu cầu trên, trong phân tích cần sử dụng các chỉ tiêu sau:

Hiệu quả sử dụng tổng tài sản được đánh giá bằng các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, hệ số quay vòng tài sản.

Hiệu quả sử dụng tài sản cố định và tài sản ngắn hạn được phản ánh qua các chỉ tiêu bao gồm: sức sản xuất của tài sản cố định, khả năng sinh lãi của tài sản cố định, suất hao phí của tài sản cố định, khả năng sinh lãi của tài sản ngắn hạn, suất hao phí của tài sản ngắn hạn, hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn, thời gian của một vòng luân chuyển tài sản ngắn hạn và hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn (được thể hiện trong bảng 3.1).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không

Tổng công ty Hàng không Việt Nam với đặc điểm riêng biệt của ngành hàng không cần sử dụng các chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí một cách chi tiết để đánh giá hiệu quả hoạt động của từng loại dịch vụ hàng không. Hiện nay, tại Tổng công ty chưa sử dụng nhóm chỉ tiêu này. Theo tác giả, cụ thể, cần sử dụng các chỉ

tiêu bao gồm: doanh thu trên một đơn vị hành khách km, doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km, doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km, chi phí toàn bộ trên một đơn vị hành khách km, chi phí toàn bộ trên một đơn vị tải vận chuyển km, chi phí toàn bộ trên một đơn vị tải cung ứng km, hệ số chuyên chở chung và hệ số chuyên chở hành khách (được thể hiện trong bảng 3.1).

Để tính các chỉ tiêu trên, cần sử dụng các công thức dưới đây:

$$\text{Tổng số hành khách km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Số hành khách thực tế của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

$$\text{Tổng tải vận chuyển km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Khối lượng hàng hoá và hành khách quy đổi được chuyên chở thực tế của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

$$\text{Tổng tải cung ứng km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Tổng tải cung ứng của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

$$\text{Tổng số ghế cung ứng km} = \sum_{i=1}^n \left( \text{Tổng số ghế ngồi sẵn có của tuyến đường bay } i * \text{Độ dài tuyến đường bay } i \right)$$

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi

Theo tác giả, phân tích khả năng sinh lãi cần phản ánh được các vấn đề sau:

- Khả năng sinh lãi của Tổng công ty có ở mức độ hợp lý trong ngành hàng không?
- Xu hướng biến động của khả năng sinh lãi
- Các biện pháp cải thiện hiệu quả kinh doanh của Tổng công ty (nếu hiệu quả ở mức độ thấp) hoặc giữ vững và tiếp tục nâng cao hiệu quả (nếu hiệu quả đạt được mức độ cao)

Hiện tại, tại Tổng công ty đã sử dụng một số chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi, bao gồm tỷ suất lợi nhuận trước hoặc sau thuế trên doanh thu, tỷ suất lợi nhuận



trước hoặc sau thuế trên tổng tài sản, tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu. Tuy nhiên, theo tác giả, các chỉ tiêu này cần có sự điều chỉnh về cách tính như sau:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu} = \frac{\text{Lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Doanh thu thuần}} \quad (3.2)$$

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản} = \frac{\text{Lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Tài sản bình quân}} \quad (3.3)$$

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} \quad (3.4)$$

Các chỉ tiêu trên có thể được tính với tử số là lợi nhuận sau thuế để phản ánh số lợi nhuận thực sự còn lại cho Tổng công ty hoặc được tính với lợi nhuận trước thuế để loại trừ ảnh hưởng của thuế thu nhập là yếu tố mà Tổng công ty không kiểm soát được hoặc có thể được tính với lợi nhuận trước thuế và lãi vay để loại trừ ảnh hưởng của kết cấu nguồn vốn. Đặc biệt, với các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản và tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu, mẫu số nên sử dụng giá trị bình quân vì tử số trong các chỉ tiêu này phản ánh lợi nhuận được tạo ra trong suốt cả kỳ nên việc lấy mẫu số là số bình quân sẽ hợp lý hơn là chỉ lấy số cuối kỳ.

Trong kế hoạch phát triển, Tổng công ty Hàng không Việt Nam sẽ được cổ phần hóa vào năm 2008. Vì vậy, cần bổ sung vào hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính các chỉ tiêu lãi cơ bản trên cổ phiếu, lãi cơ bản trên vốn cổ phần, hệ số giá cả cổ phiếu so với lợi nhuận và hệ số lợi tức cổ phần (được thể hiện trong bảng 3.1).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty

Tăng trưởng được thể hiện qua sự phát triển lớn mạnh của Tổng công ty cả về chiều rộng và chiều sâu. Mức độ tăng trưởng được phản ánh qua các chỉ tiêu cơ bản: tổng tài sản, tổng vốn chủ sở hữu, doanh thu, lợi nhuận, số lượng lao động, thu nhập bình quân của người lao động.

Hiện nay, tại Tổng công ty chưa sử dụng các chỉ tiêu đánh giá mức độ tăng trưởng. Để phân tích vấn đề này, theo tác giả cần sử dụng các chỉ tiêu bao gồm: tốc độ tăng trưởng tài sản, tốc độ tăng trưởng vốn chủ sở hữu, tốc độ tăng trưởng doanh thu, tốc độ tăng trưởng lợi nhuận, tốc độ tăng trưởng lao động và tốc độ tăng trưởng thu nhập bình quân người lao động (được thể hiện trong bảng 3.1).

Trong đó, chỉ tiêu tốc độ tăng trưởng lợi nhuận có thể sử dụng lợi nhuận sau thuế để phản ánh mức lợi nhuận thực sự còn lại của Tổng công ty sau khi làm nghĩa vụ với Nhà nước hoặc lợi nhuận trước thuế để loại trừ ảnh hưởng của thuế thu nhập là yếu tố Tổng công ty không kiểm soát được.

Các chỉ tiêu trên cần được kết hợp sử dụng để phản ánh mức độ tăng trưởng trên nhiều khía cạnh. Mức độ tăng trưởng tài sản, tăng trưởng số lượng cán bộ công nhân viên cho thấy sự tăng quy mô về vốn và yếu tố lao động. Mức độ tăng trưởng doanh thu phản ánh vị trí của Tổng công ty trên thị trường vận tải hàng không. Tăng trưởng vốn chủ sở hữu vừa phản ánh quy mô tăng vốn vừa phản ánh mức độ độc lập về mặt tài chính. Chỉ tiêu tăng trưởng lợi nhuận lại phản ánh sự lớn mạnh của Tổng công ty theo chiều sâu trên khía cạnh hiệu quả của hoạt động kinh doanh.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích rủi ro

Rủi ro có nhiều loại, trong khuôn khổ luận án, tác giả xin được đề cập đến hai loại là rủi ro trong kinh doanh và rủi ro tài chính.

- Rủi ro trong kinh doanh:

Trong kinh doanh, có nhiều rủi ro tác động có thể gây cản trở hoặc thiệt hại cho Tổng công ty, chẳng hạn thời tiết xấu có thể khiến phải hủy hoặc hoãn các chuyến bay, thiên tai, dịch bệnh có thể làm giảm lượng khách du lịch dẫn đến giảm doanh thu....Tuy nhiên, trong khuôn khổ luận án, tác giả xin được trình bày rủi ro mà Tổng công ty có thể quản lý và tác động để giảm thiểu thiệt hại, đó là rủi ro về chi phí.

Trong các khoản mục chi phí của Tổng công ty, chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn (chi phí nhiên liệu chiếm 24%, 25% và 25% giá vốn hàng bán trong các năm 2004, 2005 và 2006-theo số liệu báo cáo tài chính của Tổng công ty-phụ lục 7,

11, 15). Do vậy, khi giá nhiên liệu thay đổi sẽ ảnh hưởng lớn đến kết quả kinh doanh. Hiện tại, Tổng công ty sử dụng nhiên liệu cho các đường bay trong nước do công ty Xăng dầu Hàng không cung cấp. Đây là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên, là công ty con của Tổng công ty. Công ty Xăng dầu Hàng không nhập khẩu xăng dầu trực tiếp từ nước ngoài. Với các đường bay quốc tế, Tổng công ty mua nhiên liệu từ các công ty nước ngoài. Do vậy, khi giá nhiên liệu trên thị trường thế giới biến động sẽ ảnh hưởng lớn đến chi phí nhiên liệu của Tổng công ty. Để giảm thiểu rủi ro do tác động của sự biến động giá này, Tổng công ty nên sử dụng hợp đồng mua nhiên liệu xác định trước giá cho tương lai. Theo hợp đồng đó, Khối lượng nhiên liệu sẽ được cung cấp trong tương lai nhưng giá mua được xác định ngay tại thời điểm ký hợp đồng. Như vậy, dù giá nhiên liệu trên thị trường thế giới có biến động cũng không ảnh hưởng đến giá mua và do đó chi phí nhiên liệu không bị ảnh hưởng. Hiện tại, Tổng công ty chưa sử dụng loại hợp đồng trên nhưng với tình hình biến động của giá nhiên liệu trên thế giới, đây là một biện pháp cần thiết để giảm thiểu rủi ro về chi phí nhiên liệu- một loại chi phí lớn của Tổng công ty. Để xác định được ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh nếu Tổng công ty sử dụng loại hợp đồng trên, theo tác giả có thể sử dụng chỉ tiêu sau:

$$\begin{array}{l} \text{Mức độ ảnh hưởng đến} \\ \text{kết quả kinh doanh} \\ \text{khi sử dụng} \\ \text{hợp đồng xác định} \\ \text{trước giá cho tương lai} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Khối lượng} \\ \text{nhiên liệu} \\ \text{mua trong kỳ} \end{array} * \left( \begin{array}{l} \text{Giá thực tế} \\ \text{trên thị trường} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Giá xác định} \\ \text{trước trong} \\ \text{hợp đồng} \end{array} \right) \quad (3.5)$$

- Rủi ro tài chính:

Mức độ rủi ro tài chính được phản ánh qua cơ cấu nguồn vốn của Tổng công ty. Nếu nguồn vốn vay nợ chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nguồn vốn, Tổng công ty sẽ phải chịu sức ép lớn về mặt tài chính, mức độ rủi ro sẽ cao. Ngược lại, khi nguồn vốn chủ sở hữu chiếm tỷ trọng lớn, Tổng công ty sẽ tự chủ cao trong tài chính, mức độ rủi ro sẽ giảm. Tuy nhiên, nguồn vốn vay nợ có thể được sử dụng hữu hiệu trong

huy động vốn, đặc biệt là cho các dự án dài hạn như đầu tư cho đội máy bay để nâng cao năng lực vận chuyển, mở rộng mạng lưới bay, tăng khả năng cạnh tranh của Tổng công ty... Do vậy, Tổng công ty cần phân tích cơ cấu nguồn vốn, duy trì cơ cấu này ở mức thích hợp để giảm bớt rủi ro tài chính nhưng đồng thời đáp ứng được các yêu cầu về vốn cho hoạt động kinh doanh.

Để phản ánh mức độ rủi ro tài chính, hiện nay Tổng công ty đã sử dụng chỉ tiêu tỷ lệ nợ. Bên cạnh đó, theo tác giả nên bổ sung hệ số vốn vay nợ trên vốn chủ sở hữu để phản ánh mối tương quan trực tiếp giữa hai nguồn vốn này (được thể hiện trong bảng 3.1). Hệ số này càng lớn, mức độ rủi ro tài chính của Tổng công ty sẽ càng cao và ngược lại.

Trên cơ sở bổ sung, điều chỉnh các chỉ tiêu phân tích tài chính như trên, tác giả đã hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Hệ thống chỉ tiêu được thể hiện trong bảng 3.1 dưới đây:

**Bảng 3.1: Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| STT   | Tên chỉ tiêu                   | Công thức   | Ý nghĩa  | Ghi chú             |
|---|--------------------------------|---|--|---------------------|
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn</b> |                                |   |  |                     |
| 1   | Tổng tài sản<br>Tổng nguồn vốn | Tổng tài sản = Tổng nguồn vốn   | Phản ánh quy mô của Tổng công ty qua giá trị tài sản đầu tư và nguồn tài trợ | <i>Được bổ sung</i> |
| 2   | Tỷ suất đầu tư                 | $\frac{\text{TSCĐ đã và đang đầu tư}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$ | Phản ánh thực trạng đầu tư vào cơ sở vật chất kỹ thuật                       | Đã được sử dụng     |

|   |  |  |   |                                  |
|---|--|--|---|----------------------------------|
| 3   | Tỷ suất tài sản ngắn hạn                         | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100 (\%)$        | Phản ánh mức độ đầu tư vào tài sản ngắn hạn có phù hợp không                                    | Đã được sử dụng                  |
| 4   | Tỷ suất tự tài trợ                               | $\frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 (\%)$        | Phản ánh mức độ độc lập về mặt tài chính  | Đã được sử dụng                  |
| 5   | Tỷ lệ nợ   | $\frac{\text{Tổng nợ phải trả}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100 (\%)$      | Phản ánh mức độ phụ thuộc hay rủi ro tài chính  | Đã được sử dụng                  |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích công nợ và khả năng thanh toán</b> |  |  |   |                                  |
| 6   | Hệ số khả năng thanh toán tổng quát              | $\frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{Tổng nợ phải trả}}$                        | Phản ánh khả năng trang trải các khoản nợ của Tổng công ty từ tài sản hiện có                   | Đã được sử dụng                  |
| 7   | Hệ số thanh toán nợ ngắn hạn                     | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Tổng số nợ ngắn hạn}}$                 | Đánh giá khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn  | Đã được sử dụng                  |
| 8   | Hệ số thanh toán nhanh                           | $\frac{\text{Tổng số tiền và tương đương tiền}}{\text{Tổng số nợ ngắn hạn}}$ | Đánh giá khả năng thanh toán nhanh các khoản nợ ngắn hạn  | Đã được sử dụng                  |
| 9   | Hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản | $\frac{\text{Tổng số tiền và tương đương tiền}}{\text{Tài sản ngắn hạn}}$    | Đánh giá tiềm lực thanh toán nợ ngắn hạn từ khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|    |  |   |  |                                  |
|----|--|---|--|----------------------------------|
|    | ngắn hạn   |   |  |                                  |
| 10 | Vốn hoạt động thuần  | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn} - \text{Tổng số nợ ngắn hạn}}{\text{Tổng số nợ ngắn hạn}}$   | Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn bằng tài sản ngắn hạn thông qua chỉ tiêu số tuyệt đối  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 11 | Hệ số thanh toán lãi vay                                   | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế và lãi vay}}{\text{Lãi vay}}$   | Khả năng chi trả lãi vay của Tổng công ty (có ý nghĩa quan trọng do lãi vay chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí)  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 12 | Hệ số thanh toán lãi vay và các khoản chi phí thuê máy bay | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế, lãi vay và các khoản chi phí thuê máy bay}}{\text{Lãi vay và các khoản chi phí thuê máy bay}}$ | Khả năng chi trả lãi vay và các khoản chi phí thuê máy bay của Tổng công ty (có ý nghĩa quan trọng vì Tổng công ty có chi phí thuê máy bay lớn và ổn định) | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 13 | Hệ số nợ phải thu so với nợ phải trả                       | $\frac{\text{Các khoản phải thu}}{\text{Các khoản phải trả}}$   | Mối quan hệ giữa vốn chiếm dụng và bị chiếm dụng   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 14 | Hệ số quay vòng hàng tồn kho                               | $\frac{\text{Giá vốn hàng bán}}{\text{Giá trị hàng hóa tồn kho bình quân}}$   | Tốc độ luân chuyển hàng tồn kho qua đó phản ánh năng lực hoạt động   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|   |  |  |   |                                  |
|---|--|--|---|----------------------------------|
| 15  | Số ngày của một vòng quay hàng tồn kho       | $\frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng hàng tồn kho}}$          | Số ngày trung bình của một vòng quay hàng tồn kho | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 16  | Hệ số quay vòng các khoản phải thu           | $\frac{\text{Tổng tiền hàng bán chịu}}{\text{Số dư bình quân các khoản phải thu}}$     | Tốc độ thu hồi các khoản phải thu                 | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 17  | Số ngày của một vòng quay các khoản phải thu | $\frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng các khoản phải thu}}$    | Thời gian thu hồi công nợ trung bình              | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 18  | Hệ số quay vòng các khoản phải trả           | $\frac{\text{Tổng tiền hàng mua trả chậm}}{\text{Số dư bình quân các khoản phải trả}}$ | Phản ánh khả năng kiểm soát các khoản nợ phải trả | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 19  | Số ngày của một vòng quay các khoản phải trả | $\frac{\text{Số ngày của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng các khoản phải trả}}$    | Thời gian thanh toán công nợ trung bình           | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích luồng tiền</b> |  |  |   |                                  |
| 20  | Hệ số luồng tiền trên doanh                  | $\frac{\text{Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Doanh thu}}$        | Khả năng tạo tiền từ doanh thu của Tổng công ty   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|   |   |   |   |                                  |
|---|---|---|---|----------------------------------|
|   | thu   |   |   |                                  |
| 21  | Hệ số<br>luồng tiền<br>trên lợi<br>nhuận            | $\frac{\text{Luu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh}}$ | Khả năng tạo tiền từ lợi nhuận của Tổng công ty                                   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 22  | Hệ số<br>luồng tiền<br>trên tài<br>sản              | $\frac{\text{Luu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Tổng tài sản}}$                      | Khả năng tạo tiền từ việc sử dụng tài sản của Tổng công ty                        | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 23  | Mức độ<br>tạo tiền từ<br>hoạt động<br>kinh<br>doanh | $\frac{\text{Luu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}{\text{Luu chuyển tiền thuần trong kỳ}}$    | Mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh so với toàn bộ hoạt động của Tổng công ty | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 24  | Hệ số đảm<br>nhận nợ<br>của dòng<br>tiền            | $\frac{\text{Tổng số nợ}}{\text{Luu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}$                        | Khả năng chi trả các khoản nợ của Tổng công ty bằng tiền                          | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 25  | Hệ số đảm<br>nhận chi<br>trả cổ tức                 | $\frac{\text{Cổ tức}}{\text{Luu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh}}$                            | Khả năng chi trả cổ tức bằng tiền của Tổng công ty                                | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản</b> |   |   |   |                                  |
| 26  | Sức sản<br>xuất của<br>TSCĐ                         | $\frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}}$  | Một đồng đầu tư vào TSCĐ đem lại bao nhiêu đồng doanh thu thuần                   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |



|    |   |   |  |                                  |
|----|---|---|--|----------------------------------|
| 27 | Khả năng sinh lãi của TSCĐ                          | $\frac{\text{Lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN}}{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}}$                     | Một đồng đầu tư vào TSCĐ đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận                                    | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 28 | Suất hao phí của TSCĐ                               | $\frac{\text{Nguyên giá bình quân (hoặc giá trị còn lại bình quân) của TSCĐ}}{\text{Doanh thu thuần hay lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN}}$ | Để có được một đồng doanh thu thuần hay lợi nhuận cần đầu tư bao nhiêu đồng TSCĐ             | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 29 | Khả năng sinh lãi của tài sản ngắn hạn              | $\frac{\text{Lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN}}{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}$   | Một đồng đầu tư vào tài sản ngắn hạn đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận                        | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 30 | Suất hao phí của tài sản ngắn hạn                   | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}{\text{Doanh thu thuần hay lợi nhuận trước hoặc sau thuế TNDN}}$                                     | Để có được một đồng doanh thu thuần hay lợi nhuận cần đầu tư bao nhiêu đồng tài sản ngắn hạn | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 31 | Hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn                    | $\frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}$  | Tốc độ luân chuyển tài sản ngắn hạn  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 32 | Thời gian của một vòng luân chuyển tài sản ngắn hạn | $\frac{\text{Thời gian của kỳ phân tích}}{\text{Hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn}}$   | Số ngày trung bình của một vòng quay tài sản ngắn hạn  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|  |   |   |  |                                  |
|--|---|---|--|----------------------------------|
| 33   | Hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn            | $\frac{\text{Tài sản ngắn hạn bình quân}}{\text{Doanh thu thuần}}$              | Để thu được một đồng doanh thu thuần cần đầu tư bao nhiêu đồng tài sản ngắn hạn bình quân                            | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không</b> |   |   |  |                                  |
| 34   | Doanh thu trên một đơn vị hành khách km     | $\frac{\text{Doanh thu chuyên chở hành khách}}{\text{Tổng số hành khách km}}$   | Doanh thu trên một đơn vị sản phẩm là một hành khách km  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 35   | Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km | $\frac{\text{Tổng doanh thu}}{\text{Tổng tải vận chuyển km}}$                   | Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km (tính chung cho cả hành khách và hàng hoá)                               | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 36   | Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km   | $\frac{\text{Tổng doanh thu}}{\text{Tổng tải cung ứng km}}$                     | Doanh thu trên một đơn vị sản phẩm là tấn- km mà Tổng công ty đã cung ứng (không kể khách hàng có sử dụng hay không) | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 37   | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị             | $\frac{\text{Tổng chi phí hoạt động kinh doanh}}{\text{Tổng số hành khách km}}$ | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị sản phẩm là một hành khách km  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|    |   |  |  |                                  |
|----|---|--|--|----------------------------------|
|    | hành khách km                                     |  |  |                                  |
| 38 | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị tải vận chuyển km | $\frac{\text{Tổng chi phí hoạt động kinh doanh}}{\text{Tổng tải vận chuyển km}}$ | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị tải vận chuyển km (tính chung cho cả hành khách và hàng hoá)                               | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 39 | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị tải cung ứng km   | $\frac{\text{Tổng chi phí hoạt động kinh doanh}}{\text{Tổng tải cung ứng km}}$   | Chi phí toàn bộ trên một đơn vị sản phẩm là tấn- km mà Tổng công ty đã cung ứng (không kể khách hàng có sử dụng hay không) | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 40 | Hệ số chuyên chở chung                            | $\frac{\text{Tổng tải vận chuyển km}}{\text{Tổng tải cung ứng km}}$              | Hiệu quả sử dụng năng lực chuyên chở của Tổng công ty tính chung cho cả hành khách và hàng hoá                             | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 41 | Hệ số chuyên chở hành khách                       | $\frac{\text{Tổng số hành khách km}}{\text{Tổng số ghế cung ứng km}}$            | Hiệu quả sử dụng năng lực chuyên chở hành khách của Tổng công ty   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
|    |   |  |  |                                  |

| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi</b> |                                       |   |  |                                  |
|--|---------------------------------------|---|--|----------------------------------|
| 42   | Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu      | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế hoặc sau thuế TNDN hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Doanh thu thuần}} \times 100 (\%)$          | Khả năng tạo ra lợi nhuận từ doanh thu                                       | <i>Được điều chỉnh cách tính</i> |
| 43   | Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản   | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế hoặc sau thuế hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Tài sản bình quân}} \times 100 (\%)$             | Khả năng tạo ra lợi nhuận từ tài sản   | <i>Được điều chỉnh cách tính</i> |
| 44   | Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu | $\frac{\text{Lợi nhuận trước thuế hoặc sau thuế TNDN hoặc trước thuế và lãi vay}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} \times 100 (\%)$ | Khả năng tạo ra lợi nhuận từ vốn chủ sở hữu                                  | <i>Được điều chỉnh cách tính</i> |
| 45   | Hệ số quay vòng tài sản               | $\frac{\text{Doanh thu thuần}}{\text{Tài sản bình quân}}$   | Phản ánh mức độ luân chuyển tài sản qua đó đánh giá hiệu quả sử dụng tài sản | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 46   | Suất hao phí vốn                      | $\frac{\text{NVBQ hoặc VCSHBQ hoặc VVBQ}}{\text{Doanh thu thuần hoặc lợi nhuận trước hoặc sau thuế}}$                               | Để thu được một đồng doanh thu hay lợi nhuận cần đầu tư bao nhiêu đồng vốn   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 47   | Lãi cơ bản trên cổ phiếu              | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế} - \text{Cổ tức cổ phiếu ưu đãi}}{\text{Số cổ phiếu phổ thông}}$                                    | Mỗi cổ phiếu phổ thông thu được bao nhiêu đồng lợi nhuận                     | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|  |  |   |   |                                  |
|--|--|---|---|----------------------------------|
| 48   | Lãi cơ bản trên vốn cổ phần phổ thông  | $\frac{\text{Lợi nhuận sau thuế} - \text{Cổ tức cổ phiếu ưu đãi}}{\text{Vốn cổ phần phổ thông}}$      | Phản ánh khả năng thu nhập trên vốn cổ phần phổ thông   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 49   | Hệ số lợi tức cổ phần                  | $\frac{\text{Lãi cơ bản trên cổ phiếu}}{\text{Giá thị trường của mỗi cổ phiếu}}$                      | Một đồng cổ đông đầu tư vào mua cổ phiếu (theo giá thị trường) mang lại bao nhiêu đồng lợi nhuận        | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 50   | Hệ số giá cả cổ phiếu so với lợi nhuận | $\frac{\text{Giá thị trường của mỗi cổ phiếu}}{\text{Lãi cơ bản trên cổ phiếu}}$                      | Để có được một đồng lợi nhuận trên mỗi cổ phiếu, cổ đông cần bỏ ra bao nhiêu đồng đầu tư mua 1 cổ phiếu | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty</b> |  |   |   |                                  |
| 51   | Tốc độ tăng trưởng tài sản             | $\frac{\text{Tài sản kỳ này} - \text{Tài sản kỳ trước}}{\text{Tài sản kỳ trước}} \times 100 (\%)$     | Tốc độ tăng trưởng tài sản của Tổng công ty   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 52   | Tốc độ tăng trưởng VCSH                | $\frac{\text{VCSH kỳ này} - \text{VCSH kỳ trước}}{\text{VCSH kỳ trước}} \times 100 (\%)$              | Tốc độ tăng trưởng VCSH của Tổng công ty  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 53   | Tốc độ tăng trưởng doanh thu           | $\frac{\text{Doanh thu kỳ này} - \text{Doanh thu kỳ trước}}{\text{Doanh thu kỳ này}} \times 100 (\%)$ | Tốc độ tăng trưởng doanh thu của Tổng công ty   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

|                                       |   |  |   |                                  |
|---------------------------------------|---|--|---|----------------------------------|
| 54                                    | Tốc độ tăng trưởng lợi nhuận  | $\frac{\text{Lợi nhuận kỳ này} - \text{Lợi nhuận kỳ trước}}{\text{Lợi nhuận kỳ trước}} \times 100 (\%)$  | Tốc độ tăng trưởng lợi nhuận của Tổng công ty   | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 55                                    | Tốc độ tăng trưởng lao động   | $\frac{\text{Số lượng người lao động kỳ này} - \text{Số lượng người lao động kỳ trước}}{\text{Số lượng người lao động kỳ trước}} \times 100 (\%)$                        | Tốc độ tăng trưởng lao động của Tổng công ty  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 56                                    | Tốc độ tăng trưởng TNBQ người lao động  | $\frac{\text{TNBQ người lao động kỳ này} - \text{TNBQ người lao động kỳ trước}}{\text{TNBQ người lao động kỳ trước}} \times 100 (\%)$                                    | Tốc độ tăng trưởng TNBQ người lao động của Tổng công ty                                     | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| <b>Nhóm chỉ tiêu phân tích rủi ro</b> |   |  |   |                                  |
| 57                                    | Mức độ ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh khi sử dụng hợp đồng xác định trước giá cho tương lai | $\text{Khối lượng nhiên liệu mua trong kỳ} * \left( \begin{array}{cc} \text{Giá thực tế trên thị trường} & \text{Giá xác định trước trong hợp đồng} \end{array} \right)$ | Phản ánh hiệu quả của việc sử dụng hợp đồng mua nhiên liệu xác định trước giá cho tương lai | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |
| 58                                    | Hệ số vốn vay nợ trên VCSH  | $\frac{\text{Tổng nợ phải trả}}{\text{VCSH}}$  | Phản ánh mức độ rủi ro tài chính  | <i>Chưa sử dụng-Được bổ sung</i> |

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện có thể áp dụng cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam (là công ty mẹ trong mô hình tổ chức mới) hoặc toàn tổ hợp (bao gồm công ty mẹ và các công ty con) hoặc từng công ty con. Tuy nhiên, riêng nhóm chỉ tiêu phân tích theo đặc điểm riêng của ngành hàng không chỉ áp dụng cho đơn vị tham gia vận chuyển hàng không. Đặc biệt, nhóm chỉ tiêu này có thể áp dụng cho phân tích chi tiết từng thị trường vận chuyển (nội địa hoặc quốc tế), từng khu vực hoặc từng đường bay.

### 3.2.2. Áp dụng hệ thống chỉ tiêu được hoàn thiện trong phân tích tài chính

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện và áp dụng trong phân tích tình hình tài chính thực tế. Theo quyết định của Thủ tướng chính phủ số 259/2006/QĐ-TTg ngày 13/11/2006, quyết định chuyển đổi cơ cấu mô hình tổ chức Tổng công ty sang mô hình công ty mẹ- công ty con, Khối hạch toán tập trung được chuyển thành Tổng công ty (công ty mẹ), Khối hạch toán độc lập được chuyển thành các công ty con. Trên cơ sở đó, luận án chọn phân tích tài chính cho Khối hạch toán tập trung là Khối được trở thành Tổng công ty.

Việc phân tích dựa trên số liệu các năm từ 2004 đến 2006. Số liệu trên các báo cáo tài chính trong các năm 2004 và 2005 sử dụng thuật ngữ tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn, tài sản cố định và đầu tư dài hạn thay vì sử dụng thuật ngữ tài sản ngắn hạn và tài sản dài hạn, tuy nhiên bản chất các chỉ tiêu này về cơ bản không thay đổi nhiều nên vẫn có thể sử dụng số liệu về tài sản lưu động và tài sản cố định trong các báo cáo để tính toán các chỉ tiêu có liên quan đến tài sản ngắn hạn và tài sản dài hạn.

Hệ thống chỉ tiêu được áp dụng phân tích theo từng nhóm như sau:

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn

**Bảng 3.2: Các chỉ tiêu phân tích khái quát tài sản, nguồn vốn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                    | 2004     | 2005      | 2006      |
|-----------------------------|----------|-----------|-----------|
| Tổng tài sản=Tổng nguồn vốn | 5.929 tỷ | 10.357 tỷ | 16.172 tỷ |
| Tỷ suất đầu tư              | 61%      | 75%       | 82%       |
| Tỷ suất tài sản ngắn hạn    | 39%      | 25%       | 18%       |

|                    |     |     |     |
|--------------------|-----|-----|-----|
| Tỷ suất tự tài trợ | 53% | 33% | 23% |
| Tỷ lệ nợ           | 47% | 67% | 77% |

*[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-Phụ lục 4, 8 và 12]*

Qua bảng 3.2, ta thấy tài sản, nguồn vốn của Tổng công ty đã tăng rất mạnh, từ 2004 đến 2006 đã tăng 172%. Sự biến động lớn này chủ yếu tập trung đầu tư vào tài sản cố định, làm tài sản cố định tăng 274%. Nguồn tài trợ chính cho đầu tư tài sản là nguồn vốn vay nợ với mức tăng 351%, trong khi nguồn vốn chủ sở hữu biến động không nhiều, chỉ tăng 17% [Được tính từ phụ lục 4 và 12].

Đầu tư vào tài sản cố định chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản của Tổng công ty, điều này là phù hợp với đặc điểm của ngành hàng không do cần đầu tư lớn vào đội máy bay và hạ tầng kỹ thuật đòi hỏi công nghệ cao. Tại Tổng công ty, tỷ lệ đầu tư vào tài sản cố định tăng dần qua các năm do trong năm 2005 đã thuê tài chính thêm 2 máy bay và đặc biệt trong năm 2006 đã mua 6 máy bay để tăng cường năng lực vận chuyển và nâng cao khả năng cạnh tranh phù hợp với chiến lược phát triển của Tổng công ty. So sánh với tỷ suất đầu tư bình quân của các hãng hàng không thuộc Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương, tỷ suất đầu tư của Tổng công ty ở mức khá cao. Năm 2004 tỷ suất đầu tư của Tổng công ty là 61% chênh lệch không nhiều với tỷ suất đầu tư bình quân của hiệp hội đạt 59,51% nhưng chỉ tiêu này của Tổng công ty đã tăng lên rất lớn vào năm 2006 đạt 82% cao hơn nhiều so với tỷ suất bình quân 61,8% [Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu tham khảo 64, tr.38]. Như vậy, có thể thấy đầu tư vào tài sản cố định của Tổng công ty rất khả quan.

Tài sản ngắn hạn của Tổng công ty biến động không nhiều. Mặc dù tỷ suất tài sản ngắn hạn giảm từ 39% đến 18% nhưng là do đầu tư thêm vào tài sản cố định đã làm giảm tỷ lệ đầu tư vào tài sản ngắn hạn. Trên thực tế, giá trị tài sản ngắn hạn đã tăng từ 2.352 tỷ đến 2.778 tỷ đồng [Được tính từ phụ lục 4 và 12].

Tuy nhiên, mức độ độc lập về mặt tài chính của Tổng công ty giảm dần, sức ép tài chính tăng dần qua các năm thể hiện qua tỷ suất tự tài trợ giảm và tỷ lệ nợ



tăng dần do nguồn vốn vay nợ đã tăng từ 2.756 tỷ lên 12.431 tỷ đồng. Nguồn vốn vay nợ tăng chủ yếu là nợ dài hạn do các khoản nợ phát sinh từ thuê tài chính và mua mới máy bay, số nợ này đã tăng 7.820 tỷ đồng. So sánh với giá trị tài sản cố định tăng 9.817 tỷ đồng có thể thấy phần lớn tài sản cố định thuê tài chính và mua mới hình thành từ nguồn vốn vay nợ. Điều này tăng thêm sức ép về mặt tài chính cho Tổng công ty đồng thời làm tăng chi phí lãi vay từ 49 tỷ lên 304 tỷ đồng. So sánh với lợi nhuận sau thuế năm 2006 đạt 237,89 tỷ đồng có thể thấy đây là một gánh nặng chi phí lớn. Tuy nhiên, so sánh với tỷ lệ nợ bình quân của các hãng hàng không thuộc Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương, có thể thấy tỷ lệ nợ của Tổng công ty Hàng không Việt Nam không phải ở mức quá cao. Năm 2004, tỷ lệ nợ của Tổng công ty là 47% thấp hơn nhiều tỷ lệ nợ bình quân của các hãng trong hiệp hội là 67%. Năm 2006, tỷ lệ này của Tổng công ty đã tăng nhiều lên 77% nhưng cũng không lớn hơn nhiều so với tỷ lệ trung bình là 70,2% [Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương- tài liệu tham khảo 64, tr.38]. Như vậy có thể thấy mặc dù sức ép tài chính đối với Tổng công ty Hàng không tăng dần nhưng không phải là ở mức quá cao, tuy nhiên Tổng công ty nên khống chế chỉ tiêu này không nên để tiếp tục tăng nữa và không nên để chênh lệch nhiều so với tỷ lệ nợ trung bình của hiệp hội.

Mặc dù tỷ suất tự tài trợ giảm từ 53% xuống 23% nhưng là do nguồn vốn vay nợ tăng mạnh còn trên thực tế nguồn vốn chủ sở hữu đã tăng từ 3.173 tỷ đồng lên 3.741 tỷ đồng chủ yếu do bổ sung từ lợi nhuận. Có thể thấy nguồn vốn này tăng không nhiều do lợi nhuận thấp, điều này sẽ được phân tích chi tiết hơn ở phần khả năng sinh lãi.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích công nợ và khả năng thanh toán

**Bảng 3.3: Các chỉ tiêu phân tích tình hình công nợ và khả năng thanh toán của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                            | 2004 | 2005 | 2006 |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Hệ số khả năng thanh toán tổng quát | 2,15 | 1,51 | 1,29 |
| Hệ số thanh toán nợ ngắn hạn        | 1,98 | 1,21 | 1,31 |

|   |            |            |            |
|---|------------|------------|------------|
| Hệ số thanh toán nhanh                                    | 0,75       | 0,27       | 0,38       |
| Hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn | 0,38       | 0,23       | 0,29       |
| Vốn hoạt động thuần                                       | 1.163 tỷ đ | 464 tỷ đ   | 661 tỷ đ   |
| Hệ số thanh toán lãi vay                                  | 16,16      | 2,90       | 2,89       |
| Hệ số nợ phải thu so với nợ phải trả                      | 0,80       | 0,48       | 0,56       |
| Hệ số quay vòng hàng tồn kho                              | 15,11      | 13,06      | 14,70      |
| Số ngày một vòng quay hàng tồn kho                        | 24,15 ngày | 27,94 ngày | 24,82 ngày |

*[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4, 8 và 12]*

Hiện tại, mặc dù Tổng công ty có khoản chi ổn định về tiền thuê máy bay lớn nên cần thiết áp dụng chỉ tiêu hệ số thanh toán lãi vay và chi phí thuê máy bay nhưng hiện tại số liệu về khoản chi này chưa được tách riêng trên báo cáo tài chính nên cũng chưa tính được chỉ tiêu trên. Tổng công ty cần bổ sung các số liệu này trong Thuyết minh báo cáo tài chính để tính toán và phân tích được chỉ tiêu đã nêu.

Qua bảng 3.3 có thể thấy khả năng thanh toán tổng quát của Tổng công ty đã liên tục giảm qua các năm và đặc biệt giảm mạnh từ năm 2004 sang 2005. Tương tự như vậy, các hệ số thanh toán nợ ngắn hạn, thanh toán nhanh, hệ số khả năng chuyển đổi thành tiền của tài sản ngắn hạn, vốn hoạt động thuần và hệ số thanh toán lãi vay đều giảm mạnh từ 2004 sang 2005 chứng tỏ khả năng thanh toán của Tổng công ty giảm sút lớn. Các hệ số trên (trừ hệ số thanh toán lãi vay) được cải thiện nhưng không nhiều vào năm 2006.

Tuy nhiên nếu so sánh hệ số thanh toán nợ ngắn hạn của Tổng công ty với hệ số thanh toán nợ ngắn hạn bình quân của các hãng hàng không trong Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương thì hệ số này của Tổng công ty khá cao. Năm 2004 hệ số thanh toán nợ ngắn hạn của Tổng công ty là 1,97 trong khi hệ số bình quân của hiệp hội chỉ đạt 0,97. Năm 2006 hệ số này của Tổng công ty giảm xuống còn 1,31 nhưng vẫn cao hơn nhiều so với hệ số bình quân 0,90. Chỉ tiêu vốn hoạt động thuần của Tổng công ty cũng đạt mức cao khi so sánh với các hãng hàng không

khác trong hiệp hội này. Năm 2004, mức vốn hoạt động thuần của Tổng công ty là 1.163 tỷ trong khi mức bình quân của hiệp hội là -148,26 triệu USD tương đương -2.223,75 tỷ. Năm 2006, mức vốn này của Tổng công ty giảm xuống còn 661 tỷ nhưng vẫn là cao so với mức bình quân của hiệp hội -142,2 triệu USD tương đương -2.133 tỷ [Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu tham khảo 64, tr.38]. Như vậy có thể thấy mặc dù khả năng thanh toán của Tổng công ty có giảm sút nhưng chưa đến mức đáng lo ngại.

Tình hình công nợ của Tổng công ty cũng đã có biến động mạnh đặc biệt là từ năm 2004 sang 2005 hệ số nợ phải thu so với nợ phải trả đã giảm 40%. Điều này chủ yếu do nợ ngắn hạn đã tăng mạnh (81,75%) trong đó đặc biệt khoản phải trả cho người bán tăng 90%.

Hiện tại, trong các báo cáo tài chính của Tổng công ty không có số liệu về tổng tiền bán hàng và cung cấp dịch vụ trả chậm và tổng tiền hàng mua trả chậm nên không tính được các chỉ tiêu về hệ số quay vòng và số ngày của một vòng quay các khoản phải thu và các khoản phải trả. Để tính toán và phân tích được các chỉ tiêu này, Tổng công ty cần bổ sung các số liệu trên trong thuyết minh báo cáo tài chính. Hiện tại, trong các hệ số hoạt động kinh doanh chỉ áp dụng được hệ số quay vòng và số ngày của một vòng quay hàng tồn kho.

Từ năm 2004 đến 2006, hệ số quay vòng hàng tồn kho có xu hướng giảm, năm 2005 giảm 13%, mặc dù sang 2006 có phục hồi nhưng vẫn thấp hơn so với 2004 (thấp hơn 2%). Biến động giảm trong năm 2005 lớn hơn là do giá vốn hàng bán tăng (13%) ít hơn so với mức tăng của giá trị hàng hoá tồn kho bình quân (31%). Còn mức biến động của giá vốn hàng bán trong năm 2006 so với năm gốc 2004 (tăng 62%) chênh không nhiều so với mức biến động của giá trị hàng hoá tồn kho bình quân (tăng 66%). Xu hướng giảm của hệ số quay vòng hàng tồn kho cũng đã góp phần làm khả năng thanh toán của Tổng công ty giảm qua các năm.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích luồng tiền

**Bảng 3.4: Các chỉ tiêu phân tích luồng tiền  
của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                                | 2004   | 2005   | 2006  |
|---|--------|--------|-------|
| Hệ số luồng tiền trên doanh thu         | 0,23   | 0,18   | 0,16  |
| Hệ số luồng tiền trên lợi nhuận         | 2,78   | 9,63   | 5,94  |
| Hệ số luồng tiền trên tài sản           | 0,31   | 0,15   | 0,12  |
| Mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh | (5,71) | (4,05) | 11,27 |
| Hệ số đảm nhận nợ của dòng tiền         | 1,50   | 4,54   | 6,39  |

*[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,5,6,8,9,10,12,13,14]*

Qua bảng số liệu trên có thể thấy khả năng tạo tiền từ doanh thu và tài sản của Tổng công ty giảm dần qua các năm. Mặc dù hệ số luồng tiền trên lợi nhuận tăng nhưng không phải do lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh tăng mà do lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh giảm, đặc biệt năm 2005 đã giảm mạnh (giảm 76%) so với năm 2004. Đây là dấu hiệu không tốt, phản ánh “chất lượng” của doanh thu và hiệu quả sử dụng tài sản có xu hướng giảm. Đồng thời điều này dần dần dẫn đến tình trạng khan hiếm tiền của Tổng công ty. Có thể thấy rõ qua hệ số đảm nhận nợ của dòng tiền tăng dần chứng tỏ khả năng thanh toán các khoản nợ của Tổng công ty giảm dần. Bên cạnh đó, có thể thấy hoạt động kinh doanh vẫn là hoạt động cơ bản tạo tiền cho Tổng công ty. Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh của các năm vẫn luôn luôn là số dương, tuy nhiên, lưu chuyển tiền thuần trong kỳ của hai năm 2004 và 2005 là số âm do đẩy mạnh hoạt động đầu tư và trả nợ. Điều này đã dẫn đến sự biến động của chỉ tiêu phản ánh mức độ tạo tiền từ hoạt động kinh doanh.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản

**Bảng 3.5: Các chỉ tiêu phân tích hiệu quả sử dụng tài sản của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu  | 2004 | 2005   | 2006  |
|---|------|--------|-------|
| Sức sản xuất của TSCĐ                               | 6,22 | 2,52   | 1,43  |
| Khả năng sinh lãi của TSCĐ                          | 0,42 | 0,07   | 0,05  |
| Suất hao phí của TSCĐ                               | 2,35 | 13,92  | 18,38 |
| Khả năng sinh lãi của tài sản ngắn hạn              | 0,19 | 0,09   | 0,17  |
| Suất hao phí của tài sản ngắn hạn                   | 5    | 10,46  | 8,57  |
| Hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn                    | 2,92 | 3,35   | 4,48  |
| Thời gian của một vòng luân chuyển tài sản ngắn hạn | 125  | 108,95 | 81,47 |
| Hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn                    | 0,34 | 0,29   | 0,22  |

[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,5,8,9,12,13]

Qua bảng 3.5 có thể thấy hiệu quả sử dụng tài sản cố định liên tục giảm còn hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn có những biến đổi tăng giảm theo từng năm.

Mặc dù doanh thu của năm 2005 và 2006 tăng so với năm gốc 2004 (4% và 52%) nhưng không tăng mạnh bằng tốc độ tăng tài sản cố định (233% và 673%) nên sức sản xuất của tài sản cố định liên tục giảm mạnh qua các năm 2005 (59%) và 2006 (77%). Điều này bắt nguồn từ việc Tổng công ty đã đầu tư lớn vào tài sản cố định trong các năm 2005 và 2006 để tăng cường năng lực vận chuyển và khả năng cạnh tranh nhưng do các đường bay mới mở chưa thu hút nhiều khách hàng, hơn nữa có những điều kiện về tình hình môi trường, an ninh chính trị trên thế giới tác động xấu đến doanh thu năm 2005 như đã nêu ở phần phân tích lợi nhuận và khả năng sinh lãi. Chỉ tiêu khả năng sinh lãi của tài sản cố định còn giảm với tỷ lệ lớn hơn (giảm 83% năm 2005 và 87% năm 2006) do lợi nhuận sau thuế của 2 năm đều giảm (56% năm 2005 và 15% năm 2006) với các nguyên nhân đã nêu trong phần phân tích lợi nhuận. Điều này đã dẫn đến suất hao phí của tài sản cố định tăng mạnh

(492% năm 2005 và 682% năm 2006). Tuy nhiên, nếu so sánh với chỉ tiêu bình quân của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương thì chỉ tiêu sức sản xuất của tài sản cố định của Tổng công ty không phải là quá thấp. Năm 2004, chỉ tiêu này của Tổng công ty là 6,22 cao hơn nhiều so với chỉ tiêu bình quân 1,61. Đến năm 2006, chỉ tiêu này của Tổng công ty đã giảm mạnh còn 1,43 nhưng cũng không thấp hơn nhiều so với chỉ tiêu bình quân 1,47.

Hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn có biến động khác so với hiệu quả sử dụng tài sản cố định vì tài sản ngắn hạn biến động không lớn qua các năm. Mặc dù Tổng công ty đã đầu tư lớn vào đội máy bay trong các năm 2005 và 2006 làm tăng mạnh tài sản cố định nhưng sự đầu tư này chưa phát huy được nhiều do mới ở giai đoạn đầu của việc triển khai các đường bay mới và tăng tần suất bay của các đường bay cũ. Do vậy, chưa có nhu cầu tăng mạnh tài sản ngắn hạn. Tài sản ngắn hạn của các năm 2005 và 2006 tăng không nhiều so với 2004 (11% và 18%). Do vậy, sang năm 2005, chỉ tiêu khả năng sinh lãi của tài sản ngắn hạn giảm và suất hao phí của tài sản ngắn hạn tăng chủ yếu do giảm lợi nhuận (giảm 56%). Tuy nhiên, sang năm 2006, mặc dù so với năm gốc 2004, các chỉ tiêu này vẫn có kết quả xấu hơn nhưng so với 2005 thì đã được cải thiện nhiều do lợi nhuận sau thuế của năm 2006 đã tăng đáng kể so với 2005 (tăng 93,67%). Bên cạnh đó, do doanh thu tăng nên hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn của các năm 2005 và 2006 đã tăng lên so với năm gốc 2004 (14% và 53%) và tương ứng là số ngày của một vòng quay đã liên tục giảm. Ngược với hệ số quay vòng tài sản ngắn hạn là chỉ tiêu hệ số đảm nhiệm tài sản ngắn hạn liên tục giảm do doanh thu tăng. Đây là những dấu hiệu tốt cho thấy hiệu quả sử dụng tài sản ngắn hạn được cải thiện.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không

**Bảng 3.6: Các chỉ tiêu phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng trong ngành của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                                | 2004    | 2005    | 2006    |
|---|---------|---------|---------|
| Doanh thu trên một đơn vị hành khách km | 1.012 đ | 1.093 đ | 1.271 đ |

|  |          |          |          |
|--|----------|----------|----------|
| Doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển km  | 10.141 đ | 10.691 đ | 12.569đ  |
| Doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng km    | 6.565 đ  | 7.725 đ  | 9.009đ   |
| Chi phí toàn bộ một đơn vị hành khách km     | 1.120 đ  | 1.329 đ  | 1.385 đ  |
| Chi phí toàn bộ một đơn vị tải vận chuyển km | 9.969 đ  | 11.982 đ | 12.201 đ |
| Chi phí toàn bộ một đơn vị tải cung ứng km   | 6.454 đ  | 8.223đ   | 8.708 đ  |
| Hệ số chuyên chở chung                       | 0,65     | 0,56     | 0,57     |
| Hệ số chuyên chở hành khách                  | 0,76     | 0,66     | 0,67     |

*[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 7, 11,15]*

Các chỉ tiêu doanh thu và chi phí đều tăng liên tục. Năm 2006 so với 2004, doanh thu trên một đơn vị hành khách tăng 26%, doanh thu trên một đơn vị tải vận chuyển tăng 24%, doanh thu trên một đơn vị tải cung ứng tăng 37%. Các chỉ tiêu chi phí cũng tăng tương ứng ở mức độ thấp hơn không nhiều, chi phí một đơn vị hành khách tăng 23,7%, chi phí một đơn vị tải vận chuyển tăng 22,4%, chi phí một đơn vị tải cung ứng tăng 35%. Tuy nhiên, có thể thấy chi phí chiếm tỷ lệ cao so với doanh thu đơn vị tương ứng, năm 2006 chi phí toàn bộ một đơn vị hành khách km chiếm 109%, chi phí toàn bộ một đơn vị tải vận chuyển chiếm 97%, chi phí toàn bộ một đơn vị tải cung ứng chiếm 96,7%. Tỷ trọng lớn của chi phí trong doanh thu đã ảnh hưởng lớn đến lợi nhuận, đặc biệt năm 2005 chi phí toàn bộ một đơn vị tải vận chuyển bằng 112% doanh thu tương ứng đã làm lợi nhuận của Tổng công ty giảm rất mạnh như đã đề cập trong phần phân tích khả năng sinh lãi.

Hệ số chuyên chở biến động theo chiều hướng xấu, mặc dù sang năm 2006 có tăng so với 2005 nhưng không nhiều. So với hệ số chuyên chở bình quân của các hãng hàng không thuộc Hiệp hội Châu Á Thái Bình Dương, các hệ số chuyên chở của Tổng công ty cũng thấp hơn. Năm 2006, hệ số chuyên chở hành khách của Tổng công ty (57,2%) chỉ bằng 85% hệ số chuyên chở hành khách bình quân của hiệp hội (67,2%), hệ số chuyên chở chung của Tổng công ty (66,9%) chỉ bằng 93% hệ số chuyên chở chung bình quân của hiệp hội (71,9%) [Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu

tham khảo 64, tr.46]. Điều này bắt nguồn từ việc trong năm 2005 và 2006 Tổng công ty đã mở thêm nhiều đường bay mới nhưng với những đường bay mới lượng hành khách hàng hoá vận chuyển chưa nhiều cộng thêm một số nguyên nhân khách quan trong năm 2005 làm ảnh hưởng xấu đến lượng hành khách, hàng hoá chuyên chở như đã trình bày trong phần phân tích khả năng sinh lãi. Sang năm 2006, cùng với những điều kiện thuận lợi khách quan làm tăng lượng hành khách hàng hoá chuyên chở như đã trình bày ở phần phân tích khả năng sinh lãi, các hệ số chuyên chở đã được cải thiện mặc dù không nhiều. Tuy nhiên, với xu hướng khai thác tốt hơn các đường bay đã được mở trong các năm này, các hệ số có thể sẽ được tiếp tục cải thiện trong các năm tiếp theo.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi

**Bảng 3.7: Các chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi của Tổng công ty  
Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                              | 2004   | 2005  | 2006   |
|---------------------------------------|--------|-------|--------|
| Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu      | 6,56%  | 2,67% | 3,58%  |
| Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản   | 9,16%  | 2,30% | 2,58%  |
| Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu | 17,10% | 6,80% | 12,20% |
| Hệ số quay vòng tài sản               | 1,39   | 0,85  | 0,79   |
| Suất hao phí vốn                      | 10,99  | 43,67 | 35,21  |

[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,5,8,9,12,13]

Các chỉ tiêu phản ánh lãi cơ bản trên cổ phiếu và lãi cơ bản trên vốn cổ phần sẽ được áp dụng khi Tổng công ty được cổ phần hóa (theo kế hoạch sẽ được tiến hành trong năm 2008).

Có thể thấy khả năng sinh lãi của Tổng công ty giảm mạnh từ 2004 sang 2005, qua năm 2006 trừ hệ số quay vòng của tài sản, các chỉ tiêu khác có cải thiện nhưng không nhiều ngoại trừ tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu đã tăng gần gấp đôi.

Lấy năm 2004 làm năm gốc để so sánh với các năm 2005 và 2006. Từ 2004



sang 2005, khả năng sinh lãi của Tổng công ty đã giảm mạnh. Điều này bắt nguồn từ nguyên nhân lợi nhuận giảm mặc dù tổng tài sản tăng, cụ thể, lợi nhuận sau thuế đã giảm 305 tỷ đồng (giảm 56%). Mặc dù tổng doanh thu tăng 389 tỷ (4%) nhưng giá vốn hàng bán tăng mạnh hơn (890 tỷ tương đương 13%) nên lợi nhuận gộp đã giảm 503 tỷ (34%). Các khoản mục chi phí tăng mạnh làm giá vốn hàng bán tăng bao gồm chi phí nhiên liệu bay tăng 310 tỷ, chi phí nhân công tăng 104 tỷ, chi phí sửa chữa máy bay và động cơ tăng 221 tỷ và chi phí thuê phương tiện vận tải tăng 343 tỷ [Được tính từ phụ lục 11]. Trong năm 2005, Tổng công ty mở thêm nhiều tuyến đường bay mới ra quốc tế như Pháp, Nhật, Malaysia, Hàn quốc ... nên nhu cầu về nhiên liệu bay tăng cao, đồng thời làm phát sinh thêm nhiều chi phí nhân công và chi phí thuê phương tiện vận tải. Tuy nhiên, cũng có những tác động của môi trường bên ngoài như biến động về an ninh chính trị quốc tế đã làm cho giá dầu tăng mạnh góp phần đẩy chi phí nhiên liệu lên cao. Mặc dù vậy, chi phí sửa chữa máy bay và động cơ tăng quá lớn là một vấn đề mà Tổng công ty cần xem xét.

Bên cạnh đó, chi phí hoạt động tài chính trong đó có lãi vay tăng mạnh (105 tỷ tương đương 214%) cũng là một yếu tố làm giảm lợi nhuận trong năm 2005. Khoản chi phí này xuất phát từ các khoản vay mua mới và thuê tài chính máy bay trong năm tăng mạnh để phục vụ nhu cầu mở thêm tuyến bay mới và tăng cường năng lực vận tải của Tổng công ty. Mặt khác, các khoản chi phí bán hàng tăng 69 tỷ (14%) và chi phí quản lý doanh nghiệp tăng 52 tỷ (12%) là khá lớn so với tổng doanh thu tăng 4% [Được tính từ phụ lục 11]. Tuy nhiên, với các tuyến bay mới mở, lượng hành khách và hàng hoá vận chuyển chưa nhiều làm cho doanh thu không tăng nhiều như mong đợi.

Bên cạnh đó, đầu tư lớn để mua và thuê tài chính máy bay đã làm tài sản dài hạn của Tổng công ty tăng mạnh (4.155 tỷ tương đương 116% so với 2004) kéo theo giá trị tổng tài sản tăng (4.429 tỷ tương đương 74,7%). Lợi nhuận giảm và tài sản tăng đã làm các chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi biến đổi mạnh theo chiều hướng xấu. Tuy nhiên, chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu giảm ít hơn tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản do vốn chủ sở hữu tăng ít hơn (335 tỷ tương đương

10,55%).

Sang năm 2006, khả năng sinh lãi của Tổng công ty so với năm gốc 2004 vẫn thấp hơn rất nhiều nhưng so với 2005 thì đã có cải thiện tốt hơn. Với các đường bay mới được mở từ năm 2005 và thêm một số đường bay quốc tế và quốc nội được mở trong năm 2006, doanh thu của Tổng công ty đã tăng mạnh so với năm gốc 2004 (4.215 tỷ tương đương 52%) và so với năm 2005 (3.826 tỷ tương đương 45%). Tình hình chính trị, an ninh, kinh tế trên thế giới năm 2006 ổn định và phát triển hơn đã góp phần làm tăng nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hoá. Sự ổn định về an ninh, chính trị và phát triển kinh tế trong nước đã thu hút đầu tư nước ngoài. Các yếu tố này đã tác động tích cực làm tăng doanh thu vận chuyển hành khách hàng hoá của Tổng công ty. Tuy nhiên, giá vốn hàng bán cũng tăng với tỷ lệ cao. So với năm gốc giá vốn hàng bán tăng với tỷ lệ cao hơn doanh thu (4061 tỷ tương đương 62%) nhưng so với năm 2005 thì tăng thấp hơn doanh thu (42,89%). Do đó, so với 2004 thì lợi nhuận gộp chỉ tăng 6% nhưng so với 2005 thì đây là một điểm tốt đáng kể làm lợi nhuận gộp tăng 60,93%. Năm 2006, Tổng công ty vẫn phải chịu chi phí lãi vay lớn (tăng 520% so với năm gốc 2004 và 97% so với 2005) do tiếp tục vay nợ để đầu tư mua thêm 6 máy bay. Tuy nhiên với tỷ lệ tăng chi phí bán hàng (27% so với 2004 và 11% so với 2005) và chi phí quản lý doanh nghiệp (35% so với 2004 và 20% so với 2005) không lớn so với tỷ lệ tăng doanh thu (52% so với 2004 và 45% so với 2005), Tổng công ty đã tiết kiệm được chi phí. Như vậy, so với 2004 tổng lợi nhuận sau thuế giảm 15% nhưng so với 2005 thì chỉ tiêu này được cải thiện rất lớn tăng 222 tỷ (93,67%). Tuy nhiên bên cạnh đó, tổng tài sản tiếp tục tăng (172% so với 2004 và 56% so với 2005) chủ yếu do đầu tư tiếp vào tài sản dài hạn, mua mới máy bay để nâng cao năng lực vận chuyển. Do vậy, so với năm gốc 2004, khả năng sinh lãi của Tổng công ty thấp hơn rất nhiều và so với 2005 thì tuy các chỉ tiêu phản ánh khả năng sinh lãi được cải thiện nhưng không lớn.

Tuy vậy, nếu so sánh với Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương thì khả năng sinh lãi của Tổng công ty vẫn khả quan. Năm 2004, các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu, tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu, hệ số quay vòng tài sản

của Tổng công ty đều lớn hơn nhiều so với chỉ tiêu bình quân của hiệp hội (6,56% so với 3,69%, 17,1 % so với 10,45%, 1,39 so với 0,72). Đến năm 2006, tuy các chỉ tiêu này của Tổng công ty đã giảm nhiều nhưng vẫn còn trên mức bình quân (3,58% so với 3,27%, 12,2% so với 10,31%, 0,79 so với 0,72) [Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu tham khảo 64, tr.38]. Bên cạnh đó, với xu hướng tiếp tục khai thác tốt các đường bay mới đã mở và với năng lực vận chuyển đã được nâng cao, khả năng sinh lãi của Tổng công ty có triển vọng được nâng lên trong các năm tiếp theo.

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty

**Bảng 3.8: Các chỉ tiêu phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty  
Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                        | Mức độ tăng trưởng năm 2006 so với 2005 |
|---------------------------------|---|
| Tăng trưởng tài sản             | 56,12%                                  |
| Tăng trưởng VCSH                | 8,37%                                   |
| Tăng trưởng doanh thu           | 45,64%                                  |
| Tăng trưởng lợi nhuận           | 93,31%%                                 |
| Tăng trưởng lao động            | 6,72%                                   |
| Tăng trưởng TNBQ người lao động | 19%                                     |

[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,5,7,8,9,11,12,13,15 ]

Qua bảng 3.8 có thể thấy năm 2006 Tổng công ty đã tăng trưởng thể hiện qua tất cả các chỉ tiêu. Trong đó Tổng công ty đã tăng trưởng mạnh về tổng tài sản và doanh thu, đặc biệt tăng trưởng mạnh nhất về lợi nhuận. Năm 2006 vốn chủ sở hữu của Tổng công ty tăng không nhiều, tài sản tăng trưởng chủ yếu do tăng nguồn vốn vay nợ trong đó chủ yếu là nợ dài hạn để đầu tư vào đội máy bay. Với nhiều đường bay mới và các điều kiện thuận lợi khách quan, doanh thu của Tổng công ty cũng đã tăng trưởng mạnh và đặc biệt chỉ tiêu lợi nhuận sau thuế đã tăng rất lớn do tác động của cả hai yếu tố là tăng doanh thu và tiết kiệm được chi phí (chi phí tăng

với tỷ lệ thấp hơn doanh thu như đã đề cập ở phần phân tích khả năng sinh lãi).

\* Nhóm chỉ tiêu phân tích rủi ro

- Rủi ro trong kinh doanh:

Với loại rủi ro về chi phí trong kinh doanh, để minh họa có thể giả sử như sau:

- Năm 2006, khối lượng nhiên liệu Tổng công ty sử dụng là 68.000.000 lít xăng

- Tổng công ty đã mua với giá được quy đổi ra đồng Việt Nam là:

20.000.000 lít với giá 10.000 đồng/lít

30.000.000 lít với giá 10.500 đồng/lít

18.000.000 lít với giá 11.000 đồng/lít

- Nếu sử dụng hợp đồng mua nhiên liệu xác định trước giá cho tương lai (giả sử được ký từ năm 2004), Tổng công ty có thể mua khối lượng nhiên liệu trên với giá 9.000 đồng/lít

Như vậy, nếu sử dụng hợp đồng mua nhiên liệu xác định trước giá cho tương lai, Tổng công ty có thể tránh được rủi ro về chi phí do biến động giá nhiên liệu là:

$$(20.000.000 \text{ lít} * 10.000) + (30.000.000 \text{ lít} * 10.500) + (18.000.000 \text{ lít} * 11.000) - (68.000.000 \text{ lít} * 9.000) = 101.000.000.000 \text{ đồng}$$

- Rủi ro tài chính:

**Bảng 3.9: Các chỉ tiêu phân tích rủi ro tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                   | 2004 | 2005 | 2006 |
|----------------------------|------|------|------|
| Tỷ lệ nợ                   | 47%  | 67%  | 77%  |
| Hệ số vốn vay nợ trên VCSH | 0,86 | 2    | 3,32 |

[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,8,12]

Qua bảng 3.9 có thể thấy mức độ rủi ro tài chính của Tổng công ty liên tục tăng mạnh qua các năm. Điều này là do vốn vay nợ của Tổng công ty đã tăng rất lớn

để đầu tư vào đội máy bay trong khi vốn chủ sở hữu tăng không nhiều do lợi nhuận không cao (như đã phân tích trong phần phân tích lợi nhuận và khả năng sinh lãi). Tuy nhiên, nếu so sánh với số liệu của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương thì tỷ lệ nợ của Tổng công ty ở năm cao nhất là 2004 cũng không lớn hơn quá nhiều so với tỷ lệ nợ trung bình của hiệp hội là 70,2% (Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu tham khảo 64, tr.36). Mặc dù vậy, Tổng công ty cần khống chế mức độ rủi ro này, không để các chỉ tiêu trên tiếp tục tăng nữa và nên duy trì ở mức độ trung bình của hiệp hội.

### **3.3. Hoàn thiện phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích**

#### **3.3.1. Hoàn thiện phương pháp phân tích**

Việc hoàn thiện phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính được tiến hành theo hai hướng là hoàn thiện các phương pháp đang sử dụng và bổ sung thêm một số phương pháp mới phù hợp.

\* Hoàn thiện các phương pháp đang sử dụng: các phương pháp đang sử dụng được hoàn thiện là phương pháp so sánh, phân tích tỷ lệ và phân tích chi tiết.

- Phương pháp so sánh:

Phương pháp so sánh đang được sử dụng tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam hiện nay mới chỉ dừng ở mức so sánh các số liệu tài chính năm báo cáo với năm ngay trước đó nên chưa phản ánh được chính xác xu hướng biến động của các chỉ tiêu. Hơn nữa so sánh mới chỉ giới hạn trong phạm vi so sánh với chính Tổng công ty chứ chưa so sánh với các hãng hàng không khác. Để phát huy đầy đủ hiệu quả của phương pháp này cần mở rộng gốc so sánh. Khi so sánh số liệu của bản thân đơn vị cần sử dụng số liệu của nhiều năm liên tiếp, ít nhất là từ 3 đến 5 năm, từ đó mới thấy rõ xu hướng biến động của các chỉ tiêu. Bên cạnh đó, cần so sánh số liệu của Tổng công ty với các Hãng hàng không khác, đặc biệt là các Hãng hàng không trong khu vực là những đơn vị hoạt động trong điều kiện môi trường và địa bàn kinh doanh tương đối giống nhau. Mặc dù kinh doanh hàng không chịu sự tác động của nhiều yếu tố như kinh tế, chính trị, du lịch...nhưng trong đó phần lớn sự

tăng trưởng về giao thông bằng đường hàng không có được là nhờ sự tăng trưởng về mặt kinh tế. Đặc điểm tăng trưởng của mỗi nước cũng có sự khác nhau, tuy nhiên các hãng hàng không trong khu vực đều chịu ảnh hưởng của sự tăng trưởng kinh tế trong khu vực. Qua kết quả so sánh này có thể thấy được tầm lớn mạnh và hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty trong mối tương quan với các Hãng khác.

- Phương pháp phân tích tỷ lệ:

Phương pháp phân tích tỷ lệ cần được áp dụng một cách đầy đủ, tính toán tất cả các chỉ tiêu tài chính đã được đề cập đến trong hệ thống chỉ tiêu đã nêu ở phần 3.2.1 giúp cho phân tích được thực hiện trên tất cả các khía cạnh nhằm đánh giá toàn diện tình hình tài chính và hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty.

- Phương pháp phân tích chi tiết:

Phương pháp phân tích chi tiết cần hoàn thiện trên cả hai mặt: chi tiết theo yếu tố cấu thành và chi tiết theo bộ phận. Hiện tại phương pháp phân tích chi tiết mới được áp dụng để chi tiết hoá các chỉ tiêu tài sản, nguồn vốn, doanh thu, chi phí theo yếu tố cấu thành nhưng chưa phân tích được ảnh hưởng của các yếu tố đến những chỉ tiêu đó. Để phân tích đạt hiệu quả tốt hơn, cần nêu rõ sự biến động của các chỉ tiêu chịu tác động của các yếu tố cấu thành như thế nào, do yếu tố nào là chính, từ đó có được giải pháp phù hợp để cải thiện các chỉ tiêu theo chiều hướng tốt. Bên cạnh đó, cần thực hiện phân tích chi tiết theo bộ phận, đặc biệt áp dụng khi phân tích nhóm chỉ tiêu doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không. Các chỉ tiêu này nên được phân tích chi tiết theo thị trường (nội địa và quốc tế), chi tiết theo từng khu vực, chi tiết theo đường bay và chi tiết theo đối tượng chuyên chở (hành khách và hàng hóa). Việc phân tích chi tiết này sẽ giúp cho người quản lý đánh giá được hiệu quả hoạt động của từng bộ phận đối với các đối tượng chuyên chở khác nhau. Trên cơ sở đó, người quản lý có thể đề ra các giải pháp phù hợp trong kinh doanh. Mặt khác, phân tích chi tiết sẽ tạo cơ sở để so sánh giữa các thị trường, các khu vực khai thác kinh doanh, các đường bay và các đối tượng chuyên chở. Qua đó, người quản lý sẽ thấy được mức độ đóng góp, ưu điểm và nhược điểm của các bộ phận trong việc tạo ra kết quả chung để có

những chính sách và biện pháp quản lý thích hợp. Như vậy phương pháp phân tích chi tiết có thể kết hợp với phương pháp so sánh giúp cho kết quả phân tích đa dạng và đạt hiệu quả cao hơn.

\* Bổ sung một số phương pháp phù hợp: một số phương pháp cần bổ sung bao gồm phương pháp thay thế liên hoàn, phương pháp số chênh lệch, phương pháp Dupont và phương pháp đồ thị.

- Phương pháp thay thế liên hoàn:

Phương pháp này chỉ thích hợp trong phân tích các chỉ tiêu chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố có mối quan hệ với nhau theo mô hình tích số hoặc thương số. Chẳng hạn khi phân tích chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, có thể phân tích ảnh hưởng của các nhân tố tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng của tài sản.

Theo mối quan hệ giữa các chỉ tiêu trên, chúng ta có công thức:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản} = \text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu} * \text{Hệ số quay vòng tài sản}$$

Khi áp dụng phương pháp thay thế liên hoàn, có thể xác định ảnh hưởng của sự thay đổi tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng tài sản đến sự biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản như sau:

$$\text{Sự biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản} = \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản năm nay}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản năm trước}}$$

$$= \left( \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm nay}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm trước}} * \frac{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm nay}}{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm trước}} \right) - \left( \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm trước}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm trước}} * \frac{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm trước}}{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm trước}} \right)$$

Ảnh hưởng của tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu đến biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản:

$$\left( \begin{array}{l} \text{Tỷ suất lợi nhuận} \\ \text{trên doanh thu} \\ \text{năm nay} \end{array} * \begin{array}{l} \text{Hệ số quay vòng} \\ \text{tài sản năm trước} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{l} \text{Tỷ suất lợi nhuận} \\ \text{trên doanh thu} \\ \text{năm trước} \end{array} * \begin{array}{l} \text{Hệ số quay vòng} \\ \text{tài sản năm trước} \end{array} \right)$$

Ảnh hưởng của hệ số quay vòng tài sản đến sự biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản:

$$\left( \begin{array}{l} \text{Tỷ suất lợi nhuận} \\ \text{trên doanh thu} \\ \text{năm nay} \end{array} * \begin{array}{l} \text{Hệ số quay vòng} \\ \text{tài sản năm nay} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{l} \text{Tỷ suất lợi nhuận} \\ \text{trên doanh thu} \\ \text{năm nay} \end{array} * \begin{array}{l} \text{Hệ số quay vòng} \\ \text{tài sản} \\ \text{năm trước} \end{array} \right)$$

Ví dụ: phân tích sự biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản của năm 2005 so với 2004 (theo số liệu của bảng 3.7)

$$= 2,30\% - 9,16\% = -6,86\%$$

Sự biến động trên chịu tác động của hai yếu tố: tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng tài sản, trong đó:

Ảnh hưởng của tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:

$$= (2,67\% * 1,39) - (6,56\% * 1,39) = -5,41\%$$

Ảnh hưởng của hệ số quay vòng tài sản :

$$= (2,67\% * 0,85) - (2,67\% * 1,39) = -1,45\%$$

Như vậy, tổng hợp ảnh hưởng của hai yếu tố trên là:

$-5,41\% + (-1,45\%) = -6,86\%$  bằng số chênh lệch về tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản giữa hai năm.

- Phương pháp số chênh lệch:

Phương pháp này cũng được áp dụng trong phân tích các chỉ tiêu chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố có mối quan hệ với nhau theo mô hình tích số. Quay lại với ví dụ trên, mức độ ảnh hưởng của hai nhân tố tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu và hệ số quay vòng tài sản đến sự biến động của tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản cũng có thể được xác định theo phương pháp số chênh lệch như sau:

Ảnh hưởng của tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:



$$\left( \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm nay}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm trước}} - \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận}} \right) * \text{Hệ số quay vòng tài sản năm trước}$$

Ảnh hưởng của hệ số quay vòng của tài sản:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu năm nay} * \left( \frac{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm nay}}{\text{Hệ số quay vòng tài sản năm trước}} - \frac{\text{Hệ số quay vòng}}{\text{Hệ số quay vòng}} \right)$$

Áp dụng số liệu năm 2005 so với 2004 (theo số liệu của bảng 3.7):

Ảnh hưởng của tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:

$$= (2,67\% - 6,56\%) * 1,39 = -5,41\%$$

Ảnh hưởng của hệ số quay vòng của tài sản:

$$= 2,67\% * (0,85 - 1,39) = -1,45\%$$

Như vậy, tổng hợp ảnh hưởng của hai yếu tố trên là:

$$-5,41\% + (-1,45\%) = -6,86\% \text{ bằng số chênh lệch về tỷ suất lợi nhuận trên tổng}$$

tài sản giữa hai năm.

- Phương pháp Dupont:

Tổng công ty có thể áp dụng phương pháp Dupont để tách một tỷ số tổng hợp thành tích số của chuỗi các tỷ số có mối quan hệ tương hỗ với nhau nhằm phân tích ảnh hưởng của các tỷ số đó đối với tỷ số tổng hợp.

Ví dụ, Tổng công ty có thể phân tích chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu theo mô hình Dupont như sau:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên VCSH} = \frac{\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu}}{\text{Tỷ suất lợi nhuận}} * \frac{\text{Hệ số quay vòng tài sản}}{\text{Hệ số quay vòng}} * \frac{\text{Tổng tài sản}}{\text{VCSH}}$$

Lấy ví dụ số liệu năm 2005 so với 2004 (theo số liệu bảng 3.9):

$$\text{Năm 2005: Tỷ suất lợi nhuận trên VCSH} = 2,67\% * 0,85 * 3,03 = 6,8\%$$

$$\text{Năm 2004: Tỷ suất lợi nhuận trên VCSH} = 6,56\% * 1,39 * 1,89 = 17,1\%$$

Như vậy, có thể thấy, mặc dù tỷ lệ tổng tài sản trên vốn chủ sở hữu tăng (60%) nhưng tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu năm 2005 đã giảm nhiều so với 2004 (giảm 60%) chủ yếu do giảm tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (giảm 59%) và bên cạnh đó là sự giảm sút của hệ số quay vòng tài sản (giảm 39%). Nguyên nhân

chủ yếu dẫn đến tình trạng này là do chi phí tăng lớn hơn tốc độ tăng của doanh thu dẫn đến lợi nhuận giảm mạnh như đã trình bày ở phần phân tích khả năng sinh lãi.

Có thể thấy về bản chất phương pháp Dupont và phương pháp thay thế liên hoàn, phương pháp số chênh lệch có điểm tương đồng là cùng dựa trên mối quan hệ tích số giữa các yếu tố ảnh hưởng đến một chỉ tiêu tổng hợp và cùng phân tích biến động của chỉ tiêu tổng hợp này trong sự tác động của các yếu tố đó. Tuy nhiên, điểm khác biệt là trong hai phương pháp thay thế liên hoàn và số chênh lệch, có thể xác định mức độ ảnh hưởng cụ thể của từng yếu tố nhưng khi xác định ảnh hưởng của một yếu tố, cần phải giả định các yếu tố khác không thay đổi.

Các phương pháp thay thế liên hoàn, số chênh lệch và Dupont sẽ giúp cho phân tích được chi tiết hơn, đánh giá được ảnh hưởng của các yếu tố có liên quan đến đối tượng phân tích, từ đó xác định được nguyên nhân gây ra biến động trong chỉ tiêu phân tích.

- Phương pháp đồ thị:

Phương pháp đồ thị được sử dụng để minh họa các tỷ lệ hoặc biểu diễn sự biến động của các chỉ tiêu tài chính hoặc so sánh chỉ tiêu tài chính giữa các doanh nghiệp khác nhau. Phương pháp này giúp cho phân tích thể hiện được rõ ràng, trực quan mối liên hệ giữa các chỉ tiêu tài chính, xu hướng biến động tăng giảm hay so sánh chỉ tiêu trong mối tương quan với các doanh nghiệp khác.

Đồ thị gồm nhiều dạng, trong đó các dạng thích hợp được dùng phổ biến là hình tròn, hình cột hoặc đồ thị đường. Đồ thị hình tròn nên sử dụng để phản ánh tỷ lệ kết cấu giữa các thành phần của một chỉ tiêu tổng thể chẳng hạn tỷ lệ kết cấu của tài sản hay nguồn vốn. Đồ thị hình cột hoặc đồ thị đường nên sử dụng để phản ánh sự biến động của các chỉ tiêu qua các năm hoặc so sánh chỉ tiêu của Tổng công ty với các đơn vị khác như các hãng hàng không trong khu vực.

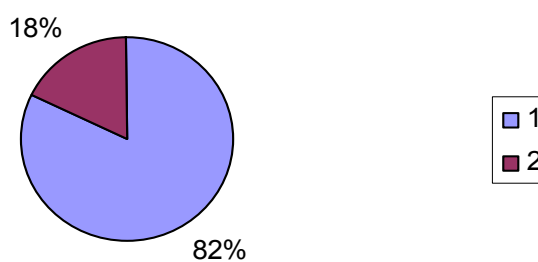
+ Ví dụ: biểu thị kết cấu tài sản và nguồn vốn của Tổng công ty năm 2006 bằng đồ thị hình tròn

**Bảng 3.10: Kết cấu tài sản và nguồn vốn của Tổng công ty  
Hàng không Việt Nam**

| Chỉ tiêu                 | 2006 |
|--------------------------|------|
| Tỷ suất đầu tư           | 82%  |
| Tỷ suất tài sản ngắn hạn | 18%  |
| Tỷ suất tự tài trợ       | 23%  |
| Tỷ số nợ                 | 77%  |

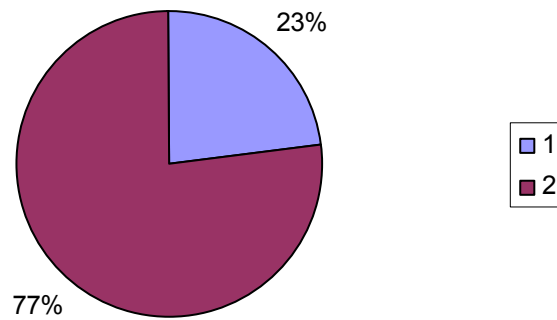
[Nguồn: số liệu được tính từ báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 12]

**Đồ thị 3.1: Kết cấu tài sản của Tổng công ty Hàng không  
Việt Nam năm 2006**



Trong đó: 1: Tài sản dài hạn  
2: Tài sản ngắn hạn

**Đồ thị 3.2: Kết cấu nguồn vốn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam năm 2006**



Trong đó: 1: Vốn chủ sở hữu  
2: Tổng nợ phải trả

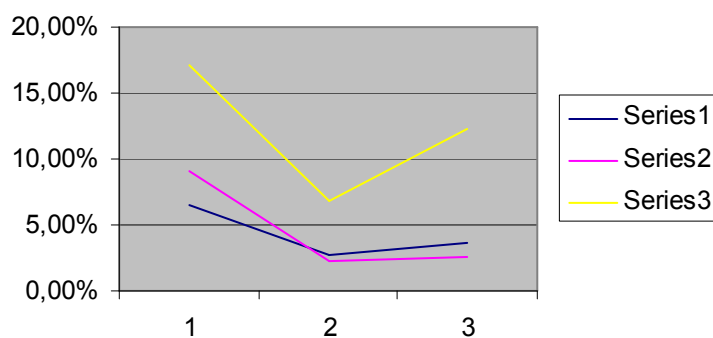
+Ví dụ: thể hiện sự biến động của một số chỉ tiêu sinh lãi bằng đồ thị đường

**Bảng 3.11: Một số chỉ tiêu phân tích khả năng sinh lãi của Tổng công ty Hàng không Việt Nam được minh họa bằng đồ thị**

| Chỉ tiêu                              | 2004   | 2005  | 2006   |
|---------------------------------------|--------|-------|--------|
| Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu      | 6,56%  | 2,67% | 3,58%  |
| Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản   | 9,16%  | 2,30% | 2,58%  |
| Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu | 17,10% | 6,80% | 12,20% |

[Nguồn: số liệu được tính từ các báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-phụ lục 4,5,8,9,12,13]

**Đồ thị 3.3: Xu hướng biến động khả năng sinh lãi của Tổng công ty Hàng không Việt Nam**



Trong đó: Series 1: Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu  
 Series 2: Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản  
 Series 3: Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu

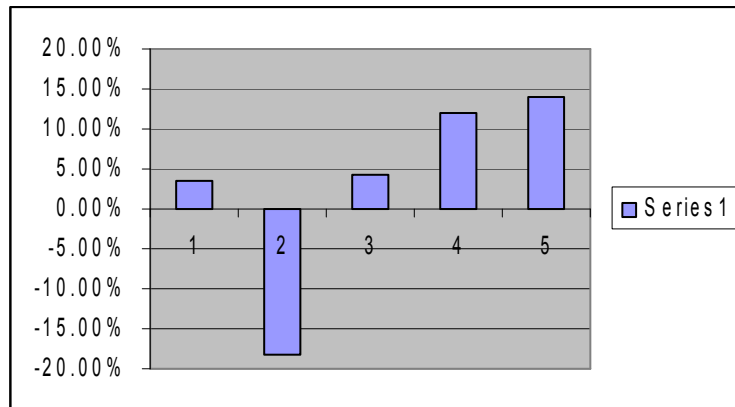
+ Ví dụ: so sánh chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu của Tổng công ty với một số hãng hàng không trong khu vực năm 2006

**Bảng 3.12: Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu của một số hãng hàng không trong khu vực**

| Các hãng hàng không              | Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu 2006 |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| Tổng công ty Hàng không Việt Nam | 3,58%                                 |
| Royal Brunei Airlines            | (18,2%)                               |
| China Airlines                   | 4,3%                                  |
| Cathay Pacific Airways           | 12%                                   |
| Singapore Airlines               | 14,1%                                 |

[Nguồn: Báo cáo thống kê của Hiệp hội Hàng không Châu Á Thái Bình Dương-tài liệu tham khảo 62, tr.38]

**Đồ thị 3.4: So sánh tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu của một số hãng hàng không trong khu vực**



Trong đó: 1: Tổng công ty Hàng không Việt Nam  
 2: Royal Brunei Airlines  
 3: China Airlines  
 4: Cathay Pacific Airways  
 5: Singapore Airlines

### 3.3.2. Hoàn thiện cơ sở dữ liệu phục vụ cho phân tích

#### 3.3.2.1. Hoàn thiện báo cáo tài chính phục vụ cho phân tích

Báo cáo tài chính được hoàn thiện chủ yếu trên hai khía cạnh sau:

*Thứ nhất* là bổ sung một số chỉ tiêu để đảm bảo cung cấp đủ số liệu cho phân tích tài chính. Các chỉ tiêu này bao gồm: khoản chi về tiền thuê máy bay, tổng tiền hàng bán chịu và tổng tiền hàng mua trả chậm. Các chỉ tiêu này cần được bổ sung vào “Thuyết minh báo cáo tài chính” để cung cấp số liệu tính toán các chỉ tiêu: hệ số thanh toán lãi vay và chi phí thuê máy bay, hệ số quay vòng các khoản phải thu và hệ số quay vòng các khoản phải trả.

*Thứ hai* là lập báo cáo tài chính hợp nhất phục vụ cho phân tích tài chính toàn tổ hợp bao gồm Tổng công ty và các công ty con. Hệ thống báo cáo tài chính hợp nhất gồm các báo cáo: bảng cân đối kế toán hợp nhất, báo cáo kết quả hoạt

động kinh doanh hợp nhất, báo cáo lưu chuyển tiền tệ hợp nhất và bản thuyết minh báo cáo tài chính hợp nhất.

Hiện nay, Tổng công ty Hàng không Việt Nam đã có quyết định chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ con (toàn bộ Tổng công ty trước đây trở thành một tổ hợp bao gồm công ty mẹ và các công ty con trong đó công ty mẹ được gọi là Tổng công ty Hàng không Việt Nam bao gồm văn phòng, các ban chuyên môn nghiệp vụ và các đơn vị phụ thuộc là các đơn vị thuộc Khối hạch toán tập trung trước đây, các công ty con là các đơn vị hạch toán độc lập trước đây chuyển thành). Quá trình chuyển đổi đang trong giai đoạn thực hiện nên chưa có số liệu về giá trị đầu tư của Tổng công ty trong các công ty con. Tuy nhiên, các báo cáo tài chính hợp nhất sẽ được lập theo nguyên tắc sau:

Bảng cân đối kế toán hợp nhất được lập trên cơ sở hợp nhất các bảng cân đối kế toán của công ty mẹ và của các công ty con của Tổng công ty theo nguyên tắc:

- Các khoản mục của Bảng cân đối kế toán không cần phải điều chỉnh thì được cộng trực tiếp để xác định khoản mục tương đương của Bảng cân đối kế toán hợp nhất.

- Các khoản mục cần điều chỉnh thì phải điều chỉnh trước, sau đó mới tiến hành cộng để xác định khoản mục tương đương của Bảng hợp nhất. Trong đó, các khoản mục chủ yếu phải điều chỉnh bao gồm: khoản đầu tư của Tổng công ty vào các công ty con, lợi ích của cổ đông thiểu số, các khoản phải thu, phải trả nội bộ giữa Tổng công ty với các công ty con và giữa các công ty con với nhau, các khoản lãi lỗ nội bộ chưa thực sự phát sinh.

Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất được lập theo nguyên tắc tương tự Bảng cân đối kế toán hợp nhất. Cụ thể là các khoản mục không phải điều chỉnh thì cộng trực tiếp còn các khoản mục phải điều chỉnh thì tiến hành điều chỉnh trước sau đó mới tiến hành cộng. Các khoản mục chủ yếu phải điều chỉnh bao gồm: doanh thu, giá vốn hàng bán, lãi lỗ trong nội bộ, lợi ích của cổ đông thiểu số, chênh lệch thanh lý công ty con và thuế thu nhập doanh nghiệp.

Báo cáo lưu chuyển tiền tệ hợp nhất được lập theo nguyên tắc cộng các

khoản mục tương đương trên báo cáo của Tổng công ty và các công ty con, tuy nhiên cần lưu ý rằng để hợp nhất, báo cáo lưu chuyển tiền tệ của Tổng công ty và các công ty con cần phải được thống nhất về phương pháp lập (trực tiếp hay gián tiếp).

### **3.3.2.2. Hoàn thiện hệ thống thông tin phục vụ cho phân tích**

Để phân tích chỉ tiêu tài chính đạt hiệu quả cao, cần có hệ thống thông tin cung cấp đầy đủ, kịp thời chính xác các tin tức cần thiết. Do vậy, việc hoàn thiện hệ thống thông tin đóng vai trò quan trọng và cần được tiến hành đồng thời với việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính. Hệ thống thông tin phục vụ cho phân tích chỉ tiêu tài chính tại Tổng công ty và toàn tổ hợp cần được hoàn thiện trên các mặt sau:

#### *Thứ nhất là hoàn thiện nguồn thông tin cung cấp cho phân tích tài chính*

Để phục vụ phân tích chỉ tiêu tài chính cho Tổng công ty, nguồn thông tin cần được hoàn thiện chủ yếu là nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán. Hiện tại, mặc dù các thông tin về tình hình kinh tế xã hội và thông tin về ngành hàng không do ban kế hoạch thị trường cung cấp có thể sử dụng cho phân tích tài chính nhưng để phục vụ tốt cho yêu cầu phân tích, bên cạnh các thông tin này cần bổ sung thêm thông tin về đặc điểm hoạt động của Tổng công ty như mục tiêu và chiến lược kinh doanh, chính sách tài chính, tín dụng, chính sách đầu tư. Các thông tin này được cung cấp từ phòng tổng hợp là bộ phận giúp việc của hội đồng quản trị và phòng tài chính đầu tư thuộc ban tài chính- kế toán của Tổng công ty.

Trong phân tích tài chính toàn tổ hợp, bên cạnh nguồn thông tin ngoài hệ thống kế toán như đã nêu trên, nguồn thông tin từ hệ thống kế toán cũng cần được hoàn thiện thông qua lập báo cáo tài chính hợp nhất như đã nêu trong phần 3.3.2.1. Báo cáo tài chính hợp nhất sẽ phản ánh chính xác các chỉ tiêu tài chính như tổng tài sản, các loại tài sản, vốn chủ sở hữu, tổng nợ phải trả, doanh thu, chi phí... của toàn tổ hợp. Từ đó các báo cáo này mới có số liệu hợp lý cung cấp cho phân tích tài chính toàn tổ hợp.

#### *Thứ hai, cần xây dựng quy trình cung cấp thông tin.*



Việc cung cấp và thu nhận thông tin có liên quan đến nhiều bộ phận, cá nhân trong đơn vị. Do vậy, trong quy trình này cần quy định cụ thể bộ phận, cá nhân nào có trách nhiệm cung cấp thông tin, nội dung, phạm vi của thông tin, thời hạn cung cấp thông tin và bộ phận, cá nhân có trách nhiệm thu nhận và phân tích thông tin.

Để phục vụ phân tích tài chính của Tổng công ty, bộ phận cung cấp thông tin kế toán chủ yếu là phòng kế toán tổng hợp thuộc ban tài chính- kế toán Tổng công ty. Phòng này có trách nhiệm cung cấp các báo cáo tài chính của Tổng công ty. Bên cạnh đó, với đặc thù của phân tích tài chính ngành hàng không là có những chỉ tiêu riêng biệt về doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành nên cần có các số liệu chi tiết về doanh thu và chi phí do phòng kế toán thu và phòng kế toán chi thuộc ban tài chính- kế toán Tổng công ty báo cáo cùng với những số liệu thống kê về vận chuyển do trung tâm thống kê tin học hàng không của Tổng công ty có trách nhiệm cung cấp. Nguồn thông tin bên ngoài hệ thống kế toán do ban kế hoạch thị trường, phòng tổng hợp, phòng tài chính đầu tư thuộc ban tài chính kế toán cung cấp bao gồm thông tin chung về tình hình kinh tế, thông tin về ngành hàng không và thông tin về đặc điểm hoạt động của Tổng công ty.

Trong phân tích tài chính toàn tổ hợp, bên cạnh nguồn thông tin ngoài hệ thống kế toán được cung cấp từ các bộ phận như trên, nguồn thông tin từ hệ thống kế toán còn cần báo cáo tài chính được cung cấp từ bộ phận kế toán của các công ty con. Trên cơ sở báo cáo tài chính của Tổng công ty và các công ty con, phòng kế toán tổng hợp lập báo cáo tài chính hợp nhất cho phân tích toàn tổ hợp.

Để phục vụ kịp thời cho phân tích đồng thời đáp ứng yêu cầu nộp báo cáo tài chính của Tổng công ty (Tổng công ty phải nộp báo cáo tài chính năm chậm nhất 90 ngày và báo cáo tài chính quý chậm nhất 45 ngày), các công ty con cần nộp báo cáo tài chính năm chậm nhất 60 ngày và báo cáo tài chính quý chậm nhất 30 ngày. Phòng kế toán tổng hợp thuộc ban tài chính Tổng công ty cần cung cấp báo cáo tài chính của Tổng công ty và toàn tổ hợp theo đúng thời hạn quy định như đã nêu trên. Các phòng kế toán thu, kế toán chi cung cấp số liệu chi tiết về doanh thu, chi phí, trung tâm thống kê tin học và các bộ phận cung cấp thông tin bên ngoài hệ thống kế

toán cũng cần đáp ứng yêu cầu thông tin theo thời hạn này. Bộ phận phân tích có trách nhiệm thu nhận và hoàn thành phân tích chậm nhất 10 ngày sau khi nhận tài liệu.

*Thứ ba là tăng cường giám sát hoạt động của hệ thống thông tin*

Để giám sát tốt hơn hoạt động của hệ thống thông tin cần quan tâm đến các công cụ quản lý và biện pháp kiểm tra để đảm bảo chất lượng công việc cung cấp và thu nhận thông tin cho phân tích tài chính, đảm bảo thông tin được cung cấp kịp thời, đầy đủ nội dung. Đặc biệt, phản hồi từ bộ phận phân tích- nơi thu nhận thông tin- rất quan trọng trong việc kiểm tra, đánh giá kết quả cung cấp thông tin với các tiêu chí kịp thời, đầy đủ và chính xác. Theo quy trình cung cấp thông tin nêu trên thì trong nội bộ ban tài chính- kế toán cũng có bốn phòng cung cấp thông tin là phòng kế toán thu, phòng kế toán chi, phòng kế toán tổng hợp và phòng tài chính đầu tư. Như vậy, bộ phận phân tích thuộc ban tài chính kế toán có thể phản hồi về tiến độ, chất lượng thông tin cung cấp cho trưởng ban từ đó giúp cho việc kiểm soát của trưởng ban trên cơ sở đánh giá chất lượng công việc. Bên cạnh đó, giữa ban tài chính là nơi tiếp nhận thông tin và các ban kế hoạch thị trường, trung tâm thống kê tin học hàng không, phòng tổng hợp, bộ phận kế toán của các công ty con là nơi cung cấp thông tin cần có sự liên hệ để kiểm tra, đánh giá chất lượng công việc nhân viên của mình. Từ đó, hệ thống thông tin sẽ được vận hành tốt hơn, đảm bảo cung cấp dữ liệu cho phân tích tài chính.

### **3.3.3. Hoàn thiện tổ chức công tác phân tích**

Việc hoàn thiện tổ chức công tác phân tích chỉ tiêu tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam và toàn tổ hợp cần được tiến hành trên các khía cạnh: xây dựng quy trình phân tích kết hợp với lựa chọn loại hình phân tích phù hợp và tổ chức bộ máy thực hiện.

#### ***3.3.3.1. Xây dựng quy trình phân tích kết hợp với lựa chọn loại hình phân tích phù hợp***

Quy trình này đề cập đến các vấn đề chủ yếu sau:

- Kế hoạch phân tích: trong kế hoạch phân tích xác định rõ các yếu tố:

+ Nội dung phân tích:

Nội dung phân tích cần liệt kê những nội dung cụ thể, bao gồm: phân tích khái quát tình hình tài chính, phân tích công nợ và khả năng thanh toán, phân tích luồng tiền, phân tích khả năng hoạt động kinh doanh, phân tích hiệu quả sử dụng tài sản, phân tích doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không, phân tích khả năng sinh lãi, phân tích mức độ tăng trưởng của Tổng công ty và phân tích rủi ro.

+ Phạm vi phân tích:

Với các nhóm chỉ tiêu tài chính nêu trên trừ nhóm doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không, nên tiến hành phân tích tổng thể trên phạm vi toàn Tổng công ty và toàn tổ hợp. Riêng với nhóm doanh thu, chi phí và năng lực hoạt động theo đặc điểm riêng của ngành hàng không, bên cạnh phân tích tổng thể cần phân tích chi tiết theo từng thị trường trong nước và nước ngoài, theo từng đường bay để thấy được hiệu quả khai thác từng khu vực, qua đó có các biện pháp thích hợp để phát huy hiệu quả của các đường bay hoạt động tốt và tăng cường năng lực cho những đường bay hoạt động kém hiệu quả hoặc có thể bỏ những đường bay này dồn vào khai thác các đường bay khác nếu các điều kiện về chính trị xã hội cho phép.

+ Thời gian phân tích:

Phân tích tài chính cho Tổng công ty và toàn tổ hợp nên tiến hành hàng quý và hàng năm. Điều này dựa trên cơ sở báo cáo tài chính của Tổng công ty và báo cáo tài chính hợp nhất của toàn tổ hợp được lập hàng quý và hàng năm theo yêu cầu của Chế độ kế toán doanh nghiệp số 15/2006/QĐ-BTC ban hành ngày 20/3/2006. Tuy nhiên, hiện tại, báo cáo tài chính của các công ty con (là các đơn vị thuộc Khối hạch toán độc lập trong mô hình cũ) được lập quá muộn (thường từ tháng 8 đến tháng 10 năm sau). Điều này không đảm bảo cho thời hạn lập báo cáo tài chính hợp nhất toàn tổ hợp theo yêu cầu của Chế độ kế toán doanh nghiệp và đồng thời ảnh hưởng lớn đến phân tích tài chính cho cả tổ hợp. Để đảm bảo yêu cầu về thời hạn lập báo cáo tài chính và kịp thời cho thông tin phân tích, thời hạn nộp báo cáo tài

chính của các công ty con nên là ngày cuối tháng hai với báo cáo năm và ngày cuối tháng tiếp theo với báo cáo quý. Thời hạn hoàn thành phân tích cho cả Tổng công ty và toàn tổ hợp là 10 ngày sau hạn nộp báo cáo tài chính của Tổng công ty.

- Thực hiện phân tích: trong phần này quy định rõ các bước tiến hành phân tích chỉ tiêu tài chính, bao gồm các bước cơ bản:

+ Thu nhận và kiểm tra thông tin: thông tin cho phân tích tài chính được cung cấp từ hệ thống thông tin với sự hợp tác của các bộ phận, phòng ban được trình bày trong phần 3.3.2.2. Trên cơ sở trách nhiệm được quy định rõ cho các bộ phận và cá nhân, việc thu nhận thông tin sẽ được tiến hành theo đúng nội dung và thời hạn được ấn định. Các thông tin sau khi được thu nhận cần được kiểm tra tính chính xác trên cơ sở so sánh, đối chiếu số liệu.

+ Tiến hành phân tích: được thực hiện theo nội dung và phạm vi phân tích đã quy định trong kế hoạch phân tích

- Nhận xét, đánh giá và viết báo cáo: trên cơ sở các số liệu phân tích đã được tính toán, cán bộ phân tích cần tổng hợp, đánh giá tình hình tài chính, hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, đưa ra nhận xét, phân tích về các nguyên nhân và yếu tố ảnh hưởng cùng các giải pháp kiến nghị để giải quyết các vấn đề tồn tại và phát huy thế mạnh trong hoạt động kinh doanh. Để giảm bớt thời gian viết báo cáo cho cán bộ phân tích, các mẫu báo cáo phân tích chỉ tiêu tài chính cần được xây dựng thống nhất.

### **3.3.3.2. Tổ chức bộ máy thực hiện**

Để hoàn thành công tác phân tích tài chính cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam và toàn tổ hợp cần thiết lập một bộ phận phân tích riêng thuộc ban tài chính- kế toán. Bộ phận này sẽ lập kế hoạch và tiến hành các bước phân tích theo quy trình đã nêu ở phần 3.3.3.1. Đồng thời, bộ phận phân tích phải phối hợp chặt chẽ với các bộ phận cung cấp thông tin như phòng kế toán tổng hợp, phòng kế toán thu, kế toán chi, trung tâm thống kê tin học, phòng tài chính đầu tư, ban kế hoạch thị trường để thu nhận thông tin cho phân tích. Các nguồn thông tin này được thu nhận theo quy trình được đề cập ở phần 3.3.2.2. Trong bộ phận phân tích cần phân

công công việc và quy định trách nhiệm cụ thể cho từng cá nhân. Việc phân công công việc có thể được thực hiện dựa trên các bước của quy trình phân tích, chẳng hạn sẽ có nhân viên chuyên trách thu nhận thông tin và kiểm tra tính chính xác của tài liệu, có nhân viên chuyên thực hiện phân tích, tổng hợp tình hình và viết báo cáo nhận xét, đánh giá tình hình tài chính cũng như các nguyên nhân và yếu tố ảnh hưởng cùng các giải pháp kiến nghị để giải quyết các vấn đề tồn tại và phát huy tiềm năng trong kinh doanh. Mỗi nhân viên có trách nhiệm trực tiếp với phần công việc của mình đồng thời phải phối hợp với các nhân viên khác trong bộ phận để đảm bảo quy trình phân tích được thực hiện thông suốt. Mối liên hệ công việc giữa các nhân viên cần được quy định rõ ràng nhằm đảm bảo hiệu quả chung của công tác phân tích. Các nhân viên trong bộ phận phân tích cần phải có kiến thức chuyên môn vững trong lĩnh vực tài chính kế toán đồng thời phải am hiểu về hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, môi trường kinh doanh, sự cạnh tranh trong ngành hàng không và xu thế phát triển của ngành trong khu vực cũng như trên thế giới. Trên cơ sở đó họ mới có thể thực hiện tốt việc phân tích và đánh giá tình hình tài chính cũng như đưa ra các giải pháp phù hợp để nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh cho Tổng công ty.

### **3.4. Những điều kiện cơ bản nhằm hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam**

#### **3.4.1. Về phía Nhà nước**

##### *\* Hoàn thiện chế độ kế toán*

Hoàn thiện chế độ kế toán sẽ tạo điều kiện cho bộ máy kế toán hoạt động hiệu quả, công tác kế toán được thực hiện tốt nâng cao chất lượng thông tin kế toán phục vụ cho phân tích tài chính và áp dụng hệ thống chỉ tiêu phân tích đạt hiệu quả cao.

Với chế độ kế toán hiện hành về kế toán máy, chế độ chứng từ và ghi sổ kế toán, Tổng công ty Hàng không Việt Nam đã gặp nhiều khó khăn trong công tác kế toán.

Hiện tại, Tổng công ty đang áp dụng kế toán máy nhưng còn gặp nhiều

vướng mắc như sử dụng dấu chấm, phẩy trong hệ thống số liệu do các dấu này trong hệ thống số liệu trên chương trình máy tính theo hệ thống nước ngoài có ý nghĩa ngược lại với các dấu này trong hệ thống số liệu của Việt Nam. Trong hệ thống kế toán máy cũng được cài đặt sẵn chương trình về bút toán đảo, đến cuối kỳ bút toán đảo sẽ tự động được ghi nhận nhưng loại bút toán này không được đề cập đến trong chế độ kế toán.

Tổng công ty cũng gặp nhiều khó khăn trong chế độ chứng từ và ghi sổ. Hiện tại, Tổng công ty có 22 văn phòng chi nhánh ở 22 nước, các văn phòng này là các đơn vị phụ thuộc được phân cấp hạch toán, ghi sổ kế toán, cuối kỳ lập báo cáo thu chi và bảng cân đối tài khoản. Hiện nay, tại các văn phòng này phải duy trì hệ thống sổ sách kế toán bằng cả hai thứ tiếng: tiếng Anh và tiếng Việt để đáp ứng yêu cầu của cả nước sở tại và theo yêu cầu của Việt Nam. Điều này làm chi phí cho bộ máy kế toán phải nâng lên vì bắt buộc phải có nhân viên kế toán là người Việt Nam, không thể sử dụng lao động người bản địa vì họ không biết tiếng Việt. Nếu chế độ kế toán cho phép duy trì sổ sách kế toán tại các đơn vị này chỉ bằng tiếng Anh thì Tổng công ty có thể giảm bớt Khối lượng công việc và chi phí lao động. Cũng tại các đơn vị này, Tổng công ty đã gặp khó khăn trong thực hiện chế độ chứng từ. Tại các chi nhánh, số lượng chứng từ gốc bằng tiếng Anh phát sinh rất lớn, theo chế độ chứng từ cần phải dịch ra tiếng Việt và đính kèm bản tiếng Anh, điều này cũng làm cho Khối lượng công việc và chi phí lao động cho bộ máy kế toán của Tổng công ty tăng lên nhiều.

Để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp nói chung và cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam nói riêng, chế độ kế toán cần có các hướng dẫn cụ thể kèm theo giúp cho các doanh nghiệp giải quyết được các vướng mắc trong công tác kế toán, đồng thời tùy theo hoạt động kinh doanh của các đơn vị, đặc biệt là các đơn vị có những đặc điểm riêng biệt, cho phép các đơn vị này có những áp dụng linh hoạt trong thực hiện chế độ kế toán. Chẳng hạn đối với Tổng công ty Hàng không Việt Nam có thể cho phép các văn phòng chi nhánh được duy trì chứng từ, sổ sách kế toán chỉ bằng tiếng Anh để giảm bớt khối lượng công việc và hạ thấp chi phí.

Mặt khác, có thể cho phép thực hiện bút toán đảo vào cuối kỳ theo chương trình đã lập trong hệ thống kế toán máy do loại bút toán này tạo điều kiện thuận lợi hơn trong công tác ghi sổ đồng thời không làm thay đổi bản chất của các nghiệp vụ được ghi nhận.

*\* Hoàn thiện hệ thống chuẩn mực kế toán*

Hoàn thiện hệ thống chuẩn mực kế toán sẽ tạo cơ sở nâng cao chất lượng thông tin kế toán nói chung và phân tích tài chính nói riêng. Với những sửa đổi của chuẩn mực kế toán quốc tế vào tháng 12 năm 2003 và sự vận động phát triển của nền kinh tế Việt Nam, hệ thống chuẩn mực kế toán Việt Nam cần được tiếp tục hoàn thiện theo hướng sửa đổi những chuẩn mực đã ban hành phù hợp với điều kiện của Việt Nam nhưng giảm đi những khác biệt không cần thiết với chuẩn mực kế toán quốc tế nhằm giúp cho Việt Nam dễ hội nhập với thế giới hơn. Mặt khác, cần tiếp tục xây dựng và ban hành đầy đủ các chuẩn mực kế toán để tạo điều kiện thuận lợi trong việc hiểu và thực hiện các chuẩn mực. Chẳng hạn, đối với Tổng công ty Hàng không Việt Nam sau khi được chính thức chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ-công ty con theo quyết định của Thủ tướng chính phủ số 259/2006/QĐ-TTg ngày 13/11/2006, Tổng công ty được yêu cầu lập báo cáo tài chính hợp nhất theo chế độ kế toán doanh nghiệp được Bộ Tài chính ban hành theo quyết định 15/2006/QĐ-BTC ngày 20/3/2006, đồng thời Tổng công ty cần tiến hành phân tích tài chính cho toàn tổ hợp dựa trên số liệu của các báo cáo tài chính hợp nhất này. Việc lập báo cáo tài chính hợp nhất được tiến hành theo chuẩn mực kế toán số 25 “Báo cáo tài chính hợp nhất và kế toán khoản đầu tư vào công ty con”. Tuy nhiên, một số nội dung của chuẩn mực này bị chi phối bởi các chuẩn mực khác mà trong đó có chuẩn mực chưa được ban hành. Ví dụ, trong chuẩn mực 25 ở đoạn 21 quy định “khoản đầu tư vào một doanh nghiệp phải hạch toán theo chuẩn mực kế toán công cụ tài chính, kể từ khi doanh nghiệp đó không còn là công ty con nữa và cũng không trở thành một công ty liên kết như định nghĩa của chuẩn mực kế toán số 7-kế toán các khoản đầu tư vào công ty liên kết”. Nhưng hiện tại chuẩn mực kế toán về công cụ tài chính chưa được ban hành, chưa tạo điều kiện thuận lợi cho việc lập báo

cáo tài chính hợp nhất và do đó việc phân tích tài chính cho toàn tổ hợp của Tổng công ty Hàng không Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn. Trước tình hình trên, việc hoàn thiện hệ thống chuẩn mực kế toán sẽ tạo một cơ sở đồng bộ nâng cao chất lượng thông tin kế toán và từ đó tạo điều kiện cho phân tích tài chính đạt hiệu quả cao.

### **3.4.2. Về phía Tổng công ty**

#### *\* Ổn định cơ cấu tổ chức quản lý của Tổng công ty*

Tổng công ty Hàng không Việt Nam đang trong giai đoạn chuyển đổi sang mô hình công ty mẹ- công ty con, có sự biến động lớn về cơ cấu tổ chức quản lý, bộ máy quản lý, có sự xáo trộn về cán bộ, điều này có ảnh hưởng lớn đến công tác kế toán nói chung và phân tích tài chính nói riêng. Để tạo điều kiện thuận lợi cho công tác kế toán và hoàn thiện phân tích tài chính, Tổng công ty cần nhanh chóng ổn định cơ cấu tổ chức quản lý. Đặc biệt Tổng công ty cần chú trọng hoàn thiện cơ chế quản lý tài chính giữa Tổng công ty với các công ty con, chủ yếu bao gồm cơ chế huy động và sử dụng vốn, cơ chế phân phối lợi nhuận, cơ chế kiểm soát tài chính. Chuyển từ mô hình Tổng công ty Nhà nước sang mô hình công ty mẹ- công ty con, mối quan hệ giữa Tổng công ty và các công ty con không còn dựa trên nền tảng hành chính mà do quan hệ đầu tư tài chính quyết định. Mặc dù có sự chi phối, phụ thuộc lẫn nhau trong chiến lược phát triển chung của tổ hợp nhưng mỗi công ty đều có sự độc lập trong hoạt động kinh doanh.

#### *\* Tổ chức tốt bộ máy kế toán, hoàn thiện phân cấp hạch toán cho các đơn vị phụ thuộc*

Để tạo điều kiện cho phân tích tài chính được tiến hành với hiệu quả cao, bộ máy kế toán cần được tổ chức hoạt động tốt, phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận đảm bảo thực hiện Khối lượng công tác kế toán theo quy trình. Đặc biệt, việc phân cấp hạch toán cho các đơn vị phụ thuộc của Tổng công ty như các văn phòng đại diện, chi nhánh, đơn vị hạch toán phụ thuộc... cần được hoàn thiện. Các đơn vị này thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại, các hoạt động kinh doanh theo phân cấp của Tổng công ty, được giao quản lý, sử dụng vốn để kinh doanh, chịu sự ràng



buộc về nghĩa vụ và quyền lợi, có trách nhiệm quản lý, tổ chức thực hiện chỉ tiêu, nhiệm vụ do Tổng công ty giao. Trong công tác kế toán cần phân định rõ các đơn vị này được hạch toán đến đâu, thực hiện các phần nào trong Khối lượng công tác kế toán, mối quan hệ giữa bộ phận kế toán của các đơn vị này với ban tài chính- kế toán của Tổng công ty đặc biệt là trách nhiệm báo cáo vào cuối kỳ. Trên cơ sở phân cấp hạch toán được hoàn thiện, hoạt động của ban tài chính- kế toán và bộ phận kế toán của các đơn vị phụ thuộc sẽ được phối hợp chặt chẽ đảm bảo cung cấp số liệu kịp thời, chính xác cho phân tích tài chính.

*\* Công tác đào tạo cán bộ*

Để đảm nhận tốt công tác kế toán nói chung và phân tích tài chính nói riêng cho Tổng công ty và toàn tổ hợp, cán bộ nhân viên phải giỏi về chuyên môn nghiệp vụ trong lĩnh vực tài chính kế toán, hiểu biết về hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, hiểu biết về pháp luật, môi trường kinh doanh và xu thế phát triển trong khu vực và thế giới. Đặc biệt với việc chuyển đổi mô hình tổ chức quản lý từ Tổng công ty Nhà nước sang mô hình công ty mẹ- công ty con, kiến thức về mô hình mới là rất quan trọng. Do đó, Tổng công ty cần phải đào tạo và cập nhật kiến thức phù hợp để cán bộ nhân viên trong bộ máy kế toán làm tốt công việc của mình trong hệ thống mới.

Công tác đào tạo có thể kết hợp nhiều hình thức như:

- Lựa chọn cử cán bộ đi học các chương trình cấp bằng đại học, cao học, tiến sĩ về lĩnh vực chuyên môn phù hợp.
- Tổ chức các lớp bồi dưỡng nâng cao kiến thức cho cán bộ bằng cách kết hợp với các trường, các đơn vị đào tạo trong và ngoài nước.

Bên cạnh công tác đào tạo, Tổng công ty cũng cần có chính sách tuyển dụng cán bộ có trình độ và kinh nghiệm bổ sung cho bộ máy kế toán.

Yếu tố con người luôn đóng vai trò cơ bản trong các lĩnh vực hoạt động, do vậy nâng cao trình độ của cán bộ luôn là điều kiện quan trọng để hoàn thiện công tác kế toán nói chung và phân tích tài chính nói riêng tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

### TIÊU KẾT CHƯƠNG 3

Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam là một yêu cầu cấp thiết để nâng cao hiệu quả quản lý hoạt động kinh doanh trong nền kinh tế hội nhập và phát triển. Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần đáp ứng được các yêu cầu cơ bản:

- Đảm bảo phân tích tài chính một cách toàn diện nhằm đáp ứng được nhu cầu về phân tích tài chính cho nhiều đối tượng khác nhau
- Phù hợp với chế độ chính sách tài chính kế toán hiện hành
- Có tính khoa học nhưng đồng thời cần dễ hiểu, dễ áp dụng để nâng cao tính khả thi và có hiệu quả
- Phù hợp với đặc điểm kinh doanh của ngành hàng không và đặc điểm hoạt động kinh doanh riêng biệt của Tổng công ty Hàng không Việt Nam
- Bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần hoàn thiện phương pháp phân tích, cơ sở dữ liệu phục vụ phân tích và tổ chức công tác phân tích để đảm bảo hệ thống chỉ tiêu được áp dụng một cách hiệu quả, khắc phục được các nhược điểm đang tồn tại

Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính được hoàn thiện theo từng nhóm chỉ tiêu. Bên cạnh đó, hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích được tiến hành đồng thời với hoàn thiện phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích.

Để nâng cao hiệu quả của hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cần có các điều kiện về chính sách Nhà nước và Tổng công ty như hoàn thiện chế độ kế toán, hoàn thiện hệ thống chuẩn mực kế toán, ổn định cơ cấu tổ chức quản lý của Tổng công ty, tổ chức tốt bộ máy kế toán, hoàn thiện phân cấp hạch toán cho các đơn vị phụ thuộc và công tác đào tạo cán bộ.

## KẾT LUẬN

Hàng không là một ngành kinh tế quan trọng. Trong thời gian qua, ngành Hàng không Việt Nam đã phát triển nhanh, đạt được những thành tựu đáng kể, khẳng định được vai trò của mình trong nền kinh tế quốc dân. Trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế, Tổng công ty Hàng không Việt Nam càng có nhiều cơ hội hợp tác và phát triển, tuy nhiên cũng phải đối đầu với sức ép cạnh tranh ngày càng tăng. Để đứng vững và phát huy được vai trò của mình, Tổng công ty cần không ngừng hoàn thiện về mọi mặt, trong đó đặc biệt chú trọng hoàn thiện các công cụ của quản lý nhằm đạt hiệu quả cao nhất trong hoạt động kinh doanh. Một trong những công cụ đặc lực của quản lý cần được quan tâm chính là phân tích tài chính với một hệ thống chỉ tiêu phân tích phù hợp. Do vậy, việc hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam là một nhu cầu cấp thiết. Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và thực tiễn, luận án đã hoàn thành những vấn đề sau:

Về lý luận, luận án tổng hợp và hệ thống các vấn đề lý luận cơ bản về phân tích tài chính doanh nghiệp và hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong ngành dịch vụ hàng không. Bên cạnh đó, luận án làm rõ phương pháp, cơ sở dữ liệu và tổ chức công tác phân tích.

Về thực tiễn, luận án nghiên cứu đặc điểm kinh doanh của Tổng công ty Hàng không Việt Nam và ảnh hưởng của các đặc điểm này đến hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính. Trên cơ sở đó, luận án làm rõ và đánh giá thực trạng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam, nêu lên các kết quả đã đạt được và các vấn đề tồn tại cần khắc phục.

Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và thực tiễn, luận án hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Để hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính có thể áp dụng tốt luận án trình bày việc hoàn thiện phương pháp phân tích, cơ sở dữ liệu phục vụ cho phân tích và hoàn thiện tổ chức công tác phân tích. Bên cạnh đó, luận án cũng đưa ra các điều kiện nhằm hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính.

Luận án có tính khả thi cao và với hy vọng được áp dụng trong thực tế, các kết quả nghiên cứu của luận án sẽ góp phần hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

## **CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN**

1. Trần Thị Minh Hương (2004), “Phân tích tài chính – Một công cụ quan trọng của quản lý doanh nghiệp”, *Kinh tế phát triển* (80), tr. 30-31,34.
2. Trần Thị Minh Hương (2007), “Hoàn thiện phương pháp phân tích chỉ tiêu tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam”, *Kinh tế phát triển* (120), tr. 25-27.
3. Trần Thị Minh Hương (2007), “Đổi mới phương pháp phân tích tài chính trong ngành hàng không”, *Thuế Nhà nước* (38), tr. 9-11.
4. Trần Thị Minh Hương (2008), “Đặc điểm kinh doanh ảnh hưởng đến phân tích tài chính tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam”, *Kinh tế phát triển* (Đặc san Viện Quản trị kinh doanh), tr. 42-44.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tiếng Việt

1. Hoài Anh (2006), “Nội dung cơ bản của chế độ kế toán doanh nghiệp `mới: phần 1”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
2. Hoài Anh (2006), “Nội dung cơ bản của chế độ kế toán doanh nghiệp mới: phần 2”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
3. Đoàn Vân Anh (2003), “Một số ý kiến đề xuất hoàn thiện chuẩn mực kế toán số 10”, *Tài chính doanh nghiệp*, (7), tr. 17-18.
4. Bộ Tài chính (2006), *Chế độ Kế toán doanh nghiệp*, Hà nội.
5. Bộ Xây dựng (2001), *Giáo trình phân tích hoạt động kinh tế trong doanh nghiệp*, NXB Xây dựng, Hà nội.
6. Bộ Xây dựng (2001), *Giáo trình tài chính doanh nghiệp*, NXB Xây dựng, Hà nội.
7. Bộ Giao thông vận tải (1999), *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, NXB Giao thông vận tải, Hà nội.
8. Bộ Thương mại (2006), *Thị trường dịch vụ Việt Nam- Những cơ hội khai thác*, Hà nội.
9. Lý Bách Chấn (1987), *Kinh tế vận tải*, NXB Giao thông vận tải, Hà nội.
10. Ngô Thế Chi, Đoàn Xuân Tiên, Vương Đình Huệ (1995), *Kế toán, kiểm toán và phân tích tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính, Hà nội.
11. Nguyễn Văn Công, Nguyễn Năng Phúc, Trần Quý Liên (2002), *Lập, đọc, kiểm tra và phân tích báo cáo tài chính*, NXB Tài chính, Hà nội.
12. Nguyễn Trọng Cơ (1999), *Hoàn thiện hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính trong doanh nghiệp cổ phần phi tài chính ở Việt Nam*, Luận án tiến sỹ kinh tế, Trường đại học Ngoại thương, Hà nội.
13. Ngô Thu Cúc (2000), *Phân tích tài chính doanh nghiệp*, NXB Thanh niên, Hà nội.
14. Đỗ Thị Ngọc Diệp (2003), *Lý thuyết tài chính*, NXB Giao thông vận tải, Hà

nội.

15. Trần Thế Dũng, Nguyễn Quang Hùng, Lương Thị Trâm (2002), *Phân tích hoạt động kinh tế doanh nghiệp thương mại- dịch vụ*, NXB Đại học quốc gia Hà nội, Hà nội.
16. Phạm Thị Mỹ Dung, Bùi Bằng Đoàn (2001), *Giáo trình phân tích kinh doanh*, NXB Nông nghiệp, Hà nội.
17. Kim Thị Dung, Nguyễn Quốc Oánh (2003), *Giáo trình tài chính doanh nghiệp*, NXB Nông nghiệp, Hà nội.
18. Phan Đức Dũng (2006), *Kế toán tài chính*, NXB Thống kê, Hà nội.
19. Phan Đức Dũng (2006), *Nguyên lý kế toán*, NXB Thống kê, Hà nội.
20. Phạm Văn Dược, Đặng Kim Cương (2003), *Phân tích hoạt động kinh doanh*, NXB Thống kê.
21. Đặng Đình Đào (2003), *Giáo trình kinh tế các ngành thương mại- dịch vụ*, NXB Thống kê, Hà nội.
22. Vũ Duy Hào (2000), *Quản trị tài chính doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà nội.
23. Lê Ngọc Hoàn (1999), “Định hướng phát triển GTVT Việt Nam trong những thập kỷ tới”, *Giao thông vận tải Việt Nam bước vào thế kỷ XXI*, tr. 17-19.
24. Trầm Xuân Hương (2002), *Phân tích tài chính và xếp loại doanh nghiệp trong công tác thẩm định tín dụng ngân hàng*, Phát triển kinh tế, (142), tr.30-32.
25. Trương Mộc Lâm, Đỗ Văn Thành, Nguyễn Đình Kiệm, Bạch Đức Hiên, Huỳnh Đình Trữ (1991), *Tài chính doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà nội.
26. Hoàng Đức Long (2003), “Một vài trao đổi xung quanh vấn đề phân tích tình hình công nợ của doanh nghiệp”, *Tài chính doanh nghiệp*, (7), tr. 19-20.
27. Phan Quang Niệm (2002), *Phân tích hoạt động kinh doanh*, NXB Thống kê, Hà nội.
28. Josette Peyrard (1994), *Quản lý tài chính doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà nội.

29. Nguyễn Năng Phúc (2003), “ Một số vấn đề về phân tích hoạt động đầu tư tài chính và hoạt động khác trong hệ thống quản lý doanh nghiệp” Kinh tế và phát triển, (75), tr. 32-33-38.
30. Nguyễn Năng Phúc (2003), *Phân tích kinh tế doanh nghiệp – Lý thuyết và thực hành*, NXB Tài chính, Hà nội.
31. Nguyễn Năng Phúc (2004), *Phân tích tài chính trong các công ty cổ phần ở Việt Nam*, NXB Tài chính, Hà nội.
32. Nguyễn Năng Phúc (2005), *Phân tích hoạt động đầu tư tài chính của doanh nghiệp*, NXB Tài chính, Hà nội.
33. Nguyễn Năng Phúc (2006), *Phân tích tài chính công ty cổ phần*, NXB Tài chính, Hà nội.
34. Nguyễn Năng Phúc (2007), *Phân tích kinh doanh – Lý thuyết và thực hành*, NXB Tài chính, Hà nội.
35. Nguyễn Ngọc Quang (2001), “Phân tích tài chính doanh nghiệp trong nền kinh tế thị trường”, *Thông tin tài chính*, (21), tr. 36.
36. Nguyễn Ngọc Quang (2001), *Đổi mới hoạt động kinh doanh phù hợp với cung cầu vận tải hàng không ở Việt Nam hiện nay*, Luận án tiến sỹ kinh tế, Trường đại học Kinh tế quốc dân, Hà nội.
37. Trương Thị Minh Sâm (2007), *Chuyển dịch cơ cấu kinh tế khu vực dịch vụ ở thành phố Hồ Chí Minh trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa*, NXB Khoa học xã hội, Hà nội.
38. Đinh Văn Sơn (2002), *Lý thuyết tài chính- tiền tệ*, NXB Đại học Quốc gia Hà nội.
39. Nguyễn Thy Sơn (2000), *Các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh vận tải hàng không của Hãng Hàng không quốc gia Việt Nam*, Luận án tiến sỹ kinh tế, Trường đại học Ngoại thương, Hà nội.
40. Đào Văn Tài, Võ Văn Nhị, Trần Anh Hoa (2003), *Kế toán quản trị áp dụng cho các doanh nghiệp Việt Nam*, NXB Tài chính, Hà nội.
41. Trương Bá Thanh, Trần Đình Khôi Nguyên (2001), *Phân tích hoạt động kinh*



*doanh*, NXB Giáo dục, Hà nội.

42. Nguyễn Văn Thụ (2003), *Phân tích hoạt động kinh doanh*, NXB Giao thông vận tải, Hà nội.
43. Trương Thị Thủy, Lê Văn Liên (2006), “Về chuẩn mực kế toán: các khoản đầu tư vào công ty liên kết”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
44. Nguyễn Cao Thường (1980), *Thống kê vận tải*, NXB Tổng cục Thống kê, Hà nội.
45. Tỉnh uỷ- Uỷ ban nhân dân tỉnh Đồng nai (2005), *Tổng kết 12 năm phát triển ngành dịch vụ tỉnh Đồng nai (1992-2004)*, NXB Tổng hợp Đồng nai, Đồng nai.
46. Trường đại học Kinh tế quốc dân (2001), *Giáo trình phân tích hoạt động kinh doanh*, NXB Thống kê, Hà nội.
47. Trường đại học Kinh tế quốc dân (2005), *Giáo trình tài chính doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà nội.
48. Trường đại học Kinh tế quốc dân (1985), *Giáo trình thống kê vận tải*, NXB Thống kê, Hà nội.
49. Trường đại học Kinh tế quốc dân (2002), *Giáo trình tài chính doanh nghiệp*, NXB Giáo dục, Hà nội.
50. Trường đào tạo bồi dưỡng cán bộ ngành xây dựng (1998), *Tài chính doanh nghiệp*, NXB Xây dựng, Hà nội.
51. Trường đại học Tài chính kế toán Hà nội (2001), *Quản trị tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính, Hà nội.
52. Trường trung cấp kinh tế kỹ thuật Nghệ an (2002), *Lý thuyết tài chính*, NXB Nghệ an, Nghệ an.
53. Trường đại học Kinh tế quốc dân (2006), *Giáo trình kế toán tài chính doanh nghiệp*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà nội.
54. Vũ Sỹ Tuấn (2000), *Chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường hàng không và các giải pháp phát triển phương thức vận tải này ở Việt Nam*, Luận án tiến sỹ kinh tế, Trường đại học Ngoại thương, Hà nội.

55. Ủy ban Quốc gia về hợp tác Kinh tế quốc tế (2000), *GATS 2000- Mở cửa thị trường dịch vụ*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà nội.
56. Đinh Ngọc Viện, Đinh Xuân Trình, Vũ Trọng Lâm, Nguyễn Như Tiến, Vũ Sĩ Tuấn, Trần Văn Bảo (2002), *Giao nhận vận tải hàng hoá quốc tế*, NXB Giao thông vận tải, Hà nội.
57. Charles J. Woelfel (1991), *Phân tích hoạt động tài chính ở các doanh nghiệp*, NXB Khoa học và kỹ thuật, Hà nội.
58. (2006), “Hoàn thiện bảng cân đối kế toán của công ty cổ phần theo yêu cầu của thị trường chứng khoán”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
59. (2006), “Một số vấn đề về báo cáo tài chính hợp nhất trong mô hình công ty mẹ - con”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
60. (2006), “Đề báo cáo tài chính hợp nhất đi vào cuộc sống”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
61. (2006), “Xây dựng và hoàn thiện chuẩn mực kế toán Việt Nam”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
62. (2006), “Chế độ kế toán doanh nghiệp mới: còn quá phức tạp”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.
63. (2006), “Chế độ kế toán doanh nghiệp mới: sát với thực tiễn”, *Kế toán*, <http://www.tapchiketoan.info>.

### **Tiếng Anh**

64. Association of Asia Pacific Airlines (2006), *Statistical report 2006*
65. Carnegie, Jones, Norris, Wigg, Williams (1999), *Accounting- Financial and organisational decision making*, McGraw Hill.
66. George Foster (1986), *Financial statement analysis*, Prentice- Hall International, Inc.
67. Jackie Fry, Graham Francis, Ian Humphreys (2004), *An international survey of performance measurement and benchmarking by airlines*, Accounting and finance research, United Kingdom.

68. Charles H.Gibson (1995), *Financial statement analysis*, South- Western College Publishing.
69. John Hoggett, Lew Edwards, John Medlin (2006), *Accounting*, John Wiley and Sons Australis.
70. Beverley Jackling, Jean Raar, Roy Wigg, Brian Williams, Graeme Wines (2004), *Accounting- A framework for decision making*, McGraw Hill.
71. Stephen A. Ross, Randolph W. Westerfield, Bradford D. Jordan (2006), *Corporate Finance- Fundamentals*, McGraw Hill.

## PHỤ LỤC

Trong phần phụ lục, các phụ lục 7, 11 và 15 trình bày phần thuyết minh báo cáo tài chính của Tổng công ty Hàng không Việt Nam-Khối hạch toán tập trung. Các báo cáo thuyết minh có số liệu chi tiết và bao gồm rất nhiều trang, tuy nhiên, trong khuôn khổ phụ lục của luận án, tác giả xin trích một số phần cơ bản của các báo cáo này.

### PHỤ LỤC 1A

#### PHIẾU ĐIỀU TRA

Xin anh (chị) vui lòng cho biết các thông tin sau:

1. Đơn vị có tiến hành phân tích tài chính không?

- Có
- Không

(Nếu có, trả lời các câu tiếp theo)

2. Đối với đơn vị, phân tích tài chính có quan trọng không?

- Rất quan trọng
- Quan trọng
- Tương đối quan trọng
- Không quan trọng

3. Kỳ phân tích tài chính của đơn vị là:

- Hàng năm
- Nửa năm
- Hàng quý
- Tiến hành khi lãnh đạo yêu cầu

4. Trong đơn vị, ai sử dụng kết quả phân tích tài chính?

- Ban giám đốc
- Ban Tài chính kế toán
- Lãnh đạo các phòng ban bộ phận
- Không ai sử dụng

5. Người sử dụng có hài lòng với chất lượng thông tin phân tích tài chính?
- Rất hài lòng
  - Hài lòng
  - Tương đối hài lòng
  - Không hài lòng
6. Đơn vị có xây dựng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính riêng không?
- Có
  - Không
7. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của đơn vị bao gồm các nhóm chỉ tiêu nào?
8. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của đơn vị có phản ánh được đặc điểm riêng biệt của ngành hàng không không?
- Có
  - Không
9. Đơn vị có hài lòng với hệ thống chỉ tiêu phân tích hiện tại không?
- Có
  - Không
10. Đơn vị áp dụng phương pháp phân tích nào?
11. Cơ sở dữ liệu của phân tích tài chính bao gồm các nguồn thông tin nào?
- Thông tin từ hệ thống kế toán
  - Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán
  - Cả hai nguồn thông tin trên
12. Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán bao gồm các nhóm:
- Thông tin chung về tình hình kinh tế
  - Thông tin về ngành kinh doanh
  - Thông tin về đặc điểm hoạt động của đơn vị
  - Tất cả các nhóm thông tin trên
13. Các nguồn thông tin hiện tại có đáp ứng được nhu cầu cho phân tích tài chính không?
- Đáp ứng tốt

- Đáp ứng
  - Đáp ứng tương đối tốt
  - Không đáp ứng
14. Đơn vị có bộ phận phân tích tài chính riêng biệt không?
- Có
  - Không
15. Đơn vị tiến hành phân tích theo loại hình nào?
16. Đơn vị có xây dựng quy trình phân tích không?
- Có
  - Không
17. Đơn vị có hài lòng với công tác phân tích tài chính hiện tại không?
- Rất hài lòng
  - Hài lòng
  - Tương đối hài lòng
  - Không hài lòng

**Xin chân thành cảm ơn sự giúp đỡ của anh (chị)!**

**PHỤ LỤC 1B**  
**TỔNG HỢP KẾT QUẢ ĐIỀU TRA**

1. Đơn vị có tiến hành phân tích tài chính không
 

|       |      |
|-------|------|
| Có    | 100% |
| Không | 0%   |
2. Mức độ quan trọng của phân tích tài chính đối với đơn vị
 

|                      |     |
|----------------------|-----|
| Rất quan trọng       |     |
| Quan trọng           | 67% |
| Tương đối quan trọng | 33% |
| Không quan trọng     |     |
3. Kỳ phân tích tài chính của đơn vị
 

|                      |      |
|----------------------|------|
| Hàng năm             | 100% |
| Nửa năm              | 8%   |
| Hàng quý             |      |
| Khi lãnh đạo yêu cầu | 8%   |
4. Người sử dụng kết quả phân tích tài chính trong đơn vị
 

|                                |      |
|--------------------------------|------|
| Ban giám đốc                   | 100% |
| Ban Tài chính kế toán          | 58%  |
| Lãnh đạo các phòng ban bộ phận |      |
| Không ai sử dụng               |      |
5. Người sử dụng có hài lòng với chất lượng thông tin phân tích tài chính không
 

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Rất hài lòng       |     |
| Hài lòng           | 58% |
| Tương đối hài lòng | 42% |
| Không hài lòng     |     |
6. Đơn vị có xây dựng hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính riêng không
 

|       |     |
|-------|-----|
| Có    | 8%  |
| Không | 92% |

7. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của đơn vị bao gồm các nhóm chỉ tiêu nào?
- |  |      |
|--|------|
| Nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu tài sản và nguồn vốn | 100% |
| Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán         | 100% |
| Nhóm chỉ tiêu phản ánh sinh lãi                    | 100% |
| Các nhóm chỉ tiêu khác                             | 0%   |
8. Hệ thống chỉ tiêu phân tích tài chính của đơn vị có phản ánh được đặc điểm riêng biệt của ngành hàng không không?
- |       |     |
|-------|-----|
| Có    | 8%  |
| Không | 92% |
9. Đơn vị có hài lòng với hệ thống chỉ tiêu phân tích hiện tại không?
- |       |     |
|-------|-----|
| Có    | 33% |
| Không | 67% |
10. Đơn vị áp dụng phương pháp phân tích nào?
- |                                |      |
|--------------------------------|------|
| Phương pháp so sánh            | 100% |
| Phương pháp phân tích tỷ lệ    | 100% |
| Phương pháp phân tích chi tiết | 58%  |
| Các phương pháp khác           | 0%   |
11. Cơ sở dữ liệu của phân tích tài chính bao gồm các nguồn thông tin nào?
- |                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| Thông tin từ hệ thống kế toán        | 75% |
| Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán |     |
| Cả hai nguồn thông tin trên          | 25% |
12. Thông tin bên ngoài hệ thống kế toán được sử dụng bao gồm các nhóm:
- |  |     |
|--|-----|
| Thông tin chung về tình hình kinh tế       | 17% |
| Thông tin về ngành kinh doanh              |     |
| Thông tin về đặc điểm hoạt động của đơn vị | 17% |
| Tất cả các nhóm thông tin trên             | 8%  |
13. Các nguồn thông tin hiện tại có đáp ứng được nhu cầu cho phân tích tài chính không?
- |             |      |
|-------------|------|
| Đáp ứng tốt | 8,3% |
|-------------|------|



|   |       |
|---|-------|
| Đáp ứng   | 33,3% |
| Đáp ứng tương đối tốt   | 58,3% |
| Không đáp ứng   |       |
| 14. Đơn vị có bộ phận phân tích tài chính riêng biệt không?             |       |
| Có  | 0%    |
| Không   | 100%  |
| 15. Đơn vị tiến hành phân tích theo loại hình nào?                      |       |
| Phân tích toàn diện   | 100%  |
| Phân tích chuyên đề   | 8%    |
| Phân tích tổng thể  | 100%  |
| Phân tích bộ phận   | 17%   |
| 16. Đơn vị có xây dựng quy trình phân tích không?                       |       |
| Có  | 0%    |
| Không   | 100%  |
| 17. Đơn vị có hài lòng với công tác phân tích tài chính hiện tại không? |       |
| Rất hài lòng  |       |
| Hài lòng  | 33%   |
| Tương đối hài lòng  | 67%   |
| Không hài lòng  |       |

**PHỤ LỤC 1C**  
**DANH SÁCH CÁC ĐƠN VỊ TIẾN HÀNH KHẢO SÁT THỰC TẾ**

| STT | Tên đơn vị  | Nhận được<br>thư trả lời |
|-----|---|--------------------------|
| 1   | Tổng công ty Hàng không Việt Nam                      | X                        |
| 2   | Công ty trách nhiệm hữu hạn Xăng dầu hàng không       | X                        |
| 3   | Công ty trách nhiệm hữu hạn Kỹ thuật máy bay          | X                        |
| 4   | Công ty TNHH Dịch vụ giao nhận hàng hoá Tân Sơn Nhất  | X                        |
| 5   | Công ty cổ phần Suất ăn hàng không Nội Bài            | X                        |
| 6   | Công ty cổ phần Dịch vụ hàng hoá Nội Bài              | X                        |
| 7   | Công ty cổ phần In hàng không                         | X                        |
| 8   | Công ty cổ phần Dịch vụ hàng không sân bay Nội Bài    | X                        |
| 9   | Công ty cổ phần Xuất nhập khẩu hàng không             | X                        |
| 10  | Công ty cổ phần Công trình hàng không                 |                          |
| 11  | Công ty cổ phần Tư vấn xây dựng và dịch vụ hàng không |                          |
| 12  | Công ty cổ phần Cung ứng dịch vụ hàng không           | X                        |
| 13  | Công ty cổ phần Dịch vụ hàng không sân bay Đà Nẵng    |                          |
| 14  | Công ty cổ phần Nhựa cao cấp hàng không               | X                        |
| 15  | Công ty cổ phần Vận tải ô tô hàng không               | X                        |

**PHỤ LỤC 2**  
**SƠ ĐỒ TỔ CHỨC CỦA TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM THEO QUYẾT ĐỊNH 259/2006/QĐ-TTG**

**PHỤ LỤC 3**  
**BÁO CÁO TỔNG HỢP**  
**TÌNH HÌNH NGUỒN VỐN-TÀI SẢN TỔNG CÔNG TY**  
**HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**Đến 31/12/2006**

Căn cứ vào báo cáo quyết toán và số liệu kiểm tra quyết toán năm 2006 của các đơn vị độc lập, kế toán trưởng xin báo cáo tình hình vốn, tài sản của Tổng công ty đến thời điểm 31/12/2006 như sau:

**1. Nguồn vốn chủ sở hữu**

Vào đầu năm 1996, Tổng công ty HKVN được nhà nước giao vốn là 1.298,7 tỷ đồng. Sau thời gian hoạt động, vốn nhà nước tại Tổng công ty đã có bước tăng trưởng khá cao.

Tính đến 31/12/2006, tổng số vốn nhà nước tại Tổng công ty là 3.954,92 tỷ đồng, tăng 257,25 tỷ đồng (tăng 9,54%) so với 31/12/2005.

Tổng nguồn vốn chủ sở hữu của Hãng hàng không Quốc gia Việt nam (Vietnam Airlines- VNA) đơn vị chủ lực của Tổng công ty là 2.480,59 tỷ đồng, chiếm 83,94% tổng số vốn chủ sở hữu của toàn Tổng công ty.

Trong cơ cấu nguồn vốn chủ sở hữu của toàn Tổng công ty, số dư các quỹ đầu tư chiếm 29,53%, vốn này được sử dụng phần lớn để đầu tư máy bay, các dự án đầu tư trang thiết bị và xây dựng cơ bản. Các quỹ dự phòng tài chính và dự phòng mất việc được tích lũy dần hàng năm do được bổ sung từ lợi nhuận, tuy nhiên, trong thời gian qua chưa phát sinh nhu cầu sử dụng. Các đơn vị đều tận dụng nguồn vốn tạm thời nhàn rỗi này để bù đắp nhu cầu thiếu hụt vốn kinh doanh

**2. Quy mô và cơ cấu nguồn vốn vay**

**2.1- Các khoản vay vốn từ bên ngoài Tổng công ty**

Tính đến 31/12/2006, số dư nợ vay của Tổng công ty là 12.917,8 tỷ đồng, trong đó vốn vay bên ngoài Tổng công ty là 12.864,38 tỷ đồng, vay dài hạn là 12.635,53 tỷ đồng (vay dài hạn để mua máy bay là 12.562,67 tỷ đồng).

Các đơn vị có quy mô và tỷ lệ vốn vay tính đến 31/12/2006 bao gồm:

|                                     | Dư nợ vay    | So với vốn CSH |
|-------------------------------------|--------------|----------------|
| + Hãng hàng không Quốc gia Việt nam | 12.607,95 tỷ | 508%           |

|                               |           |        |
|-------------------------------|-----------|--------|
| + Công ty xăng dầu hàng không | 160,57 tỷ | 144%   |
| + Công ty cung ứng dịch vụ HK | 86,06 tỷ  | 1.120% |
| + Công ty nhựa cao cấp HK     | 12.98 tỷ  | 195%   |

Trong dư nợ vốn vay của hãng hàng không Quốc gia Việt nam (VNA), hầu hết là khoản vay đầu tư phát triển đội máy bay (chiếm 61% tổng số vốn vay của Tổng công ty). Ngoài ra, để bù đắp nhu cầu thiếu hụt về vốn ngắn hạn, VNA nhiều khả năng còn phải vay thêm vốn từ các tổ chức tín dụng.

## 2.2- Các khoản vay trong nội bộ Tổng công ty

Về quy mô vay vốn nội bộ đã có thay đổi lớn so với năm trước, tổng vốn cho vay tăng 16,18 tỷ. Chi tiết các khoản cho vay của Tổng công ty đối với các đơn vị thành viên đến 31/12/2006 như sau:

|  |            |
|--|------------|
| + Vay VLD từ quỹ đầu tư tập trung của Tổng công ty | : 30,65 tỷ |
| + Vay VĐT từ quỹ đầu tư tập trung của Tổng công ty | : 15,27 tỷ |
| + Vay VLD từ nguồn vốn tạm thời nhàn rỗi của VNA   | : 11 tỷ    |
| + Vay VĐT từ quỹ đầu tư tạm thời nhàn rỗi của VNA  | : 12,69 tỷ |
| Cộng   | : 69,61 tỷ |

*Có thể đánh giá, về cơ bản Tổng công ty đã bảo toàn và phát triển vốn được giao, từng bước đầu tư nhằm cải thiện cơ cấu vốn làm lành mạnh hoá các cân đối tài chính lớn. Tuy nhiên, quy mô và cơ cấu vốn hiện tại của TCT còn nhiều bất hợp lý. Đa số doanh nghiệp hoạt động trong tình trạng thiếu vốn. Mặt khác, TCT cũng chưa có biện pháp hữu hiệu để cân đối điều hòa vốn giữa các đơn vị thành viên.*

## 3. Quy mô và cơ cấu tài sản cố định

Đến 31/12/2006, tổng giá trị ròng của TSCĐ toàn Tổng công ty là 13.205,62 tỷ đồng và bằng 30% tổng nguyên giá TSCĐ. Riêng VNA, đơn vị chủ lực của TCT có giá trị tài sản ròng là 12.997,44 tỷ, bằng 28,61% nguyên giá TSCĐ.

Cơ cấu tài sản cố định chủ yếu của Hãng VNA gồm (theo giá trị còn lại):

|   |                |
|---|----------------|
| + Máy bay và động cơ máy bay                | : 12.879,76 tỷ |
| + Nhà xưởng, vật kiến trúc                  | : 119,08 tỷ    |
| + Trang thiết bị phục vụ mặt đất tại 3 XNMD | : 119,8 tỷ     |

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| + Trang thiết bị tại 2 phân xưởng    | : 44,72 tỷ  |
| + Phần mềm tin học, DCQL và TTB khác | : 141,02 tỷ |

#### **4. Tài sản đầu tư dài hạn ra ngoài TCT**

Đến 31/12/2006, tổng giá trị tài sản đầu tư dài hạn ra ngoài tại các liên doanh và công ty cổ phần trong nước là 186,6 tỷ, bao gồm:

|  |          |
|--|----------|
| - Liên doanh suất ăn Tân Sơn Nhất      | 33,25 tỷ |
| - Liên doanh kho hàng Tân Sơn Nhất     | 34,08 tỷ |
| - Liên doanh giao nhận hàng hoá Vinako | 2,72 tỷ  |
| - Liên doanh khách sạn Hàng không      | 68,18 tỷ |
| - Liên doanh Abacus                    | 2,26 tỷ  |
| - Công ty cổ phần HK PA                | 39,9 tỷ  |
| - NHTMCP Techcombank                   | 6,18 tỷ  |

Phần vốn góp tại các liên doanh nói chung được bảo toàn và phát triển. Riêng liên doanh với PA do sự giảm sút nghiêm trọng về thị trường nên doanh thu không đủ bù đắp chi phí (lỗ 15,29 tỷ). Ngoài ra các liên doanh khác đều hoạt động ổn định, hàng năm Tổng công ty thu được từ 4,2-7 triệu USD lãi.

Tổng công ty đang quản lý khoản vốn đầu tư quy mô lớn, dài hạn tại công ty cổ phần SITA, giá trị cổ phiếu sau khi trích dự phòng (224,21 tỷ) là 83,63 tỷ, bằng 27% so với giá trị ban đầu ghi trên sổ. Giá trị cổ phiếu bị sụt giá nghiêm trọng, khả năng phục hồi rất nhỏ, hiện nay Tổng công ty đang xem xét phương án trình Bộ Tài chính hạch toán giảm giá theo giá thị trường.

#### **5. Các khoản đầu tư dở dang**

Tính đến 31/12/2006, tổng giá trị cấp đầu tư dở dang là 189,77 tỷ, bao gồm:

|                                 |             |
|---------------------------------|-------------|
| + Cấp dở dang cho máy bay       | : 29,97 tỷ  |
| + Đầu tư TTB dở dang            | : 44,65 tỷ  |
| + Các công trình ĐTXDCB dở dang | : 115,15 tỷ |

#### **6. Công nợ trong thanh toán**

##### **6.1- Công nợ phải thu phải trả**

Tính đến 31/12/2006, tổng công nợ phải thu phải trả như sau:

|                  |               |
|------------------|---------------|
| Công nợ phải thu | : 1.441,18 tỷ |
| Công nợ phải trả | : 2.449,49 tỷ |

Trong đó, các khoản phải thu phải trả qua Interlines như sau:

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| -Phải thu qua Interlines  | 178 tỷ |
| - Phải trả qua Interlines | 246 tỷ |

#### 6.2- Công nợ quá hạn và nợ khó đòi

Tính đến 31/12/2006, tổng số công nợ quá hạn và nợ khó đòi của toàn Tổng công ty là 114,79 tỷ, trong đó của Hãng VNA là 82,27 tỷ.

Việc thu hồi các khoản nợ khó đòi đã được cải thiện, trong đó phải kể tới 2 khoản nợ khó đòi của Chama Gulf Asia Tour (Canada) và VN International:

Đối với khoản nợ khó đòi của Chama Gulf Asia Tour: Tổng công ty đã ký hợp đồng tổng đại lý với đối tác mới là MINH TRAVEL và TOUR kèm theo thỏa thuận thanh toán nợ cũ là 1.152.923.95 USD

Đối với khoản nợ của VN International: Tổng công ty đã ký thỏa thuận thanh toán nợ cũ với đối tác bao gồm 852.732,66 AUD và 20 USD.

#### 7. Vật tư, hàng hoá tồn kho

Theo số liệu báo cáo quyết toán của VNA, vật tư hàng hoá tồn kho là 341,55 tỷ, trong đó chủ yếu là vật tư, phụ tùng máy bay tại 2 xưởng A75 và A76, cụ thể:

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| + Phụ tùng máy bay tại A75 | : 114,08 tỷ |
| + Phụ tùng máy bay tại A76 | : 227,46 tỷ |

#### 8. Tiền tồn quỹ, tồn khoản

Tính đến 31/12/2006, số tiền tồn quỹ, tồn khoản của VNA là 1.168,4 tỷ.

Số dư tồn quỹ, tồn khoản cao là do hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty tăng mạnh tạo nguồn thu lớn cho VNA, trong khi đó việc giải ngân cho các dự án đầu tư tại nhiều đơn vị lại thấp do rất chậm trễ trong quá trình triển khai thực hiện.

Trong thời gian qua, để sử dụng có hiệu quả nguồn tiền này, VNA đã triển khai phương án gửi tiết kiệm có kỳ hạn tại các ngân hàng và cho các đơn vị nội bộ vay kinh doanh với lãi suất ưu đãi. Về phương thức quản lý tiền, hiện tại chưa tập trung và chưa có chương trình quản lý tiền tương xứng với quy mô và phạm vi hoạt động của hãng.

## PHỤ LỤC 4

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2004

### BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2004

*Đơn vị tính : VND*

| TÀI SẢN                                       | 31/12/2003               | 31/12/2004               |
|---|--------------------------|--------------------------|
| <b>A. Tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn</b> | <b>3.088.322.392.939</b> | <b>2.351.793.674.577</b> |
| <b>I. Tiền</b>                                | <b>1.173.952.491.179</b> | <b>887.588.102.329</b>   |
| 1. Tiền mặt tại quỹ                           | 16.151.471.066           | 21.566.580.438           |
| 2. Tiền gửi ngân hàng                         | 1.150.481.046.470        | 857.789.246.730          |
| 3. Tiền đang chuyển                           | 7.319.973.643            | 8.232.275.161            |
| <b>II. Các khoản đầu tư ngắn hạn</b>          | <b>36.762.000.000</b>    | <b>12.009.000.000</b>    |
| 1. Đầu tư chứng khoán ngắn hạn                | 1.012.000.000            | 1.009.000.000            |
| 2. Đầu tư ngắn hạn khác                       | 35.750.000.000           | 11.000.000.000           |
| <b>III. Các khoản phải thu</b>                | <b>1.352.552.190.739</b> | <b>952.799.077.537</b>   |
| 1. Phải thu của khách hàng                    | 881.849.598.173          | 568.520.367.877          |
| 2. Trả trước cho người bán                    | -                        | 701.944.012              |
| 3. Thuế giá trị gia tăng được khấu trừ        | -                        | -                        |
| 4. Phải thu nội bộ                            | 169.969.005.585          | 168.059.840.396          |
| 5. Phải thu khác                              | 303.411.683.801          | 236.114.443.902          |
| 6. Dự phòng phải thu khó đòi                  | (2.678.096.820)          | (20.597.518.650)         |
| <b>IV. Hàng tồn kho</b>                       | <b>416.782.244.400</b>   | <b>444.253.498.361</b>   |
| 1. Nguyên vật liệu                            | 393.283.011.638          | 418.740.983.285          |
| 2. Công cụ, dụng cụ tồn kho                   | 21.653.356.479           | 24.045.830.227           |
| 3. Chi phí sản xuất kinh doanh dở dang        | 81.466.259               | 332.193.665              |
| 4. Hàng hóa tồn kho                           | 1.764.410.024            | 1.134.491.184            |
| 5. Dự phòng giảm giá hàng tồn kho             | -                        | -                        |
| <b>V. Tài sản lưu động khác</b>               | <b>107.206.166.621</b>   | <b>54.076.696.350</b>    |
| 1. Tạm ứng                                    | 76.640.927.301           | 28.004.461.991           |
| 2. Chi phí trả trước                          | 17.284.276.358           | 17.304.188.501           |
| 3. Tài sản thiếu chờ xử lý                    | 72.690.547               | 1.007.278.038            |
| 4. Các khoản ký quỹ, ký cược ngắn hạn         | 13.208.272.415           | 7.760.767.820            |
| <b>VI. Chi sự nghiệp</b>                      | <b>1.067.300.000</b>     | <b>1.067.300.000</b>     |
| 1. Chi sự nghiệp năm trước                    | 1.067.300.000            | 1.067.300.000            |
| <b>B. Tài sản cố định và đầu tư dài hạn</b>   | <b>1.866.288.542.143</b> | <b>3.576.727.275.740</b> |
| <b>I. Tài sản cố định</b>                     | <b>1.030.127.260.491</b> | <b>1.529.073.619.496</b> |
| 1. Tài sản cố định hữu hình                   | 1.022.519.195.497        | 1.506.709.956.660        |
| - Nguyên giá                                  | 3.547.859.482.869        | 3.340.949.772.207        |
| - Giá trị hao mòn lũy kế                      | (2.525.340.287.372)      | (1.834.239.815.547)      |
| 2. Tài sản cố định vô hình                    | 7.608.064.994            | 22.363.662.836           |
| - Nguyên giá                                  | 17.129.343.975           | 40.966.534.884           |
| - Giá trị hao mòn lũy kế                      | (9.521.278.981)          | (18.602.872.048)         |
| <b>II. Các khoản đầu tư tài chính dài</b>     | <b>297.583.557.444</b>   | <b>251.353.948.862</b>   |



|  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| <b>hạn</b>                                   |                          |                          |
| 1. Đầu tư chứng khoán dài hạn                | 12.619.178.082           | 13.619.178.082           |
| 2. Góp vốn liên doanh                        | 188.643.628.482          | 188.193.839.883          |
| 3. Các khoản đầu tư dài hạn khác             | 96.320.750.880           | 49.540.930.897           |
| 4. Dự phòng giảm giá đầu tư dài hạn          | -                        | -                        |
| <b>III. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang</b>  | <b>199.615.882.910</b>   | <b>1.438.572.794.615</b> |
| <b>IV. Các khoản ký quỹ, ký cược dài hạn</b> | <b>283.262.221.229</b>   | <b>331.797.500.000</b>   |
| <b>V. Chi phí trả trước dài hạn</b>          | <b>55.699.620.069</b>    | <b>25.929.412.767</b>    |
|  |                          |                          |
| <b>TỔNG CỘNG TÀI SẢN</b>                     | <b>4.954.610.935.082</b> | <b>5.928.520.950.317</b> |
|  |                          |                          |
| <b>NGUỒN VỐN</b>                             |                          |                          |
| <b>A. Nợ phải trả</b>                        | <b>2.446.812.953.758</b> | <b>2.755.427.856.838</b> |
| <b>I. Nợ ngắn hạn</b>                        | <b>1.535.319.201.005</b> | <b>1.189.023.002.105</b> |
| 1. Vay ngắn hạn                              | 4.000.000.000            | -                        |
| 2. Nợ dài hạn đến hạn trả                    | 117.769.941.071          | 120.404.489.916          |
| 3. Phải trả người cung cấp                   | 616.570.625.254          | 462.393.409.913          |
| 4. Người mua trả tiền trước                  | 86.925.000               | 86.925.000               |
| 5. Thanh toán với Ngân sách                  | 171.848.873.031          | 108.771.813.459          |
| 6. Phải trả công nhân viên                   | 153.537.309.075          | 178.942.525.352          |
| 7. Phải trả nội bộ                           | -                        | -                        |
| 8. Các khoản phải trả khác                   | 471.505.527.574          | 318.423.838.465          |
| <b>II. Nợ dài hạn</b>                        | <b>516.835.365.934</b>   | <b>1.025.567.440.401</b> |
| 1. Vay dài hạn                               | 516.835.365.934          | 1.025.567.440.401        |
| 2. Nợ dài hạn                                | -                        | -                        |
| <b>III. Nợ khác</b>                          | <b>394.658.386.819</b>   | <b>540.837.414.332</b>   |
| 1. Chi phí phải trả                          | 359.488.590.513          | 496.790.421.184          |
| 2. Tài sản thừa chờ xử lý                    | 5.902.048.904            | 5.902.048.904            |
| 3. Nhận ký quỹ, ký cược dài hạn              | 29.267.747.402           | 38.144.944.244           |
|  |                          |                          |
| <b>B. Nguồn vốn chủ sở hữu</b>               | <b>2.507.797.981.324</b> | <b>3.173.093.093.479</b> |
| <b>I. Nguồn vốn quỹ</b>                      | <b>2.412.776.482.874</b> | <b>3.019.246.710.384</b> |
| 1. Nguồn vốn kinh doanh                      | 1.555.910.862.459        | 2.297.863.542.721        |
| 2. Chênh lệch đánh giá lại tài sản           | -                        | -                        |
| 3. Chênh lệch tỷ giá                         | (17.524.161.112)         | 75.181.035.129           |
| 4. Quỹ đầu tư phát triển                     | 391.279.396.686          | 2.613.197.739            |
| 5. Quỹ dự phòng tài chính                    | 68.063.180.241           | 104.195.727.498          |
| 6. Lãi chưa phân phối                        | 35.125.416.135           | 82.165.433.415           |
| 7. Nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ bản          | 379.921.788.465          | 457.227.773.882          |
| <b>II. Nguồn kinh phí, quỹ khác.</b>         | <b>95.021.498.450</b>    | <b>153.846.383.095</b>   |
| 1. Quỹ dự phòng về trợ cấp mất việc làm      | 35.620.297.293           | 54.637.427.430           |
| 2. Quỹ khen thưởng, phúc lợi                 | 58.051.201.157           | 97.858.955.665           |
| 3. Quỹ quản lý của cấp trên                  | -                        | -                        |
| 4. Nguồn kinh phí sự nghiệp                  | 1.350.000.000            | 1.350.000.000            |
| 5. Nguồn kinh phí đã hình thành TSCĐ         | -                        | -                        |
| <b>TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN</b>                   | <b>4.954.610.935.082</b> | <b>5.928.520.950.317</b> |

## PHỤ LỤC 5

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM  
KHÔI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2004

### BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

*Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2004*

*Đơn vị tính : VNĐ*

| Chỉ tiêu  | Năm 2003                   | Năm 2004                   |
|---|----------------------------|----------------------------|
| <b>Tổng doanh thu</b>                             | <b>6.594.447.996.271</b>   | <b>7.994.155.683.439</b>   |
| - Các khoản giảm trừ :                            | (26.552.034.780)           | (30.345.284.298)           |
| + <i>Chiết khấu</i>                               | (26.552.034.780)           | (30.345.284.298)           |
| + <i>Giảm giá hàng bán</i>                        | -                          | -                          |
| + <i>Thuế XNK phải nộp</i>                        | -                          | -                          |
| <b>1. Doanh thu thuần</b>                         | <b>6.567.895.961.491</b>   | <b>7.963.810.399.141</b>   |
| <b>2. Giá vốn hàng bán</b>                        | <b>(5.322.674.063.984)</b> | <b>(6.503.815.299.766)</b> |
| <b>3. Lợi nhuận gộp</b>                           | <b>1.245.221.897.507</b>   | <b>1.459.995.099.375</b>   |
| <b>4. Doanh thu hoạt động tài chính</b>           | <b>185.330.853.093</b>     | <b>218.810.330.031</b>     |
| <b>5. Chi phí hoạt động tài chính</b>             | <b>(321.768.920.243)</b>   | <b>(142.008.882.813)</b>   |
| + Trong đó lãi vay phải trả                       | (48.923.326.688)           | (49.328.048.553)           |
| <b>6. Chi phí bán hàng</b>                        | <b>(383.017.609.982)</b>   | <b>(466.483.770.057)</b>   |
| <b>7. Chi phí quản lý doanh nghiệp</b>            | <b>(380.194.401.098)</b>   | <b>(408.342.472.757)</b>   |
| <b>8. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh</b> | <b>345.571.819.277</b>     | <b>661.970.303.779</b>     |
| - Thu nhập hoạt động khác                         | 67.259.798.375             | 96.768.637.660             |
| - Chi phí hoạt động khác                          | (4.729.077.825)            | (10.631.426.374)           |
| <b>9. Lợi nhuận từ hoạt động khác</b>             | <b>62.530.720.550</b>      | <b>86.137.211.286</b>      |
| <b>10. Tổng lợi nhuận trước thuế</b>              | <b>408.102.539.827</b>     | <b>748.107.515.065</b>     |
| Trong đó :  |                            |                            |
| - Lợi nhuận chịu thuế                             | 318.056.719.201            | 640.123.620.917            |
| - Lợi nhuận không chịu thuế                       | 90.045.820.626             | 107.983.894.148            |
| + <i>Thu nhập hoạt động liên doanh</i>            | 90.045.820.626             | 107.983.894.148            |
| <b>11. Thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp</b>    | <b>101.778.150.144</b>     | <b>204.839.558.693</b>     |
| <b>12. Lợi nhuận sau thuế</b>                     | <b>306.324.389.683</b>     | <b>543.267.956.372</b>     |

**BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ**  
*(Theo phương pháp gián tiếp)*  
 Năm 2004

Đơn vị tính: VNĐ

| Chỉ tiêu   | Năm 2004                   |
|--|----------------------------|
| 1  | 3                          |
| <b>I. Lưu chuyển tiền từ hoạt động kinh doanh</b>  |                            |
| <b>1. Lợi nhuận trước thuế</b>   | 294.274.400.599            |
| <b>2. Điều chỉnh cho các khoản</b>   |                            |
| - Khấu hao TSCĐ  | 424.784.972.148            |
| - Các khoản dự phòng   | 29.318.625.368             |
| - Lãi, lỗ chênh lệch tỷ giá hối đoái chưa thực hiện  | (19.256.871.258)           |
| - Lãi, lỗ từ hoạt động đầu tư  | (18.293.458.652)           |
| - Chi phí lãi vay  | 154.419.916.370            |
| <b>3. Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động</b>                          | 865.247.584.575            |
| - Tăng, giảm các khoản phải thu  | 399.753.113.202            |
| - Tăng, giảm hàng tồn kho  | (27.471.253.961)           |
| - Tăng, giảm các khoản phải trả (Không kể lãi vay phải trả, thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp) | (346.296.198.900)          |
| - Tăng, giảm chi phí trả trước   | 30.478.892.238             |
| - Tiền lãi vay đã trả  | 29.380.548.000             |
| - Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp  | 140.390.500.000            |
| - Tiền thu khác từ hoạt động kinh doanh  | 803.418.993.135            |
| - Tiền chi khác cho hoạt động kinh doanh   | (56.278.392.346)           |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh</b>   | <b>1.838.623.785.943</b>   |
| <b>II. Lưu chuyển tiền từ hoạt động đầu tư</b>   |                            |
| 1. Tiền chi để mua sắm, xây dựng TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                                | (2.186.900.257.359)        |
| 2. Tiền thu từ thanh lý, nhượng bán TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                             | 51.484.198.176             |
| 3. Tiền chi cho vay, mua các công cụ nợ của đơn vị khác  | 12.000.000.000             |
| 4. Tiền thu hồi cho vay, bán lại các công cụ nợ của đơn vị khác                                  |                            |
| 5. Tiền chi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   | 45.000.000.000             |
| 6. Tiền thu hồi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   |                            |
| 7. Tiền thu lãi cho vay, cổ tức và lợi nhuận được chia   | 115.936.237.815)           |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư</b>   | <b>(1.962.479.821.368)</b> |
| <b>III. Lưu chuyển tiền từ hoạt động tài chính</b>   |                            |
| 1. Tiền thu từ phát hành cổ phiếu, nhận vốn góp của chủ sở hữu                                   |                            |
| 2. Tiền chi trả vốn góp cho các chủ sở hữu, mua lại cổ phiếu của doanh                           |                            |

|   |                          |
|---|--------------------------|
| nghiệp đã phát hành                                     |                          |
| 3.Tiền vay ngắn hạn, dài hạn nhận được                  | 537.923.168.536          |
| 4.Tiền chi trả nợ gốc vay                               | (521.265.088.713)        |
| 5.Tiền chi trả nợ thuê tài chính                        | (214.826.158.296)        |
| 6. Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho chủ sở hữu              |                          |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính</b>     | <b>(198.168.078.473)</b> |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần trong kỳ</b>                   | <b>(322.024.113.898)</b> |
| <b>Tiền và tương đương tiền đầu kỳ</b>                  | <b>1.173.952.491.179</b> |
| Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái quy đổi ngoại tệ | 35.659.725.052           |
| <b>Tiền và tương đương tiền cuối kỳ</b>                 | <b>887.588.102.329</b>   |

Năm 2004 là năm đầu tiên Khởi lập Báo cáo Lưu chuyển tiền tệ nên không có số liệu năm trước để so sánh

## PHỤ LỤC 7

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM  
KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Cho năm tài chính kết thúc ngày  
**31/12/2004**

### **GHI CHÚ BÁO CÁO TÀI CHÍNH**

(Các ghi chú này là bộ phận hợp thành và cần được đọc đồng thời với Báo cáo tài chính).

#### **1 ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP**

Hình thức sở hữu vốn: Sở hữu Nhà nước

Hình thức hoạt động: Hạch toán phụ thuộc theo sự phân công của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam.

Lĩnh vực kinh doanh: Kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không và các dịch vụ có liên quan đến vận tải hàng không.

Tổng số công nhân viên: 7.856 người.

#### **2 CÁC CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN CHỦ YẾU**

Dưới đây là một số chính sách kế toán mà khối đã áp dụng trong việc lập Báo cáo tài chính này

*(a) Cơ sở lập báo cáo tài chính*

Báo cáo tài chính được lập bằng đồng Việt Nam (VNĐ) phù hợp với các qui định hiện hành của chế độ kế toán Việt Nam và các Chuẩn mực kế toán Việt Nam (gọi chung là các nguyên tắc được chấp nhận chung tại Việt Nam).

*(b) Hình thức ghi sổ kế toán*

Tại Văn phòng Tổng Công ty và các văn phòng chi nhánh nước ngoài áp dụng hình thức nhật ký chung, các đơn vị phụ thuộc trong nước áp dụng hình thức chứng từ ghi sổ.

*(c) áp dụng Chuẩn mực kế toán Việt Nam*

Tuân theo các chuẩn mực kế toán đã ban hành

*(d) Tài sản cố định và khấu hao*

Tài sản cố định được phản ánh theo nguyên giá và hao mòn lũy kế. Tỷ lệ khấu hao được xác định theo phương pháp đường thẳng.

Đối với các công trình xây dựng cơ bản hoàn thành tại các đơn vị phụ thuộc, chỉ được ghi tăng nguyên giá tài sản cố định và trích khấu hao khi đã được Tổng Công ty phê duyệt quyết toán.

#### **3 DOANH THU SẢN XUẤT KINH DOANH**

Doanh thu vận tải Hàng không năm 2004 được xác định theo phương pháp trực tiếp, do đó việc phân loại lại giữa doanh thu vận tải trong nước và doanh thu vận tải ngoài nước được tính theo tỷ lệ thực tế của năm 2003.

Doanh thu hoạt động kinh doanh phát sinh trong năm 2004 như sau:

| TT         | Nội dung  | Năm 2003                 | Năm 2004                 |
|------------|---|--------------------------|--------------------------|
|            |   | VND                      | VND                      |
| <b>A</b>   | <b>Tổng doanh thu</b>                                     | <b>6.594.447.996.271</b> | <b>7.994.155.683.439</b> |
| <b>I</b>   | <b>Doanh thu vận tải hàng không</b>                       | <b>6.293.034.128.390</b> | <b>7.504.218.961.747</b> |
| 1          | Doanh thu vận tải hành khách                              | 5.562.311.831.210        | 6.658.843.396.811        |
|            | + <i>Doanh thu vận tải hành khách trong nước</i>          | <i>1.551.086.038.223</i> | <i>1.857.151.423.370</i> |
|            | + <i>Doanh thu vận tải hành khách ngoài nước</i>          | <i>4.011.225.792.987</i> | <i>4.801.691.973.440</i> |
| 2          | Doanh thu vận tải hàng hóa, hành lý, bưu kiện             | 696.457.311.825          | 823.556.126.186          |
|            | + <i>Doanh thu vận tải HH, HL, BK trong nước</i>          | <i>83.961.137.475</i>    | <i>98.969.088.856</i>    |
|            | + <i>Doanh thu vận tải HH, HL, BK ngoài nước</i>          | <i>612.496.174.350</i>   | <i>724.587.037.330</i>   |
| 3          | Điều chỉnh doanh thu liên doanh                           | 7.472.766.130            | 2.235.102.755            |
| 4          | Doanh thu chuyên cơ                                       | 19.438.833.802           | 25.184.955.594           |
|            | + <i>Doanh thu chuyên cơ bay trong nước</i>               | <i>531.540.653</i>       | <i>6.039.409.843</i>     |
|            | + <i>Doanh thu chuyên cơ bay ngoài nước</i>               | <i>18.907.293.149</i>    | <i>19.145.545.751</i>    |
| 5          | Doanh thu thuê chuyên                                     | 7.353.385.423            | 8.912.924.435            |
|            | + <i>Doanh thu thuê chuyên bay trong nước</i>             | <i>5.465.720.476</i>     | <i>5.963.110.000</i>     |
|            | + <i>Doanh thu thuê chuyên bay ngoài nước</i>             | <i>1.887.664.947</i>     | <i>2.949.814.435</i>     |
| 6          | Chối từ trong thanh toán quốc tế                          | -                        | (14.513.544.033)         |
| <b>II</b>  | <b>Doanh thu các hoạt động phụ trợ vận tải</b>            | <b>254.980.607.225</b>   | <b>328.925.836.093</b>   |
| 1          | Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất             | 214.466.441.365          | 287.397.574.707          |
|            | + <i>Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại trong nước</i> | -                        | <i>34.666.619.950</i>    |
|            | + <i>Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại ngoài nước</i> | <i>214.466.441.365</i>   | <i>252.730.954.757</i>   |
| 2          | Hoa hồng Interlines                                       | 30.083.166.064           | 31.219.380.222           |
| 3          | Doanh thu bán suất ăn                                     | 10.430.999.796           | 10.308.881.164           |
|            | + <i>Doanh thu bán suất ăn chuyên bay nội địa</i>         | <i>49.155.997</i>        | <i>4.977.938.390</i>     |
|            | + <i>Doanh thu bán suất ăn chuyên bay quốc tế</i>         | <i>10.381.843.799</i>    | <i>5.330.942.774</i>     |
| <b>III</b> | <b>Doanh thu bán hàng hóa, dịch vụ khác</b>               | <b>46.433.260.656</b>    | <b>161.010.885.599</b>   |
| <b>B</b>   | <b>Chiết khấu</b>   | <b>(26.552.034.780)</b>  | <b>(30.345.284.298)</b>  |
| <b>C</b>   | <b>Cộng doanh thu thuần (A + B)</b>                       | <b>6.567.895.961.491</b> | <b>7.963.810.399.141</b> |

#### 4 GIÁ VỐN HÀNG BÁN

| TT       | Nội dung                             | Năm 2003                 | Năm 2004                 |
|----------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
|          |                                      | VND                      | VND                      |
| <b>1</b> | <b>Chi phí nguyên nhiên vật liệu</b> | <b>1.349.140.252.378</b> | <b>1.573.263.313.248</b> |
|          | Chi phí nhiên liệu bay               | 1.006.610.772.936        | 1.179.700.335.203        |
|          | Chi phí nhiên liệu mặt đất           | 9.342.648.561            | 9.571.628.937            |
|          | Chi phí dầu mỡ phụ                   | 4.117.054.672            | 4.565.418.237            |
|          | Chi suất ăn, đồ uống                 | 309.219.605.160          | 353.688.182.247          |
|          | Chi phí nguyên vật liệu khác         | 19.850.171.049           | 25.737.748.624           |

|          |  |                          |                          |
|----------|--|--------------------------|--------------------------|
| <b>2</b> | <b>Chi phí nhân công</b>                   | <b>344.736.372.437</b>   | <b>419.536.275.728</b>   |
|          | Chi phí lương nhân viên trực tiếp          | 142.490.465.232          | 180.127.636.058          |
|          | Các khoản đóng góp (BHXH, BHYT, KPCĐ)      | 7.097.522.895            | 7.986.897.877            |
|          | Các khoản phụ cấp ngoài lương              | 151.539.756.811          | 175.859.686.743          |
|          | Chi phí nhân công khác                     | 43.608.627.499           | 55.562.055.050           |
| <b>3</b> | <b>Chi phí công cụ dụng cụ</b>             | <b>50.585.830.169</b>    | <b>54.376.690.882</b>    |
|          | Chi phí dụng cụ phục vụ hành khách         | 43.640.944.679           | 51.930.041.229           |
|          | Chi phí công cụ dụng cụ khác               | 6.944.885.490            | 2.446.649.653            |
| <b>4</b> | <b>Chi phí khấu hao tài sản cố định</b>    | <b>204.114.785.718</b>   | <b>268.886.696.543</b>   |
|          | Chi phí khấu hao động cơ và máy bay        | 139.791.829.629          | 190.334.003.172          |
|          | Chi phí khấu hao tài sản cố định khác      | 64.322.956.089           | 78.552.693.371           |
| <b>5</b> | <b>Chi phí bảo dưỡng sửa chữa tài sản</b>  | <b>311.105.319.769</b>   | <b>518.704.329.133</b>   |
|          | Chi phí sửa chữa máy bay và động cơ        | 275.561.183.854          | 479.610.411.272          |
|          | Chi phí sửa chữa TSCĐ khác                 | 35.544.135.915           | 39.093.917.861           |
| <b>6</b> | <b>Chi phí dịch vụ mua ngoài</b>           | <b>2.963.457.813.726</b> | <b>3.448.725.775.707</b> |
|          | Chi phí thuê phương tiện vận tải           | 1.904.059.530.898        | 2.028.218.947.340        |
|          | Chi phục vụ kỹ thuật thương mại ngoài nước | 235.720.083.112          | 278.122.886.330          |
|          | Chi điều hành bay                          | 287.385.759.130          | 323.746.208.099          |
|          | Chi trả sân bay                            | 188.364.152.636          | 209.037.640.568          |
|          | Chi phục vụ chuyển bay khác                | 100.477.327.647          | 181.637.000.089          |
|          | Chi mua bảo hiểm                           | 154.194.375.747          | 315.984.883.071          |
|          | Chi dịch vụ mua ngoài khác                 | 93.256.584.556           | 111.978.210.210          |
| <b>7</b> | <b>Chi khác bằng tiền</b>                  | <b>99.533.689.787</b>    | <b>220.322.218.525</b>   |
|          | Chi điều chỉnh liên doanh                  | 15.223.625.500           | 19.190.146.526           |
|          | Chi khác bằng tiền                         | 84.310.064.287           | 201.132.071.999          |
|          |  |                          |                          |
|          | <b>Cộng</b>                                | <b>5.322.674.063.984</b> | <b>6.503.815.299.766</b> |

## 5 VAY DÀI HẠN

Tại ngày 31/12/2004, tình hình các khoản vay và cam kết tài chính như sau:

### A. Vay dài hạn mua máy bay

| Nội dung  | Năm 2003               |                        |                        | Năm 2004                 |                        |                        |
|---|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|
|   | Tổng số                | Trong đó               |                        | Tổng số                  | Trong đó               |                        |
|   |                        | Nợ dài hạn             | Nợ dài hạn đến hạn trả |                          | Nợ dài hạn             | Nợ dài hạn đến hạn trả |
| VNĐ   | VNĐ                    | VNĐ                    | VNĐ                    | VNĐ                      | VNĐ                    |                        |
| Vay mua máy bay ATR72 từ Ngân hàng Societe Generale, trị giá 24.750.867,80 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay ATR72 và bảo lãnh của Ngân hàng Nhà nước. Thời hạn vay kéo dài 10 năm, bắt đầu từ 28/8/1995.            | 112.121.429.047        | 74.747.617.767         | 37.373.811.280         | 76.727.687.700           | 38.363.839.820         | 38.363.847.880         |
| Vay cố định mua máy bay Focker70 từ Ngân hàng ABN AMBRO, trị giá 45.608.427,01 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay Focker70 và sự bảo lãnh của Bộ Tài chính. Thời hạn khoản vay là 12 năm kể từ ngày 30/1/1997.        | 430.429.529.888        | 373.038.925.762        | 57.390.604.126         | 382.920.751.610          | 324.009.866.580        | 58.910.885.030         |
| Vay thương mại mua máy bay Focker70 từ Ngân hàng ABN AMBRO, trị giá 8.048.545,94 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay Focker70 và sự bảo lãnh của Bộ Tài chính. Thời hạn của khoản vay là 7 năm, kể từ ngày 30/01/1997. | 43.404.658.087         | 26.042.794.665         | 17.361.863.422         | 26.732.670.020           | 8.910.889.680          | 17.821.780.340         |
| Vay tại Quỹ Hỗ trợ Phát triển Hà Nội số tiền là 610.000.000.000 đồng. Thời hạn cho vay là 12 năm kể từ thời điểm rút vốn vay lần đầu, thời gian ân hạn là 2 năm kể từ thời điểm rút vốn vay lần đầu.                        | -                      | -                      | -                      | 610.000.000.000          | 610.000.000.000        | -                      |
| <b>Cộng dài hạn mua máy bay</b>   | <b>585.955.617.022</b> | <b>473.829.338.194</b> | <b>112.126.278.828</b> | <b>1.096.381.109.330</b> | <b>981.284.596.080</b> | <b>115.096.513.250</b> |



**B. Vay dài hạn khác**

| Nội dung  | Năm 2003       |                |                        | Năm 2004       |                |                        |
|---|----------------|----------------|------------------------|----------------|----------------|------------------------|
|   | Tổng số        | Trong đó       |                        | Tổng số        | Trong đó       |                        |
|   |                | Nợ dài hạn     | Nợ dài hạn đến hạn trả |                | Nợ dài hạn     | Nợ dài hạn đến hạn trả |
|   | VNĐ            | VNĐ            | VNĐ                    | VNĐ            | VNĐ            | VNĐ                    |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1993, vay của Kho bạc Chính phủ Cộng hòa Pháp, trị giá 2.000.000 FRF, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn của khoản vay là 10 năm kể từ ngày 30/09/1995. | 1.630.594.638  | 1.222.946.012  | 407.648.626            | 1.432.136.553  | 954.757.754    | 477.378.799            |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1994 của Kho bạc Chính phủ Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn của khoản vay là 10 năm kể từ ngày rút vốn.                                | 5.411.067.894  | 4.460.241.359  | 950.826.535            | 5.205.006.817  | 4.073.357.687  | 1.131.649.130          |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1994 của Ngân hàng Thương mại Cộng hoà Pháp, trị giá 8.939.405,83 FRF, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn của khoản vay là 10 năm kể từ ngày rút vốn.   | 10.969.184.793 | 9.176.390.401  | 1.792.794.392          | 10.711.776.789 | 8.578.038.949  | 2.133.737.840          |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1996 của Kho bạc Chính phủ Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn của khoản vay là 15 năm, kể từ ngày rút vốn với thời gian ân hạn là 4 năm. | 18.243.908.758 | 18.243.908.758 | -                      | 21.364.613.270 | 21.364.613.270 | -                      |

**B. Vay dài hạn khác (Tiếp theo)**

| Nội dung   | Năm 2003               |                        |                        | Năm 2004                 |                          |                        |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|
|  | Tổng số                | Trong đó               |                        | Tổng số                  | Trong đó                 |                        |
|  |                        | Nợ dài hạn             | Nợ dài hạn đến hạn trả |                          | Nợ dài hạn               | Nợ dài hạn đến hạn trả |
| VND  | VND                    | VND                    | VND                    | VND                      | VND                      |                        |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1996 của Ngân hàng Thương mại Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn của khoản vay là 10 năm, kể từ ngày rút vốn.   | 6.124.175.606          | 5.391.782.916          | 732.392.690            | 6.366.529.264            | 5.561.318.366            | 805.210.898            |
| Công ty Bay Dịch vụ Hàng không (VASCO) vay từ quỹ tập trung của Tổng Công ty.  | 1.710.758.294          | 710.758.294            | 1.000.000.000          | 710.758.294              | 710.758.294              | -                      |
| Vay tại Quỹ Hỗ trợ Phát triển Hà Nội số tiền là 7.545.000.000 đồng từ khoản viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Pháp cho năm tài khoá 90-91-92. Thời hạn cho vay là 13 năm, trong đó ân hạn là 3 năm, kể từ ngày nhận nợ 1/1/1995. Kỳ hạn trả nợ (gốc, lãi, phí) là ngày cuối cùng của mỗi quý. Hạn trả nợ gốc mỗi kỳ được bắt đầu từ ngày 1/3/1998. | 4.560.000.000          | 3.800.000.000          | 760.000.000            | 3.800.000.000            | 3.040.000.000            | 760.000.000            |
| <b>Cộng vay dài hạn khác</b>   | <b>48.649.689.983</b>  | <b>43.006.027.740</b>  | <b>5.643.662.243</b>   | <b>49.590.820.987</b>    | <b>44.282.844.321</b>    | <b>5.307.976.666</b>   |
| <b>Tổng cộng vay dài hạn</b>   | <b>634.605.307.005</b> | <b>516.835.365.934</b> | <b>117.769.941.071</b> | <b>1.145.971.930.317</b> | <b>1.025.567.440.401</b> | <b>120.404.489.916</b> |

## 6. THU NHẬP CỦA CÔNG NHÂN VIÊN

| TT | Nội dung  | Thực hiện             | Thực hiện             |
|----|---|-----------------------|-----------------------|
|    |   | năm 2003              | năm 2004              |
| 1  | Số lao động bình quân                                   | 7.852                 | 7.856                 |
| 2  | Tổng quỹ lương  | 288.137.862.908       | 414.216.350.241       |
|    | <i>Trong đó: Tiền lương trích từ lợi nhuận sau thuế</i> | <i>20.295.120.458</i> | <i>45.621.376.808</i> |
| 3  | Tiền thưởng   | 28.422.104.000        | 15.226.878.971        |
| 4  | Tổng thu nhập   | 316.559.966.908       | 429.443.229.212       |
| 5  | Tiền lương bình quân tháng                              | 3.058.009             | 4.393.843             |
| 6  | Thu nhập bình quân tháng                                | 3.359.653             | 4.555.364             |

## 7. MỘT SỐ CHỈ TIÊU ĐÁNH GIÁ KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH CỦA KHỐI

| TT        | Chỉ tiêu  | Năm 2003 | Năm 2004 |
|-----------|---|----------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Cơ cấu vốn</b>                                       |          |          |
|           | Bố trí cơ cấu tài sản                                   |          |          |
|           | - Tài sản cố định và đầu tư dài hạn/Tổng số tài sản (%) | 37,67    | 60,33    |
|           | - Tài sản lưu động và đầu tư NH/Tổng số tài sản (%)     | 62,33    | 39,67    |
|           | Bố trí cơ cấu nguồn vốn                                 |          |          |
|           | - Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn (%)                        | 49,38    | 46,48    |
|           | - Nguồn vốn chủ sở hữu/Tổng nguồn vốn (%)               | 50,62    | 53,52    |
| <b>2.</b> | <b>Khả năng thanh toán</b>                              |          |          |
|           | Khả năng thanh toán hiện hành                           | 2,02     | 2,15     |
|           | Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn                         | 2,01     | 1,98     |
|           | Khả năng thanh toán nhanh                               | 0,79     | 0,76     |
| <b>3.</b> | <b>Tỷ suất sinh lời</b>                                 |          |          |
|           | Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu                        |          |          |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận trước thuế/Doanh thu (%)            | 5,98     | 9,04     |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận sau thuế /Doanh thu (%)             | 4,49     | 6,56     |
|           | Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản                     |          |          |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận trước thuế/Tổng tài sản (%)         | 8,24     | 12,62    |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận sau thuế /Tổng tài sản (%)          | 6,18     | 9,16     |
|           | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên nguồn vốn chủ sở hữu    | 12,70    | 17,99    |

**PHỤ LỤC 8**

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
 Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2005

**BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN**  
**Tại ngày 31 tháng 12 năm 2005**

*Đơn vị tính:*  
**VNĐ**

| <b>TÀI SẢN</b>                                | <b>31/12/2004</b>        | <b>31/12/2005</b>        |
|---|--------------------------|--------------------------|
| <b>A. Tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn</b> | <b>2.351.793.674.577</b> | <b>2.625.428.544.660</b> |
| <b>I. Tiền</b>                                | <b>887.588.102.329</b>   | <b>580.471.473.743</b>   |
| 1. Tiền mặt tại quỹ                           | 21.566.580.438           | 25.802.173.466           |
| 2. Tiền gửi ngân hàng                         | 857.789.246.730          | 543.708.753.422          |
| 3. Tiền đang chuyển                           | 8.232.275.161            | 10.960.546.855           |
| <b>II. Các khoản đầu tư ngắn hạn</b>          | <b>12.009.000.000</b>    | <b>11.009.000.000</b>    |
| 1. Đầu tư chứng khoán ngắn hạn                | 1.009.000.000            | 9.000.000                |
| 2. Đầu tư ngắn hạn khác                       | 11.000.000.000           | 11.000.000.000           |
| <b>III. Các khoản phải thu</b>                | <b>952.799.077.537</b>   | <b>1.026.836.088.464</b> |
| 1. Phải thu của khách hàng                    | 568.520.367.877          | 806.510.706.945          |
| 2. Trả trước cho người bán                    | 701.944.012              | 525.830.637              |
| 3. Thuế giá trị gia tăng được khấu trừ        | -                        | -                        |
| 4. Phải thu nội bộ                            | 168.059.840.396          | (5.082.096)              |
| 5. Phải thu khác                              | 236.114.443.902          | 239.253.125.373          |
| 6. Dự phòng phải thu khó đòi                  | (20.597.518.650)         | (19.448.492.395)         |
| <b>IV. Hàng tồn kho</b>                       | <b>444.253.498.361</b>   | <b>687.493.269.546</b>   |
| 1. Nguyên vật liệu                            | 418.740.983.285          | 647.102.720.976          |
| 2. Công cụ, dụng cụ tồn kho                   | 24.045.830.227           | 37.531.698.738           |
| 3. Chi phí sản xuất kinh doanh dở dang        | 332.193.665              | 521.795.740              |
| 4. Hàng hóa tồn kho                           | 1.134.491.184            | 2.337.054.092            |
| 5. Dự phòng giảm giá hàng tồn kho             | -                        | -                        |
| <b>V. Tài sản lưu động khác</b>               | <b>54.076.696.350</b>    | <b>318.551.412.907</b>   |
| 1. Tạm ứng                                    | 28.004.461.991           | 303.710.843.488          |
| 2. Chi phí trả trước                          | 17.304.188.501           | -                        |
| 3. Tài sản thiếu chờ xử lý                    | 1.007.278.038            | 1.033.159.308            |
| 4. Các khoản ký quỹ, ký cược ngắn hạn         | 7.760.767.820            | 13.807.410.111           |
| <b>VI. Chi sự nghiệp</b>                      | <b>1.067.300.000</b>     | <b>1.067.300.000</b>     |
| 1. Chi sự nghiệp năm trước                    | 1.067.300.000            | 1.067.300.000            |
| <b>B. Tài sản cố định và đầu tư dài hạn</b>   | <b>3.576.727.275.740</b> | <b>7.731.612.778.326</b> |
| <b>I. Tài sản cố định</b>                     | <b>1.529.073.619.496</b> | <b>5.098.625.555.351</b> |
| 1. Tài sản cố định hữu hình                   | 1.506.709.956.660        | 1.373.338.297.936        |
| - Nguyên giá                                  | 3.340.949.772.207        | 3.453.768.231.658        |
| - Giá trị hao mòn lũy kế                      | (1.834.239.815.547)      | (2.080.429.933.722)      |
| 2. Tài sản cố định thuê tài chính             | -                        | 3.705.888.140.247        |

|   |                          |                           |
|---|--------------------------|---------------------------|
| - Nguyên giá                                  | -                        | 3.779.359.010.232         |
| - Giá trị hao mòn lũy kế                      | -                        | (73.470.869.985)          |
| 3. Tài sản cố định vô hình                    | 22.363.662.836           | 19.399.117.168            |
| - Nguyên giá                                  | 40.966.534.884           | 43.681.056.634            |
| - Giá trị hao mòn lũy kế                      | (18.602.872.048)         | (24.281.939.466)          |
| <b>II. Các khoản đầu tư tài chính dài hạn</b> | <b>251.353.948.862</b>   | <b>284.295.271.115</b>    |
| 1. Đầu tư chứng khoán dài hạn                 | 13.619.178.082           | 26.180.931.507            |
| 2. Góp vốn liên doanh                         | 188.193.839.883          | 188.263.839.883           |
| 3. Các khoản đầu tư dài hạn khác              | 49.540.930.897           | 69.850.499.725            |
| 4. Dự phòng giảm giá đầu tư dài hạn           | -                        | -                         |
| <b>III. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang</b>   | <b>1.438.572.794.615</b> | <b>1.693.299.490.745</b>  |
| <b>IV. Chi phí trả trước dài hạn</b>          | <b>25.929.412.767</b>    | <b>122.985.461.115</b>    |
| <b>V. Các khoản ký quỹ, ký cược dài hạn</b>   | <b>331.797.500.000</b>   | <b>532.407.000.000</b>    |
|   |                          |                           |
| <b>TỔNG CỘNG TÀI SẢN</b>                      | <b>5.928.520.950.317</b> | <b>10.357.041.322.986</b> |
| <b>NGUỒN VỐN</b>                              |                          |                           |
|   |                          |                           |
| <b>A. Nợ phải trả</b>                         | <b>2.755.427.856.838</b> | <b>6.848.858.793.143</b>  |
| <b>I. Nợ ngắn hạn</b>                         | <b>1.189.023.002.105</b> | <b>2.161.165.192.959</b>  |
| 1. Vay ngắn hạn                               | -                        | 471.000.000.000           |
| 2. Nợ dài hạn đến hạn trả                     | 120.404.489.916          | 373.935.356.215           |
| 3. Phải trả cho người bán                     | 462.393.409.913          | 878.271.553.716           |
| 4. Người mua trả tiền trước                   | 86.925.000               | 86.925.000                |
| 5. Thanh toán với Ngân sách                   | 108.771.813.459          | 32.347.598.575            |
| 6. Phải trả công nhân viên                    | 178.942.525.352          | 154.054.826.466           |
| 7. Phải trả nội bộ                            | -                        | -                         |
| 8. Các khoản phải trả khác                    | 318.423.838.465          | 251.468.932.986           |
| <b>II. Nợ dài hạn</b>                         | <b>1.025.567.440.401</b> | <b>3.815.452.067.824</b>  |
| 1. Vay dài hạn                                | 1.025.567.440.401        | 962.489.140.280           |
| 2. Nợ dài hạn                                 | -                        | 2.852.962.927.544         |
| <b>III. Nợ khác</b>                           | <b>540.837.414.332</b>   | <b>872.241.532.360</b>    |
| 1. Chi phí phải trả                           | 496.790.421.184          | 807.917.549.899           |
| 2. Tài sản thừa chờ xử lý                     | 5.902.048.904            | 5.901.897.508             |
| 3. Nhận ký quỹ, ký cược dài hạn               | 38.144.944.244           | 58.422.084.953            |
|   |                          |                           |
| <b>B. Nguồn vốn chủ sở hữu</b>                | <b>3.173.093.093.479</b> | <b>3.508.182.529.843</b>  |
| <b>I. Nguồn vốn quỹ</b>                       | <b>3.019.246.710.384</b> | <b>3.355.102.116.398</b>  |
| 1. Nguồn vốn kinh doanh                       | 2.297.863.542.721        | 2.400.461.491.245         |
| 2. Chênh lệch đánh giá lại tài sản            | -                        | -                         |
| 3. Chênh lệch tỷ giá                          | 75.181.035.129           | 75.964.035.885            |
| 4. Quỹ đầu tư phát triển                      | 2.613.197.739            | 144.526.064.749           |
| 5. Quỹ dự phòng tài chính                     | 104.195.727.498          | 129.792.195.623           |
| 6. Lợi nhuận chưa phân phối                   | 82.165.433.415           | 29.970.423.737            |

|   |                          |                           |
|---|--------------------------|---------------------------|
| 7. Nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ bản     | 457.227.773.882          | 574.387.905.159           |
| <b>II. Nguồn kinh phí, quỹ khác.</b>    | <b>153.846.383.095</b>   | <b>153.080.413.445</b>    |
| 1. Quỹ dự phòng về trợ cấp mất việc làm | 54.637.427.430           | 56.185.344.693            |
| 2. Quỹ khen thưởng, phúc lợi            | 97.858.955.665           | 95.545.068.752            |
| 3. Quỹ quản lý của cấp trên             | -                        | -                         |
| 4. Nguồn kinh phí sự nghiệp             | 1.350.000.000            | 1.350.000.000             |
| 5. Nguồn kinh phí đã hình thành TSCĐ    | -                        | -                         |
| <b>TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN</b>              | <b>5.928.520.950.317</b> | <b>10.357.041.322.985</b> |

**PHỤ LỤC 9**

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHÔI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2005

**BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2005

Đơn vị tính : VNĐ

| Chỉ tiêu  | Năm 2004                   | Năm 2005                   |
|---|----------------------------|----------------------------|
| <b>Tổng doanh thu</b>                             | <b>7.994.155.683.439</b>   | <b>8.383.182.439.873</b>   |
| - Các khoản giảm trừ :                            | (30.345.284.298)           | (24.236.450.239)           |
| + <i>Chiết khấu</i>                               | (30.345.284.298)           | (24.236.450.239)           |
| + <i>Giảm giá hàng bán</i>                        | -                          | -                          |
| <b>1. Doanh thu thuần</b>                         | <b>7.963.810.399.141</b>   | <b>8.358.945.989.634</b>   |
| <b>2. Giá vốn hàng bán</b>                        | <b>(6.503.815.299.766)</b> | <b>(7.393.073.474.097)</b> |
| <b>3. Lợi nhuận gộp</b>                           | <b>1.459.995.099.375</b>   | <b>965.872.515.537</b>     |
| <b>4. Doanh thu hoạt động tài chính</b>           | <b>218.810.330.031</b>     | <b>392.063.451.071</b>     |
| <b>5. Chi phí hoạt động tài chính</b>             | <b>(142.008.882.813)</b>   | <b>(199.689.213.004)</b>   |
| + Trong đó lãi vay phải trả                       | (49.328.048.553)           | (154.419.916.370)          |
| <b>6. Chi phí bán hàng</b>                        | <b>(466.483.770.057)</b>   | <b>(535.975.406.367)</b>   |
| <b>7. Chi phí quản lý doanh nghiệp</b>            | <b>(408.342.472.757)</b>   | <b>(460.899.188.940)</b>   |
| <b>8. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh</b> | <b>661.970.303.779</b>     | <b>161.372.158.297</b>     |
| - Thu nhập hoạt động khác                         | 96.768.637.660             | 153.675.196.016            |
| - Chi phí hoạt động khác                          | (10.631.426.374)           | (20.772.953.714)           |
| <b>9. Lợi nhuận từ hoạt động khác</b>             | <b>86.137.211.286</b>      | <b>132.902.242.302</b>     |
| <b>10. Tổng lợi nhuận trước thuế</b>              | <b>748.107.515.065</b>     | <b>294.274.400.599</b>     |
| Trong đó :  |                            |                            |
| - Lợi nhuận chịu thuế                             | 640.123.620.917            | 176.202.985.109            |
| - Lợi nhuận không chịu thuế                       | 107.983.894.148            | 118.071.415.490            |
| + <i>Thu nhập hoạt động liên doanh</i>            | 107.983.894.148            | 118.071.415.490            |
| <b>11. Thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp</b>    | <b>204.839.558.693</b>     | <b>56.384.955.235</b>      |
| <b>12. Lợi nhuận sau thuế</b>                     | <b>543.267.956.372</b>     | <b>237.889.445.364</b>     |

**PHỤ LỤC 10**

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
 Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2005

**BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ**  
*(Theo phương pháp gián tiếp)*  
 Năm 2005

Đơn vị tính: VNĐ

| Chỉ tiêu   | Năm 2004                 | Năm 2005                 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| <b>I. Lưu chuyển tiền từ hoạt động kinh doanh</b>  |                          |                          |
| <b>1. Lợi nhuận trước thuế</b>   | 294.274.400.599          | 294.274.400.599          |
| <b>2. Điều chỉnh cho các khoản</b>   |                          |                          |
| - Khấu hao TSCĐ  | 424.784.972.148          | 347.739.642.853          |
| - Các khoản dự phòng   | 29.318.625.368           | 36.957.837.572           |
| - Lãi, lỗ chênh lệch tỷ giá hối đoái chưa thực hiện  | (19.256.871.258)         | 12.963.852.358           |
| - Lãi, lỗ từ hoạt động đầu tư  | (18.293.458.652)         | (132.902.242.302)        |
| - Chi phí lãi vay  | 154.419.916.370          | 154.419.916.370          |
| <b>3. Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động</b>                          | 865.247.584.575          | 713.453.407.450          |
| - Tăng, giảm các khoản phải thu  | 399.753.113.202          | (74.03.010.927)          |
| - Tăng, giảm hàng tồn kho  | (27.471.253.961)         | (243.239.771.185)        |
| - Tăng, giảm các khoản phải trả (Không kể lãi vay phải trả, thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp) | (346.296.198.900)        | 248.953.846.531          |
| - Tăng, giảm chi phí trả trước   | 30.478.892.238           | (80.684.732.931)         |
| - Tiền lãi vay đã trả  | 29.380.548.000           | (100.583.964.857)        |
| - Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp  | 140.390.500.000          | (41.847.936.825)         |
| - Tiền thu khác từ hoạt động kinh doanh  | 803.418.993.135          | 1.224.211.580.322        |
| - Tiền chi khác cho hoạt động kinh doanh   | (56.278.392.346)         | (92.673.452.836)         |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh</b>   | <b>1.838.623.785.943</b> | <b>1.553.551.964.742</b> |
| <b>II. Lưu chuyển tiền từ hoạt động đầu tư</b>   |                          |                          |
| 1. Tiền chi để mua sắm, xây dựng TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                                | (2.186.900.257.359)      | (2.506.378.671.610)      |
| 2. Tiền thu từ thanh lý, nhượng bán TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                             | 51.484.198.176           | 582.900.460.328          |
| 3. Tiền chi cho vay, mua các công cụ nợ của đơn vị khác  | 12.000.000.000           |                          |



|  |                            |                            |
|--|----------------------------|----------------------------|
| 4. Tiền thu hồi cho vay, bán lại các công cụ nợ của đơn vị khác                            |                            | 10.000.000.000             |
| 5. Tiền chi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   | 45.000.000.000             | (43.975.289.560)           |
| 6. Tiền thu hồi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   |                            |                            |
| 7. Tiền thu lãi cho vay, cổ tức và lợi nhuận được chia                                     | 115.936.237.815)           | 124.937.562.821            |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư</b>   | <b>(1.962.479.821.368)</b> | <b>(1.832.497.938.021)</b> |
| <b>III. Lưu chuyển tiền từ hoạt động tài chính</b>   |                            |                            |
| 1. Tiền thu từ phát hành cổ phiếu, nhận vốn góp của chủ sở hữu                             |                            |                            |
| 2. Tiền chi trả vốn góp cho các chủ sở hữu, mua lại cổ phiếu của doanh nghiệp đã phát hành |                            |                            |
| 3. Tiền vay ngắn hạn, dài hạn nhận được  | 537.923.168.536            | 547.829.500.000            |
| 4. Tiền chi trả nợ gốc vay   | (521.265.088.713)          | (390.689.000.000)          |
| 5. Tiền chi trả nợ thuê tài chính  | (214.826.158.296)          | (223.428.481.578))         |
| 6. Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho chủ sở hữu   |                            |                            |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính</b>  | <b>(198.168.078.473)</b>   | <b>(66.287.981.578)</b>    |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần trong kỳ</b>  | <b>(322.024.113.898)</b>   | <b>( 345.233.954.857)</b>  |
| <b>Tiền và tương đương tiền đầu kỳ</b>   | <b>1.173.952.491.179</b>   | <b>887.588.102.329</b>     |
| Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái quy đổi ngoại tệ                                    | 35.659.725.052             | 38.117.326.271             |
| <b>Tiền và tương đương tiền cuối kỳ</b>  | <b>887.588.102.329</b>     | <b>580.471.473.743</b>     |

## PHỤ LỤC 11

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Cho năm tài chính kết thúc ngày  
**31/12/2005**

### **GHI CHÚ BÁO CÁO TÀI CHÍNH**

(Các ghi chú này là bộ phận hợp thành và cần được đọc đồng thời với Báo cáo tài chính).

#### **1. ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP**

Hình thức sở hữu vốn: Sở hữu Nhà nước

Hình thức hoạt động: Hạch toán phụ thuộc theo sự phân công của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam.

Lĩnh vực kinh doanh: Kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không và các dịch vụ có liên quan đến vận tải hàng không.

Tổng số công nhân viên bình quân năm 2005: 8.384 người.

#### **2. CÁC CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN CHỦ YẾU**

Dưới đây là một số chính sách kế toán mà Khối đã áp dụng trong việc lập Báo cáo tài chính này:

##### *2.1 Cơ sở lập Báo cáo tài chính*

Báo cáo tài chính được trình bày bằng đồng Việt Nam (VNĐ), theo nguyên tắc giá gốc và phù hợp với Chế độ kế toán Việt Nam, Chuẩn mực kế toán Việt Nam và các qui định pháp lý về kế toán hiện hành có liên quan.

##### *2.2 Hình thức ghi sổ kế toán*

Tại Văn phòng Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam và các văn phòng chi nhánh nước ngoài áp dụng hình thức nhật ký chung, các đơn vị phụ thuộc trong nước áp dụng hình thức chứng từ ghi sổ.

##### *2.3 Áp dụng các Chuẩn mực kế toán Việt Nam (CMKT)*

Tuân theo các chuẩn mực kế toán đã ban hành

##### *2.4. Tài sản cố định và khấu hao*

Tài sản cố định được phản ánh theo nguyên giá và giá trị hao mòn lũy kế. Tỷ lệ khấu hao được xác định theo phương pháp đường thẳng, căn cứ vào thời gian sử

dụng ước tính của tài sản

Đối với các công trình xây dựng cơ bản hoàn thành tại các đơn vị phụ thuộc, chỉ được ghi tăng nguyên giá tài sản cố định và trích khấu hao khi đã được Tổng Công ty phê duyệt quyết toán.

### 2.5 Tài sản cố định thuê tài chính

Tài sản cố định thuê tài chính là 02 máy bay B777, thời gian thuê theo hợp đồng là 12 năm. Sau khi kết thúc hợp đồng thuê, Khối sẽ mua lại 02 máy bay này theo cam kết trong hợp đồng. Tài sản cố định thuê được phản ánh theo nguyên giá và giá trị hao mòn lũy kế, nguyên giá tài sản thuê bao gồm giá theo hoá đơn của nhà sản xuất máy bay, chi phí lãi vay phát sinh trong thời gian chưa đưa máy bay vào khai thác và chi phí giao nhận máy bay. Tỷ lệ khấu hao được xác định theo phương pháp đường thẳng, căn cứ vào thời gian sử dụng ước tính của tài sản, với thời gian khấu hao là 15 năm.

### 3. DOANH THU SẢN XUẤT KINH DOANH

| TT        | Nội dung  | Năm 2004                 | Năm 2005                 |
|-----------|---|--------------------------|--------------------------|
|           |   | VND                      | VND                      |
| <b>A</b>  | <b>Tổng doanh thu</b>                                     | <b>7.994.155.683.439</b> | <b>8.383.182.439.873</b> |
| <b>I</b>  | <b>Doanh thu vận tải hàng không</b>                       | <b>7.504.218.961.747</b> | <b>7.879.824.297.654</b> |
| 1         | Doanh thu vận tải hành khách                              | 6.658.843.396.810        | 6.897.213.351.557        |
|           | + <i>Doanh thu vận tải hành khách trong nước</i>          | <i>1.857.151.423.370</i> | <i>2.318.442.987.293</i> |
|           | + <i>Doanh thu vận tải hành khách ngoài nước</i>          | <i>4.801.691.973.440</i> | <i>4.578.770.364.264</i> |
| 2         | Doanh thu vận tải hàng hóa, hành lý, bưu kiện             | 823.556.126.186          | 954.650.250.513          |
|           | + <i>Doanh thu vận tải HH, HL, BK trong nước</i>          | <i>98.969.088.856</i>    | <i>134.810.133.542</i>   |
|           | + <i>Doanh thu vận tải HH, HL, BK ngoài nước</i>          | <i>724.587.037.330</i>   | <i>819.840.116.971</i>   |
| 3         | Điều chỉnh doanh thu liên doanh                           | 2.235.102.755            | (15.217.562.252)         |
| 4         | Doanh thu chuyên cơ                                       | 25.184.955.594           | 26.178.281.500           |
|           | + <i>Doanh thu chuyên cơ bay trong nước</i>               | <i>6.039.409.843</i>     | <i>(3.118.434.171)</i>   |
|           | + <i>Doanh thu chuyên cơ bay ngoài nước</i>               | <i>19.145.545.751</i>    | <i>29.296.715.671</i>    |
| 5         | Doanh thu thuê chuyên                                     | 8.912.924.435            | 71.398.949.988           |
|           | + <i>Doanh thu thuê chuyên bay trong nước</i>             | <i>5.963.110.000</i>     | <i>1.332.038.084</i>     |
|           | + <i>Doanh thu thuê chuyên bay ngoài nước</i>             | <i>2.949.814.435</i>     | <i>70.066.911.904</i>    |
| 6         | Chối từ trong thanh toán quốc tế                          | (14.513.544.033)         | (54.398.973.652)         |
|           |   |                          |                          |
| <b>II</b> | <b>Doanh thu các hoạt động phụ trợ vận tải</b>            | <b>328.925.836.093</b>   | <b>411.517.057.476</b>   |
| 1         | Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất             | 287.397.574.707          | 337.931.312.893          |
|           | + <i>Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại trong nước</i> | <i>34.666.619.950</i>    | <i>24.973.978.539</i>    |
|           | + <i>Doanh thu phục vụ kỹ thuật thương mại ngoài nước</i> | <i>252.730.954.757</i>   | <i>312.957.334.354</i>   |
| 2         | Hoa hồng Interlines                                       | 31.219.380.222           | 63.760.857.636           |
| 3         | Doanh thu bán suất ăn                                     | 10.308.881.164           | 9.824.886.947            |

|            |   |                          |                          |
|------------|---|--------------------------|--------------------------|
|            | + Doanh thu bán suất ăn chuyên bay nội địa  | 4.977.938.390            | 5.183.723.535            |
|            | + Doanh thu bán suất ăn chuyên bay quốc tế  | 5.330.942.774            | 4.641.163.412            |
| <b>III</b> | <b>Doanh thu bán hàng hóa, dịch vụ khác</b> | <b>161.010.885.599</b>   | <b>91.841.084.743</b>    |
| <b>B</b>   | <b>Chiết khấu</b>                           | <b>(30.345.284.298)</b>  | <b>(24.236.450.239)</b>  |
| <b>C</b>   | <b>Cộng doanh thu thuần (A + B)</b>         | <b>7.963.810.399.141</b> | <b>8.358.945.989.634</b> |

#### 4. GIÁ VỐN HÀNG BÁN

| TT       | Nội dung                                   | Năm 2004                 | Năm 2005                 |
|----------|--|--------------------------|--------------------------|
|          |  | VND                      | VND                      |
| <b>1</b> | <b>Chi phí nguyên nhiên vật liệu</b>       | <b>1.573.263.313.248</b> | <b>1.869.052.833.417</b> |
|          | Chi phí nhiên liệu bay                     | 1.179.700.335.203        | 1.489.708.743.361        |
|          | Chi phí nhiên liệu mặt đất                 | 9.571.628.937            | 8.562.112.955            |
|          | Chi phí dầu mỡ phụ                         | 4.565.418.237            | 4.095.661.809            |
|          | Chi suất ăn, đồ uống                       | 353.688.182.247          | 336.670.092.322          |
|          | Chi phí nguyên vật liệu khác               | 25.737.748.624           | 30.016.222.970           |
| <b>2</b> | <b>Chi phí nhân công</b>                   | <b>419.536.275.728</b>   | <b>523.398.791.626</b>   |
|          | Chi phí lương nhân viên trực tiếp          | 180.127.636.058          | 243.610.751.383          |
|          | Các khoản đóng góp (BHXH, BHYT, KPCĐ)      | 7.986.897.877            | 11.994.034.024           |
|          | Các khoản phụ cấp ngoài lương              | 175.859.686.743          | 201.019.512.498          |
|          | Chi phí nhân công khác                     | 55.562.055.050           | 66.774.493.721           |
| <b>3</b> | <b>Chi phí công cụ dụng cụ</b>             | <b>54.376.690.882</b>    | <b>57.799.776.892</b>    |
|          | Chi phí dụng cụ phục vụ hành khách         | 51.930.041.229           | 51.682.886.558           |
|          | Chi phí công cụ dụng cụ khác               | 2.446.649.653            | 6.116.890.334            |
| <b>4</b> | <b>Chi phí khấu hao tài sản cố định</b>    | <b>268.886.696.543</b>   | <b>311.183.982.505</b>   |
|          | Chi phí khấu hao động cơ và máy bay        | 190.334.003.172          | 233.503.953.555          |
|          | Chi phí khấu hao tài sản cố định khác      | 78.552.693.371           | 77.680.028.950           |
| <b>5</b> | <b>Chi phí bảo dưỡng sửa chữa tài sản</b>  | <b>518.704.329.133</b>   | <b>739.936.348.159</b>   |
|          | Chi phí sửa chữa máy bay và động cơ        | 479.610.411.272          | 700.478.661.103          |
|          | Chi phí sửa chữa TSCĐ khác                 | 39.093.917.861           | 39.457.687.056           |
| <b>6</b> | <b>Chi phí dịch vụ mua ngoài</b>           | <b>3.448.725.775.707</b> | <b>3.891.040.643.453</b> |
|          | Chi phí thuê phương tiện vận tải           | 2.028.218.947.340        | 2.371.616.024.203        |
|          | Chi phục vụ kỹ thuật thương mại ngoài nước | 278.122.886.330          | 371.014.615.481          |
|          | Chi điều hành bay                          | 323.746.208.099          | 358.935.231.333          |
|          | Chi trả sân bay                            | 209.037.640.568          | 221.516.559.250          |
|          | Chi phục vụ chuyên bay khác                | 181.637.000.089          | 196.738.823.059          |
|          | Chi mua bảo hiểm                           | 315.984.883.071          | 234.628.014.306          |
|          | Chi dịch vụ mua ngoài khác                 | 111.978.210.210          | 136.591.375.821          |
| <b>7</b> | <b>Chi khác bằng tiền</b>                  | <b>220.322.218.525</b>   | <b>661.098.045</b>       |
|          | Chi điều chỉnh liên doanh                  | 19.190.146.526           | (98.937.689.604)         |
|          | Chi khác bằng tiền                         | 201.132.071.999          | 99.598.787.649           |
|          | <b>Cộng</b>                                | <b>6.503.815.299.766</b> | <b>7.393.073.474.097</b> |

## 5 VAY DÀI HẠN

Tại ngày 31/12/2005, tình hình các khoản vay và cam kết tài chính như sau:

### A. Vay dài hạn mua máy bay

| Nội dung  | Năm 2004        |                 |                        | Năm 2005        |                 |                        |
|---|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------|-----------------|------------------------|
|   | Tổng số         | Trong đó        |                        | Tổng số         | Trong đó        |                        |
|   |                 | Nợ dài hạn      | Nợ dài hạn đến hạn trả |                 | Nợ dài hạn      | Nợ dài hạn đến hạn trả |
| VND   | VND             | VND             | VND                    | VND             | VND             |                        |
| Khoản vay mua máy bay ATR72 từ Ngân hàng Societe Generale, trị giá 24.750.867,80 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay ATR72 và bảo lãnh của Ngân hàng Nhà nước. Thời hạn vay 10 năm, kể từ ngày 28/08/1995.         | 76.727.687.700  | 38.363.839.820  | 38.363.847.880         | 38.858.861.975  | -               | 38.858.861.975         |
| Vay cố định mua máy bay Focker70 từ Ngân hàng ABN AMBRO, trị giá 45.608.427,01 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay Focker70 và sự bảo lãnh của Bộ Tài chính. Thời hạn khoản vay là 12 năm, kể từ ngày 30/01/1997.  | 382.920.751.610 | 324.009.866.580 | 58.910.885.030         | 328.190.639.052 | 259.493.744.620 | 68.696.894.432         |
| Vay thương mại mua máy bay Focker70 từ Ngân hàng ABN AMBRO, giá trị 8.048.545,94 Đô la Mỹ, được thế chấp bằng hai máy bay Focker70 và sự bảo lãnh của Bộ Tài chính. Thời hạn khoản vay là 7 năm, kể từ ngày 30/01/1997. | 26.732.670.020  | 8.910.889.680   | 17.821.780.340         | 9.025.868.902   | -               | 9.025.868.902          |

|  |                         |                        |                        |                        |                        |                        |
|--|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Vay tại Quỹ Hỗ trợ Phát triển Hà Nội, số tiền là 610.000.000.000 đồng. Thời hạn vay là 12 năm và thời gian ân hạn là 2 năm, kể từ thời điểm rút vốn vay lần đầu. | 610.000.000.000         | 610.000.000.000        | -                      | 610.000.000.000        | 579.500.000.000        | 30.500.000.000         |
| <b>Cộng dài hạn mua máy bay</b>  | <b>1.096.381.109.33</b> | <b>981.284.596.080</b> | <b>115.096.513.250</b> | <b>986.075.369.929</b> | <b>838.993.744.620</b> | <b>147.081.625.309</b> |

### B. Vay dài hạn khác

| Nội dung  | Năm 2004      |               |                        | Năm 2005      |               |                        |
|---|---------------|---------------|------------------------|---------------|---------------|------------------------|
|   | Tổng số       | Trong đó      |                        | Tổng số       | Trong đó      |                        |
|   |               | Nợ dài hạn    | Nợ dài hạn đến hạn trả |               | Nợ dài hạn    | Nợ dài hạn đến hạn trả |
| VNĐ   | VNĐ           | VNĐ           | VNĐ                    | VNĐ           | VNĐ           |                        |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1993 của Kho bạc Chính phủ Cộng hoà Pháp, trị giá 2.000.000 FRF, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn khoản vay là 10 năm, kể từ ngày 30/09/1995. | 1.432.136.553 | 954.757.755   | 477.378.798            | 1.158.612.590 | 579.306.390   | 579.306.200            |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1994 của Kho bạc Chính phủ Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn khoản vay là 10 năm, kể từ ngày rút vốn.                           | 5.205.006.817 | 4.073.357.687 | 1.131.649.130          | 4.943.079.520 | 3.569.806.641 | 1.373.272.879          |

|   |                |                |               |                |                |               |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1994 của Ngân hàng Thương mại Cộng hoà Pháp, trị giá 8.939.405,83 FRF, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn khoản vay là 10 năm, kể từ ngày rút vốn.  | 10.711.776.789 | 8.578.038.949  | 2.133.737.840 | 10.409.576.549 | 7.820.254.268  | 2.589.322.281 |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1996 của Kho bạc Chính phủ Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn khoản vay là 15 năm, kể từ ngày rút vốn với thời gian ân hạn là 4 năm. | 21.364.613.270 | 21.364.613.270 | -             | 25.926.272.730 | 25.095.990.449 | 830.282.281   |

**B. Vay dài hạn khác (Tiếp theo)**

| Nội dung   | Năm 2004      |               |                        | Năm 2005      |               |                        |
|--|---------------|---------------|------------------------|---------------|---------------|------------------------|
|  | Tổng số       | Trong đó      |                        | Tổng số       | Trong đó      |                        |
|  |               | Nợ dài hạn    | Nợ dài hạn đến hạn trả |               | Nợ dài hạn    | Nợ dài hạn đến hạn trả |
| VND  | VND           | VND           | VND                    | VND           | VND           |                        |
| Vay đào tạo phi công máy bay ATR72 từ nguồn vốn ODA năm 1996 của Ngân hàng Thương mại Cộng hoà Pháp, là khoản vay không phải thế chấp. Thời hạn khoản vay là 10 năm, kể từ ngày rút vốn. | 6.366.529.264 | 5.561.318.366 | 805.210.898            | 6.748.741.710 | 5.771.606.431 | 977.135.279            |
| Khoản vay của Công ty Bay Dịch vụ  | 710.758.294   | 710.758.294   | -                      | 710.758.294   | 710.758.294   | -                      |

|  |                          |                          |                        |                          |                        |                        |
|--|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|
| Hàng không từ quỹ tập trung của Tổng Công ty   |                          |                          |                        |                          |                        |                        |
| Vay tại Quỹ Hỗ trợ Phát triển Hà Nội số tiền là 7.545.000.000 đồng từ khoản viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Pháp cho năm tài khoá 90-91-92. Thời hạn cho vay là 13 năm, trong đó ân hạn là 3 năm, kể từ ngày nhận nợ 01/01/1995. Kỳ hạn trả nợ (gốc, lãi, phí) là ngày cuối cùng mỗi quý. Hạn trả nợ gốc mỗi kỳ được bắt đầu từ ngày 01/03/1998. | 3.800.000.000            | 3.040.000.000            | 760.000.000            | 3.040.000.000            | 2.280.000.000          | 760.000.000            |
| Vay ODA 97 đào tạo phi công ATR72  | -                        | -                        | -                      | 22.175.524.720           | 21.750.904.360         | 424.620.360            |
| Vay ODA 2000 chuyên giao công nghệ bảo dưỡng máy bay 4C/5Y   | -                        | -                        | -                      | 61.242.175.847           | 55.916.768.827         | 5.325.407.020          |
| <b>Cộng vay dài hạn khác</b>   | <b>49.590.820.987</b>    | <b>4.282.844.321</b>     | <b>5.307.976.666</b>   | <b>36.354.741.960</b>    | <b>23.495.395.660</b>  | <b>12.859.346.300</b>  |
| <b>Tổng cộng vay dài hạn</b>   | <b>1.145.971.930.317</b> | <b>1.025.567.440.401</b> | <b>120.404.489.916</b> | <b>1.122.430.111.889</b> | <b>962.489.140.280</b> | <b>159.940.971.609</b> |



## 6. NỢ DÀI HẠN

| Nội dung   | Năm 2005                 |                          |                                  |
|--|--------------------------|--------------------------|----------------------------------|
|  | Tổng số                  | Trong đó                 |                                  |
|  | VNĐ                      | Nợ dài hạn<br>VNĐ        | Nợ dài hạn đến<br>hạn trả<br>VNĐ |
| Thuê tài chính máy bay BOEING777 theo hợp đồng thuê tài chính với GOVCO, Citybank N.A. Thời hạn thuê tài chính là 12 năm kể từ ngày 20/08/2005. Khoản vay được bảo lãnh bởi Bộ Tài chính Việt Nam và thế chấp bằng tài sản hình thành từ nguồn vốn vay | 1.531.260.647.838        | 1.422.022.062.305        | 109.238.585.533                  |
| Thuê tài chính máy bay BOEING777 theo hợp đồng thuê tài chính với PEFCO. Thời hạn thuê tài chính là 12 năm, kể từ ngày 11/09/2005. Khoản vay được bảo lãnh bởi Bộ Tài chính Việt Nam và thế chấp bằng tài sản hình thành từ nguồn vốn vay              | 1.535.696.664.312        | 1.430.940.865.239        | 104.755.799.073                  |
| <b>Cộng</b>  | <b>3.066.957.312.150</b> | <b>2.852.962.927.544</b> | <b>213.994.384.606</b>           |

Khoản nợ dài hạn này bắt đầu phát sinh từ năm 2005, nên không có số liệu năm 2004 để so sánh.

## 7. TÌNH HÌNH THU NHẬP CỦA CÔNG NHÂN VIÊN TRONG NĂM 2005 NHƯ SAU :

| TT | Nội dung  | Thực hiện             | Thực hiện       |
|----|---|-----------------------|-----------------|
|    |   | năm 2004              | năm 2005        |
| 1  | Số lao động bình quân                                   | 7.856                 | 8.384           |
| 2  | Tổng quỹ lương  | 414.216.350.241       | 363.413.913.321 |
|    | <i>Trong đó: Tiền lương trích từ lợi nhuận sau thuế</i> | <i>45.621.376.808</i> | <i>-</i>        |
| 3  | Tiền thưởng   | 15.226.878.971        | 21.615.060.192  |
| 4  | Tổng thu nhập   | 429.443.229.212       | 385.028.973.513 |
| 5  | Tiền lương bình quân tháng                              | 4.393.843             | 3.612.177       |
| 6  | Thu nhập bình quân tháng                                | 4.555.364             | 3.827.021       |

Số lao động nêu trên là số lao động định biên của Khối.

## 8. MỘT SỐ CHỈ TIÊU ĐÁNH GIÁ KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH CỦA KHỐI

| TT        | Chỉ tiêu  | Năm 2004 | Năm 2005 |
|-----------|---|----------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Cơ cấu vốn</b>                                       |          |          |
|           | Bố trí cơ cấu tài sản                                   |          |          |
|           | - Tài sản cố định và đầu tư dài hạn/Tổng số tài sản (%) | 60,33    | 74,65    |
|           | - Tài sản lưu động và đầu tư NH/Tổng số tài sản (%)     | 39,67    | 25,35    |
|           | Bố trí cơ cấu nguồn vốn                                 |          |          |
|           | - Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn (%)                        | 46,48    | 66,13    |
|           | - Nguồn vốn chủ sở hữu/Tổng nguồn vốn (%)               | 53,52    | 33,87    |
| <b>2.</b> | <b>Khả năng thanh toán</b>                              |          |          |
|           | Khả năng thanh toán hiện hành (lần)                     | 2,15     | 1,51     |
|           | Khả năng thanh toán nợ ngắn hạn (lần)                   | 1,98     | 1,21     |
|           | Khả năng thanh toán nhanh (lần)                         | 0,75     | 0,27     |
| <b>3.</b> | <b>Tỷ suất sinh lời</b>                                 |          |          |
|           | Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu                        |          |          |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận trước thuế/Doanh thu (%)            | 9,04     | 3,30     |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận sau thuế /Doanh thu (%)             | 6,56     | 2,67     |
|           | Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản                     |          |          |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận trước thuế/Tổng tài sản (%)         | 12,62    | 2,84     |
|           | - Tỷ suất lợi nhuận sau thuế /Tổng tài sản (%)          | 9,16     | 2,30     |
|           | Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên nguồn vốn chủ sở hữu    | 17,99    | 7,09     |

**PHỤ LỤC 12**  
**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHOẢN HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
**Cho năm tài chính kết thúc ngày**  
**31/12/2006**

**BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN**  
**Tại ngày 31 tháng 12 năm 2006**

đơn vị tính: VNĐ

| TÀI SẢN   | 31/12/2005          | 31/12/2006         |
|---|---------------------|--------------------|
| <b>A-TÀI SẢN NGẮN HẠN</b>                           | 2.625.428.544.660   | 2.777.680.927.113  |
| <b>I. Tiền và các khoản tương đương tiền</b>        | 580.471.473.743     | 783.617.903.712    |
| 1. Tiền   | 580.471.473.743     | 783.617.903.712    |
| 2. Các khoản tương đương tiền                       |                     |                    |
| <b>II. Các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn</b>      | 11.009.000.000      | 11.009.000.000     |
| 1. Đầu tư ngắn hạn                                  | 11.009.000.000      | 11.009.000.000     |
| 2. Dự phòng giảm giá đầu tư ngắn hạn (*)            |                     |                    |
| <b>III. Các khoản phải thu ngắn hạn</b>             | 1.026.836.088.464   | 1.176.625.041.288  |
| 1. Phải thu khách hàng                              | 806.510.706.945     | 988.439.328.516    |
| 2. Trả trước cho người bán                          | 525.830.637         | 482.451.736        |
| 3. Phải thu nội bộ ngắn hạn                         | (5.082.096)         | 2.707.207.271      |
| 4. Phải thu theo tiến độ kế hoạch hợp đồng xây dựng |                     |                    |
| 5. Các khoản phải thu khác                          | 239.253.125.373     | 213.634.958.835    |
| 6. Dự phòng phải thu ngắn hạn khó đòi (*)           | (19.448.492.395)    | (28.638.905.070)   |
| <b>IV. Hàng tồn kho</b>                             | 687.493.269.546     | 749.170.550.427    |
| 1. Hàng tồn kho                                     | 687.493.269.546     | 793.066.419.510    |
| 2. Dự phòng giảm giá hàng tồn kho (*)               |                     | (43.895.869.083)   |
| <b>V. Tài sản ngắn hạn khác</b>                     | 319.618.712.907     | 57.258.431.686     |
| 1. Chi phí trả trước ngắn hạn                       | 304.778.143.488     | 36.160.383.534     |
| 2. Thuế GTGT được khấu trừ                          | 1.033.159.308       | 1.036.464.528      |
| 3. Thuế và các khoản khác phải thu Nhà nước         |                     |                    |
| 4. Tài sản ngắn hạn khác                            | 13.807.410.111      | 20.061.583.624     |
| <b>B - TÀI SẢN DÀI HẠN</b>                          | 7.731.612.778.326   | 13.393.945.992.157 |
| <b>I- Các khoản phải thu dài hạn</b>                |                     | 12.441.753.425     |
| 1. Phải thu dài hạn của khách hàng                  |                     |                    |
| 2. Vốn kinh doanh ở đơn vị trực thuộc               |                     |                    |
| 3. Phải thu dài hạn nội bộ                          |                     | 12.441.753.425     |
| 4. Phải thu dài hạn khác                            |                     |                    |
| 5. Dự phòng phải thu dài hạn khó đòi (*)            |                     |                    |
| <b>II. Tài sản cố định</b>                          | 6.791.925.046.096   | 12.048.658.653.645 |
| 1. Tài sản cố định hữu hình                         | 1.373.338.297.936   | 2218.946.812.657   |
| - Nguyên giá  | 3.453.768.231.658   | 4.536.947.674.363  |
| - Giá trị hao mòn lũy kế (*)                        | (2.080.429.933.722) | (2.318000.861.706) |
| 2. Tài sản cố định thuê tài chính                   | 3.705888.140.247    | 9.587.111.309.892  |

|   |                           |                           |
|---|---------------------------|---------------------------|
| - Nguyên giá  | 3.779.359.010.232         | 10.060.746.003.764        |
| - Giá trị hao mòn lũy kế (*)                        | (73.470.869.985)          | (473.634.693.872)         |
| 3. Tài sản cố định vô hình                          | 19.399.117.168            | 16.323.641.557            |
| - Nguyên giá  | 43.681.056.634            | 46.332.631.557            |
| - Giá trị hao mòn lũy kế (*)                        | (24.281.939.466)          | (30.008.990.357)          |
| 4. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang                  | 1.693.299.490.745         | 226.276889.886            |
| <b>III. Bất động sản đầu tư</b>                     |                           |                           |
| - Nguyên giá  |                           |                           |
| - Giá trị hao mòn lũy kế (*)                        |                           |                           |
| <b>IV. Các khoản đầu tư tài chính dài hạn</b>       |                           |                           |
| 1. Đầu tư vào công ty con                           |                           |                           |
| 2. Đầu tư vào công ty liên kết, liên doanh          | 188.263.839.883           | 256.947.984.524           |
| 3. Đầu tư dài hạn khác                              | 69.850.499.725            | 293.347.276.814           |
| 4. Dự phòng giảm giá đầu tư tài chính dài hạn (*)   |                           | (215.036.513.050)         |
| <b>V. Tài sản dài hạn khác</b>                      | 149.166.392.622           | 255.621.569.785           |
| 1. Chi phí trả trước dài hạn                        | 149.166.392.622           | 255.621.569.785           |
| 2. Tài sản thuế thu nhập hoãn lại                   |                           |                           |
| 3. Tài sản dài hạn khác                             |                           |                           |
| <b>Tổng cộng tài sản</b>                            | <b>10.357.041.322.986</b> | <b>16.171.626.919.270</b> |
| <b>NGUỒN VỐN</b>                                    |                           |                           |
| <b>A - Nợ phải trả</b>                              | 6.848.858.793.143         | 12.430.475.710.905        |
| <b>I. Nợ ngắn hạn</b>                               | 2.161.165.192.959         | 2.116.606.347.592         |
| 1. Vay và nợ ngắn hạn                               | 844.935.356.215           | 849.870.738.549           |
| 2. Phải trả người bán                               | 878.271.553.716           | 837.922.429909            |
| 3. Người mua trả tiền trước                         | 86.925.000                | 229.346.000               |
| 4. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước              | 32.347.598.575            | 91.021.319.091            |
| 5. Phải trả người lao động                          | 154.054.826.466           | 215.247.420.333           |
| 6. Chi phí phải trả                                 |                           |                           |
| 7. Phải trả nội bộ                                  |                           |                           |
| 8. Phải trả theo tiến độ kế hoạch hợp đồng xây dựng |                           |                           |
| 9. Các khoản phải trả, phải nộp ngắn hạn khác       | 251.468.932.986           | 122.315.093.710           |
| 10. Dự phòng phải trả ngắn hạn                      |                           |                           |
| <b>II. Nợ dài hạn</b>                               | 3.815.452.067.824         | 9.297.891.357.513         |
| 1. Phải trả dài hạn người bán                       |                           |                           |
| 2. Phải trả dài hạn nội bộ                          |                           |                           |
| 3. Phải trả dài hạn khác                            |                           |                           |
| 4. Vay và nợ dài hạn                                | 3.815.452.067.824         | 9.297.891.357.513         |
| 5. Thuế thu nhập hoãn lại phải trả                  |                           |                           |
| 6. Dự phòng trợ cấp mất việc làm                    |                           |                           |
| 7. Dự phòng phải trả dài hạn                        |                           |                           |
| <b>B - VỐN CHỦ SỞ HỮU</b>                           | 3.451.997.185.151         | 3.741.151.208.365         |
| <b>I. Vốn chủ sở hữu</b>                            | 3.355.102.116.399         | 3.594.238.225319          |

|                                       |                           |                           |
|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1. Vốn đầu tư của chủ sở hữu          | 2.400.461.491.245         | 3.249.410.027.878         |
| 2. Thặng dư vốn cổ phần               |                           |                           |
| 3. Vốn khác của chủ sở hữu            |                           |                           |
| 4. Cổ phiếu quỹ (*)                   |                           |                           |
| 5. Chênh lệch đánh giá lại tài sản    |                           |                           |
| 6. Chênh lệch tỷ giá hối đoái         | 75.964.035.880            |                           |
| 7. Quỹ đầu tư phát triển              | 144.526.064.749           | (39.212.402.390)          |
| 8. Quỹ dự phòng tài chính             | 129.792.195.623           | 162.805.604.555           |
| 9. Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu      |                           |                           |
| 10. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối | 29.970.423.743            | 87.826.858.083            |
| 11. Nguồn vốn đầu tư XDCB             | 574.387.905.159           | 133.408.137.193           |
| <b>II. Nguồn kinh phí và quỹ khác</b> | 96.895.068.752            | 146.912.983.046           |
| 1. Quỹ khen thưởng, phúc lợi          | 95.545.068.752            | 146.192.983.046           |
| 2. Nguồn kinh phí                     | 1.350.000.000             | 720.000.000               |
| 3. Nguồn kinh phí đã hình thành TSCĐ  |                           |                           |
| <b>Tổng cộng nguồn vốn</b>            | <b>10.357.041.322.986</b> | <b>16.171.626.919.270</b> |

**PHỤ LỤC 13**  
**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2006

**BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**

*Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2006*

*Đơn vị tính : VNĐ*

| CHỈ TIÊU   | Năm<br>2005       | Năm<br>2006        |
|--|-------------------|--------------------|
| 1. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ          | 8.383.182.439.873 | 12.209.423.731.925 |
| 2. Các khoản giảm trừ doanh thu                    | 24.236.450.239    | 91.464.451.715     |
| 3. Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ | 8.358.945.989.634 | 12.117.959.280.210 |
| 4. Giá vốn hàng bán                                | 7.393.073.474.097 | 10.564.495.188.499 |
| 5. Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ   | 956.872.515.537   | 1.553.464.091.711  |
| 6. Doanh thu hoạt động tài chính                   | 392.063.451.071   | 464.128.338.360    |
| 7. Chi phí tài chính                               | 199.689.213.004   | 540.662.602.105    |
| - Trong đó: Chi phí lãi vay                        | 154.419.916.370   | 304.344.157.761    |
| 8. Chi phí bán hàng                                | 535.975.406.367   | 596.455.926.766    |
| 9. Chi phí quản lý doanh nghiệp                    | 460.899.188.940   | 553.785.370.657    |
| 10 Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh         | 161.372.158.297   | 326.688.530.542    |
| 11. Thu nhập khác                                  | 153.675.196.016   | 255.010.554.932    |
| 12. Chi phí khác                                   | 20.772.953.714    | 4.374.063.771      |
| 13. Lợi nhuận khác                                 | 132.902.242.302   | 250.636.491.161    |
| 14. Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế              | 294.274.400.599   | 577.325.021.704    |
| 15. Chi phí thuế TNDN hiện hành                    | 56.384.955.235    | 117.388.879.682    |
| 16. Chi phí thuế TNDN hoãn lại                     |                   |                    |
| 17. Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp       | 237.889.445.364   | 459.936.142.022    |
| 18. Lãi cơ bản trên cổ phiếu (*)                   |                   |                    |

**PHỤ LỤC 14**  
**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**  
**KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
 Cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2006

**BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ**

*Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2006*  
 (Theo phương pháp gián tiếp)

*Đơn vị tính : VNĐ*

| Chỉ tiêu   | Năm 2005                 | Năm 2006                 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| <b>I. Lưu chuyển tiền từ hoạt động kinh doanh</b>  |                          |                          |
| <b>1. Lợi nhuận trước thuế</b>   | 294.274.400.599          | 577.325.021.705          |
| <b>2. Điều chỉnh cho các khoản</b>   |                          |                          |
| - Khấu hao TSCĐ  | 347.739.642.853          | 701.459.676.526          |
| - Các khoản dự phòng   | 36.957.837.572           | 43.991.229.120           |
| - Lãi, lỗ chênh lệch tỷ giá hối đoái chưa thực hiện  | 12.963.852.358           | (31.186.892.122)         |
| - Lãi, lỗ từ hoạt động đầu tư  | (132.902.242.302)        | (155.583.542.509)        |
| - Chi phí lãi vay  | 154.419.916.370          | 304.344.157.761          |
| <b>3. Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động</b>                          | 713.453.407.450          | 1.440.349.650.481        |
| - Tăng, giảm các khoản phải thu  | (74.030.010.927)         | 120.671.881.250          |
| - Tăng, giảm hàng tồn kho  | (243.239.771.185)        | (105.573.149.964)        |
| - Tăng, giảm các khoản phải trả (Không kể lãi vay phải trả, thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp) | 248.953.846.531          | 329.885.844.816          |
| - Tăng, giảm chi phí trả trước   | (80.684.732.931)         | (119.711.845.458)        |
| - Tiền lãi vay đã trả  | (100.583.964.857)        | (209.457.420.580)        |
| - Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp  | (41.847.936.825)         | (59.673.995.756)         |
| - Tiền thu khác từ hoạt động kinh doanh  | 1.224.211.580.322        | 733.546.844.566          |
| - Tiền chi khác cho hoạt động kinh doanh   | (92.673.452.836)         | (185.075.834.612)        |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh</b>   | <b>1.553.551.964.742</b> | <b>1.944.961.974.743</b> |

|  |                            |                            |
|--|----------------------------|----------------------------|
| <b>II. Lưu chuyển tiền từ hoạt động đầu tư</b>   |                            |                            |
| 1. Tiền chi để mua sắm, xây dựng TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                          | (2.506.378.671.610)        | (1.685.249.845.935)        |
| 2. Tiền thu từ thanh lý, nhượng bán TSCĐ và các tài sản dài hạn khác                       | 582.900.460.328            | 1.629.162.203              |
| 3. Tiền chi cho vay, mua các công cụ nợ của đơn vị khác                                    |                            |                            |
| 4. Tiền thu hồi cho vay, bán lại các công cụ nợ của đơn vị khác                            | 10.000.000.000             | 15.000.000.000             |
| 5. Tiền chi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   | (43.975.289.560)           | (50.049.356.042)           |
| 6. Tiền thu hồi đầu tư góp vốn vào đơn vị khác   |                            |                            |
| 7. Tiền thu lãi cho vay, cổ tức và lợi nhuận được chia                                     | 124.937.562.821            | 169.386.677.391            |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư</b>   | <b>(1.832.497.938.021)</b> | <b>(1.549.283.362.383)</b> |
| <b>III. Lưu chuyển tiền từ hoạt động tài chính</b>   |                            |                            |
| 1. Tiền thu từ phát hành cổ phiếu, nhận vốn góp của chủ sở hữu                             |                            |                            |
| 2. Tiền chi trả vốn góp cho các chủ sở hữu, mua lại cổ phiếu của doanh nghiệp đã phát hành |                            |                            |
| 3. Tiền vay ngắn hạn, dài hạn nhận được  | 547.829.500.000            | 742.866.545.850            |
| 4. Tiền chi trả nợ gốc vay   | (390.689.000.000)          | (700.414.902.907)          |
| 5. Tiền chi trả nợ thuê tài chính  | (223.428.481.578)          | (265.490.729.535)          |
| 6. Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho chủ sở hữu   |                            |                            |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính</b>  | <b>(66.287.981.578)</b>    | <b>(223.039.086.592)</b>   |
| <b>Lưu chuyển tiền thuần trong kỳ</b>  | <b>( 345.233.954.857)</b>  | <b>172.639.525.768</b>     |
| <b>Tiền và tương đương tiền đầu kỳ</b>   | <b>887.588.102.329</b>     | <b>580.471.473.743</b>     |
| Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái quy đổi ngoại tệ                                    | 38.117.326.271             | 30.506.904.201             |
| <b>Tiền và tương đương tiền cuối kỳ</b>  | <b>580.471.473.743</b>     | <b>783.617.903.712</b>     |



## PHỤ LỤC 15

**TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM  
KHỐI HẠCH TOÁN TẬP TRUNG**

**BÁO CÁO TÀI CHÍNH**  
**Cho năm tài chính kết thúc ngày**  
**31/12/2006**

### **GHI CHÚ BÁO CÁO TÀI CHÍNH**

(Các ghi chú này là bộ phận hợp thành và cần được đọc đồng thời với Báo cáo tài chính).

#### **I. ĐẶC ĐIỂM HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**

##### ***1 Hình thức sở hữu vốn***

Khối hạch toán tập trung (Khối) là đơn vị trực thuộc Tổng Công ty Hàng không Việt Nam, bao gồm các đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc.

##### ***2 Hoạt động chính***

Khối có nhiệm vụ chính sau:

- Thực hiện nhiệm vụ kinh doanh vận tải hàng không và các hoạt động phụ trợ vận tải hàng không;
- Liên doanh, liên kết với các tổ chức kinh tế trong nước và nước ngoài và thực hiện các nhiệm vụ kinh doanh khác;
- Sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, trang thiết bị hàng không;
- Nhận và sử dụng có hiệu quả, bảo toàn và phát triển vốn do Nhà nước giao, bao gồm cả phần vốn đầu tư vào doanh nghiệp khác; nhận và sử dụng có hiệu quả tài sản khác do Nhà nước giao để thực hiện nhiệm vụ kinh doanh và những nhiệm vụ khác được giao.

##### ***3 Tổng số nhân viên***

Tổng số nhân viên của Khối tại ngày 31 tháng 12 năm 2006 là 8.557 người (năm 2005 là 8.384 người).

#### **II. KỶ KẾ TOÁN, ĐƠN VỊ TIỀN TỆ**

- 1 Kỳ kế toán năm: bắt đầu từ 1/1/2006 kết thúc vào ngày 31/12/2006
- 2 Đơn vị tiền tệ sử dụng: Đồng Việt nam

#### **III. CHUẨN MỰC KẾ TOÁN ÁP DỤNG**

Tuân theo luật Kế toán và các chuẩn mực kế toán đã ban hành

#### **IV. CÁC CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN CHỦ YẾU**

Dưới đây là một số chính sách kế toán mà Khối đã áp dụng trong việc lập Báo cáo tài chính này:

### **1. Tiền và các khoản tương đương tiền**

Tiền mặt và các khoản tương đương tiền mặt bao gồm tiền mặt tại quỹ, các khoản ký cược, ký quỹ, các khoản đầu tư ngắn hạn hoặc các khoản đầu tư có khả năng thanh khoản cao. Các khoản có khả năng thanh khoản cao là các khoản có khả năng chuyển đổi thành các khoản tiền mặt xác định và ít rủi ro liên quan đến việc biến động giá trị chuyển đổi của các khoản này.

### **2. Hàng tồn kho**

- Hàng tồn kho được xác định trên cơ sở giá thấp hơn giữa giá gốc và giá trị thuần có thể thực hiện được. Giá gốc hàng tồn kho là giá mua để có được hàng tồn kho ở địa điểm và trạng thái hiện tại.

- Phương pháp hạch toán hàng tồn kho: Theo phương pháp kê khai thường xuyên.

- Dự phòng giảm giá hàng tồn kho được trích lập tại thời điểm 31 tháng 12 năm 2006 cho những vật tư, phụ tùng máy bay Nga không tiếp tục sử dụng được nữa

### **3. Tài sản cố định và khấu hao**

- Tài sản cố định hữu hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế. Nguyên giá tài sản cố định hữu hình bao gồm giá mua và toàn bộ các chi phí khác liên quan trực tiếp đến việc đưa tài sản vào trạng thái sẵn sàng sử dụng.

- Tài sản cố định hữu hình được khấu hao theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính

- Tài sản cố định vô hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế, thể hiện giá trị các phần mềm tin học dùng trong quản lý, như phần mềm quản lý giá hành khách, phần mềm phục vụ hàng hóa, phần mềm kế toán... Tài sản cố định vô hình được khấu hao theo thời gian hữu dụng từ 3 năm đến 7 năm.

- Tài sản cố định thuê tài chính được phản ánh theo nguyên giá và giá trị hao mòn lũy kế. Tài sản cố định thuê tài chính được khấu hao theo phương pháp đường thẳng, căn cứ vào thời gian sử dụng ước tính của tài sản tương tự như các tài sản sở hữu, với thời gian khấu hao là 15 năm.

### **4. Ghi nhận doanh thu**

Doanh thu được dự tính trên cơ sở giá trị thu bán chứng từ vận tải thực tế cộng (+) với các khoản Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam vận chuyển chứng từ vận tải do các hãng khác phát hành, trừ đi (-) các khoản phải trả các hãng khác vận chuyển chứng từ vận

tải do Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam phát hành thực tế ghi sổ trong kỳ và khoản phân bổ dịch vụ chưa thực hiện cho kỳ sau

### **5. Chi phí lãi vay**

Lãi vay của khoản vay liên quan trực tiếp đến mua sắm, xây dựng những tài sản thực hiện trong một thời gian tương đối dài để hoàn thành đưa vào sử dụng được tính vào giá gốc tài sản cho đến khi tài sản đó được đưa vào sử dụng. Lãi tiền vay phát sinh từ các khoản vay khác được hạch toán vào chi phí trong kỳ khi phát sinh.

### **6. Chuyển đổi ngoại tệ**

Các nghiệp vụ phát sinh bằng các loại ngoại tệ được chuyển đổi sang đồng Việt Nam (VNĐ) theo tỷ giá hạch toán nội bộ được áp dụng trong năm. Chênh lệch tỷ giá phát sinh trong quá trình thanh toán được hạch toán vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh.

### **V- Thông tin bổ sung cho các khoản mục trình bày trong Bảng cân đối kế toán**

| 01- Tiền                              | Cuối năm               | Đầu năm                |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|
| - Tiền mặt                            | 26.068.101.296         | 25.802.173.466         |
| - Tiền gửi ngân hàng                  | 748.833.529.398        | 543.708.753.422        |
| - Tiền đang chuyển                    | 8.716.273.018          | 10.960.546.855         |
| <b>Cộng</b>                           | <b>783.617.903.712</b> | <b>580.471.473.743</b> |
| 02- Hàng tồn kho                      | Cuối năm               | Đầu năm                |
| - Nguyên liệu, vật liệu tồn kho       | 759.790.854.057        | 647.102.720.976        |
| - Công cụ, dụng cụ trong kho          |                        |                        |
| - Chi phí sản xuất kinh doanh dở dang | 31.482.110.417         | 37.531.698.738         |
| - Hàng hoá tồn kho                    | 256.265.450            | 521.795.740            |
| Cộng giá gốc hàng tồn kho             | 1.537.189.586          | 2.337.054.092          |
|                                       | 793.066.419.510        | 687.493.269.546        |

## PHỤ LỤC 16

### ĐÁNH GIÁ KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG VÀ KẾT QUẢ TÀI CHÍNH CỦA HÃNG HÀNG KHÔNG QUỐC GIA VIỆT NAM NĂM 2006

#### I. Tài sản, nguồn vốn kinh doanh

1-Đến cuối năm 2006, nguồn vốn kinh doanh của Hãng tiếp tục được bảo toàn và phát triển với tốc độ khá cao. Cơ cấu nguồn vốn có biến động lớn so với năm 2005.

Tổng nguồn vốn chủ sở hữu đến cuối năm 2006 đạt 2.480,59 tỷ đồng, tăng 669 tỷ (27%) so với 2005. Các nguyên nhân chủ yếu dẫn đến biến động của nguồn vốn chủ sở hữu bao gồm:

- + Kết quả sản xuất kinh doanh: tổng lợi nhuận sau thuế đạt 546 tỷ
- + Nhà nước cấp vốn từ ngân sách cho hạng mục đầu tư sân đỗ máy bay A75 tổng số tiền 1,6 tỷ

Trong cơ cấu nguồn vốn phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh, nguồn vốn vay đã tăng mạnh cả về số tuyệt đối và tương đối. Tổng dư nợ vốn vay đến cuối kỳ là 12.607,95 tỷ đồng, trong đó chủ yếu là vay đầu tư mua máy bay (chiếm trên 95%).

2. Tình trạng tài sản của Hãng cũng đã có những biến động tương ứng với nguồn vốn

- Tổng giá trị tài sản cố định còn lại là 12.997,44 tỷ, tăng 504 tỷ so với cùng kỳ năm trước

-VNA thực hiện thanh lý tài sản cố định và chuyển một số thành công cụ dụng cụ làm tổng nguyên giá giảm 989 tỷ và giá trị hao mòn giảm 986 tỷ

- Tổng giá trị tài sản cố định mới đầu tư và công trình xây dựng cơ bản hoàn thành là 809 tỷ, trong đó đầu tư cho máy bay 537 tỷ chiếm 66,3%

- Năm 2006, VNA đã thực hiện một loạt các dự án đầu tư và xây dựng cơ

bản giá trị 825 tỷ trong đó cho máy bay 750 tỷ chiếm 90% giá trị vốn cấp

- Các khoản đầu tư tài chính ra ngoài doanh nghiệp:

+ Đầu tư vào công ty cổ phần SITA: do thực hiện hợp đồng chuyển nhượng cổ phiếu, kể từ ngày 29/6/2005 VNA được sở hữu 138.608 cổ phiếu của France Telecom thay cho việc sở hữu 304.938 cổ phiếu của SITA trước đây. Tính đến 31/12/2006, tổng giá trị số cổ phiếu này (theo giá thị trường 17,77 USD/ cổ phiếu) là 2.245.506 USD tương đương 33,9 tỷ

+ Các khoản đầu tư chính phủ

Công trái: tổng giá trị gốc về khoản đầu tư mua công trái xây dựng Tổ quốc là 10 tỷ đồng. Khoản đầu tư công trái đang được quản lý như các khoản đầu tư, đồng thời sử dụng cho các mục đích thế chấp cho các khoản mở thư bảo lãnh, vay vốn...

+ Các khoản ký quỹ đặt cọc dài hạn ở nước ngoài để thực hiện trách nhiệm của Hãng đối với các hợp đồng thuê máy bay. Tổng số tiền ký quỹ và đặt cọc dài hạn là 21.405.000 USD

-Vốn dự trữ tồn kho tính đến 31/12/2006 là 442 tỷ đồng, tăng 27 tỷ so với 2005 chủ yếu do tăng dự trữ vật tư, phụ tùng

- Vốn bằng tiền mặc dù đã giảm khá lớn mức tồn quỹ so với cùng kỳ năm trước nhưng vẫn ở mức cao. Đến 31/12/2006, số tiền tồn quỹ là 869,5 tỷ, giảm 299 tỷ so với 2005

- Cân đối công nợ phải thu- phải trả được cải thiện từng bước

3- Tình hình công nợ trong thanh toán

3.1. Công nợ phải thu phải trả

Công nợ phải thu: 954 tỷ

Công nợ phải trả: 2.703 tỷ

3.2. Công nợ quá hạn và nợ khó đòi của VN:

- Tổng nợ khó đòi là 51,2 tỷ, trong đó số nợ được xem như không thể thu hồi được là 21,8 tỷ.

- Tổng nợ quá hạn là 27,3 tỷ, các khoản nợ quá hạn lớn bao gồm:

+ Chama Gulf Asia Tour (Canada): 1.153.085,75 U SD và 514.461,12 CAD  
+VN International (Úc): 721.380,41 AUD và 20 USD

Tổng số nợ đã thu hồi trong năm là trên 9,65 tỷ đồng. Một số khoản nợ lớn tại thị trường Canada và Úc, Hãng đã có giải pháp bán nợ để thu hồi dần. Hãng đang tiếp tục triển khai các biện pháp thu nợ, kể cả các biện pháp thông qua quan hệ và tác động của chính phủ.

## **II. Kết quả sản xuất kinh doanh**

### **1. Kết quả khai thác**

Kết quả khai thác của Hãng đạt mức tăng trưởng cao so với 2005. Tổng số ghế cung ứng luân chuyển tăng 15,2%, tổng lượt hành khách vận chuyển tăng 18,2%, trong đó vận tải hành khách nước ngoài tăng 19,8%, trong nước tăng 17%.

Thị phần hành khách của Hãng trên thị trường quốc tế giảm 0,9% nhưng thị phần hành khách trên thị trường nội địa tăng 0,6%.

### **2. Kết quả thu chi kinh doanh**

Tổng doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh đạt 7.910 tỷ, tăng 21%, trong đó doanh thu kinh doanh vận tải đạt 7.422 tỷ, tăng 19%. Thu nhập từ các hoạt động dịch vụ và hoạt động tài chính tăng 63% so với năm trước.

Doanh thu vận tải hành khách tăng mạnh do tăng sản lượng vận chuyển hành khách, tăng giá vé và chênh lệch tỷ giá.

Tổng chi phí hoạt động sản xuất kinh doanh là 7.310 tỷ tăng 21% tương đương 1.270 tỷ. Chi phí tăng với nguyên nhân chủ yếu do tăng sản lượng khai thác, tăng chi phí bảo hiểm hàng không và trích lập dự phòng giảm giá cổ phiếu SITA và dự phòng các khoản nợ phải thu khó đòi

Các yếu tố khách quan và chủ quan ảnh hưởng đến kết quả sản xuất kinh doanh

#### **a-Các yếu tố khách quan**

1. Các chính sách vĩ mô của Nhà nước: so với 2005, năm 2006 nhà nước không có chính sách hỗ trợ đặc biệt nào với kinh doanh hàng không

2. Các yếu tố tác động của thị trường và môi trường kinh doanh

- Việc lên giá của các đồng tiền bản tệ và mất giá của tiền Việt nam so với USD dẫn đến phát sinh chênh lệch tỷ giá làm tăng chi phí của VNA lên 50,9 tỷ và tăng doanh thu 79,9 tỷ

- Do sự mất giá của cổ phiếu SITA trên thị trường, nên đã trích dự phòng giảm giá đưa vào chi phí 41,6 tỷ

- Năm 2006, các máy bay A320 và B763 đều đến kỳ đại tu. Chi phí thực tế cao hơn chi phí đã trích lập quỹ làm chi phí đại tu tăng thêm 161,8 tỷ bằng 486% so với 2001

#### b-Các yếu tố chủ quan

1. Hãng chủ động bổ sung năng lực sản xuất để mở rộng thị trường và tăng thị phần khai thác, mở thêm 2 đường bay đến Nhật bản, mở lại đường bay đến Nga, mở đường bay từ thành phố Hồ Chí Minh đi Vinh, tăng tần suất bay và tải cung ứng

2. VNA đã thực hiện chính sách khấu hao nhanh đối với máy bay (8 năm) nên chi phí khấu hao máy bay năm 2006 tăng 35% tương đương 48 tỷ so với 2005

3. VNA chủ động tăng cường quan hệ thương mại với các hãng hàng không tạo ra cơ hội bán trên các đường bay VNA không khai thác làm tăng doanh thu và tiết kiệm chi phí

### **III. Cân đối tiền tệ và khả năng thanh toán**

Đầu năm 2006, số dư tiền trên cân đối của VNA ở mức cao (1.168 tỷ). Trong năm, tình trạng cân đối tiền liên tục được cải thiện. Ngoài việc cân đối đảm bảo cho hoạt động thanh toán, VNA đã cân đối một phần vốn tạm nhàn rỗi cho các đơn vị trong nội bộ vay nhằm cải thiện cán cân thanh toán, giảm chi phí hoạt động tài chính của các đơn vị.

Đến 31/12/2006, số dư tiền trên tài khoản là 869 tỷ, vượt quá so với nhu cầu, nguyên nhân do:

+ Tổng thặng dư tiền từ hoạt động sản xuất kinh doanh đạt 1063 tỷ

+ Tiền thu từ bồi thường bảo hiểm, hoàn thuế đạt mức cao: 463 tỷ

+ Hãng chưa có kế hoạch sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư.

Tuy nhiên, khả năng sang 2007, khi các quỹ được sử dụng thì số dư tiền sẽ

giảm mạnh, thậm chí khi sử dụng hết các quỹ đầu tư sẽ phải sử dụng giải pháp vay vốn.

#### **IV. Thực hiện nghĩa vụ với ngân sách Nhà nước**

Số dư phải nộp đầu kỳ : 171.780.289.866

Số phải nộp trong kỳ : 389.069.120.567

Số đã nộp trong kỳ : 453.359.304.747

Số còn phải nộp đến cuối kỳ : 107.490.105.686

#### **V. Thu nhập của người lao động**

Tổng quỹ lương là 408 tỷ, tăng 37,8% so với 2005. Tăng chủ yếu do tăng doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh.

Quỹ lương tăng làm thu nhập bình quân từ quỹ lương người lao động tăng 42,8%

#### **VI. Các chỉ số tài chính**

1. Các chỉ tiêu sinh lời:

- Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu: tăng từ 13,5% năm 2005 lên 19,5% năm 2006

- Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:

Tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu 9,1% tăng 2,9% so với 2005

Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu 6,7% tăng 1,9% so với 2005

2. Khả năng thanh toán

- Khả năng thanh toán tổng quát (tổng tài sản/tổng nợ): đạt 1,157 lần lớn hơn của năm 2005 (1,014 lần)

- Khả năng thanh toán nhanh: giảm từ 1,09 lần năm 2005 xuống 0,86 lần năm 2006. Nguyên nhân do số dư vốn bằng tiền, các khoản phải thu và đầu tư ngắn hạn giảm mạnh

- Hệ số khả năng thanh toán lãi vay: 6,5 lần tăng so với 2005 (2,3) do lợi nhuận tăng và lãi phải trả tăng không đáng kể

- Hệ số nợ (phải trả/phải thu) tăng từ 9,785 lần năm 2005 lên 10,09 lần năm 2006 và kỳ thu tiền trung bình giảm từ 70 ngày năm 2005 xuống còn 50 ngày năm



2006

3. Cơ cấu nguồn vốn và tài sản: biến động theo xu hướng tốt hơn 2005

Hệ số nguồn vốn chủ sở hữu trên tổng nguồn vốn năm 2006 là 16,63 % tăng 3,28% so với 2005

Tỷ lệ giữa tài sản dài hạn và tài sản ngắn hạn cũng biến đổi lớn, tăng từ 1,54 năm 2005 lên 6,21 năm 2006 và tỷ suất đầu tư vào tài sản dài hạn trên tổng tài sản tăng từ 60,63% lên 86,14%

Tình hình tài chính được cải thiện trên tất cả các khía cạnh và tạo tiền đề phát triển tốt cho các năm tiếp theo.