

Đặc điểm

Dịch vụ vận tải là loại hình nhằm thay đổi về mặt địa lý đối với hàng hóa hay con người. Dịch vụ vận tải trên thế giới hiện nay bao gồm nhiều loại hình: vận tải hàng không, vận tải đường bộ, vận tải đường thủy... Loại hình dịch vụ này không dự trữ được vì khi chuyến bay đã khởi hành thì không thể cung cấp thêm dịch vụ vận chuyển mặc dù máy bay vẫn còn chỗ trống. Sản phẩm dịch vụ vận tải hàng không có những nét riêng và khác biệt rất nhiều so với các sản phẩm dịch vụ vận tải:

- Quảng đường vận tải được thực hiện giữa hai khu vực là ngắn nhất (theo đường chim bay);

- Tầm hoạt động xa nên bên cạnh hoạt động trong nước, khu vực còn mang tính chất mở rộng toàn cầu;

- Tốc độ vận chuyển nhanh nên thời gian vận chuyển được rút ngắn hơn so với các loại hình vận tải khác;

- An toàn trong vận tải hàng không đòi hỏi phải đảm bảo tuân thủ cao các quy định, kỹ thuật, ... vì nếu rủi ro xảy ra gây thiệt hại nghiêm trọng đến hàng hóa và hành khách. Mặc dù vậy, theo thống kê, dịch vụ vận tải hàng không vẫn là hình thức vận tải an toàn nhất trong các loại hình vận tải;

- Việc đầu tư cho dịch vụ vận tải hàng không tốn chi phí rất lớn nên giá thành và giá bán dịch vụ được đánh giá là cao hơn các loại dịch vụ vận tải khác;

- Dịch vụ vận tải hàng không liên quan đến khả năng kiểm soát an ninh, quốc phòng của quốc gia, khoa học kỹ thuật hiện đại, ... nên chịu sự quản lý, kiểm soát chặt chẽ từ các cấp, các bộ ban ngành của Chính phủ.

- Bên cạnh vận tải hàng hóa, vận chuyển hành khách là loại hình dịch vụ quan trọng trong vận tải hàng không. Loại hình này bên cạnh những đặc điểm chung đã nêu trên, vận tải hành khách còn thể hiện nét đặc thù như: dịch vụ vận chuyển hành khách được tiến hành qua nhiều khâu, nhiều bộ phận, từ: điều phối bay, giữ chỗ bán vé, dịch vụ mặt đất, các dịch vụ trên máy bay...

Như vậy, vận tải hàng không có một ý nghĩa chiến lược đặc biệt đối với sự phát triển chung của quốc gia và sự phát triển riêng của nền kinh tế một quốc gia. Chính vì vậy, ngành hàng không Việt Nam đã ra đời từ vào những năm 50

Lạm bàn về quản lý doanh thu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam

Thạc sĩ ĐOÀN VĂN HUY

phục vụ chủ yếu cho quân sự và mãi đến những năm đầu của thập kỷ 90 mới phục vụ cho dân sự (ra đời của hàng không dân dụng Việt Nam). Đặc biệt từ những năm 1990 với việc đổi mới cơ cấu và chính sách kinh tế nền kinh tế Việt Nam thực hiện mở cửa với kinh tế khu vực và thế giới đã làm động lực tất yếu cho phát triển ngành hàng không dân dụng Việt Nam. Đến nay, ngành hàng không dân dụng Việt Nam tồn tại ba hãng hàng không: Hãng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines), Công ty hàng không cổ phần Việt Nam (Pacific Airlines) và Công ty dịch vụ hàng không (Vasco). Tính từ khi hình thành cho đến nay, ngành hàng không dân dụng Việt Nam được đánh giá là có những tiến bộ vượt bậc. Tính đến năm 2003 Vietnam Airlines đã không ngừng phát triển mạng bay và đã bay đến trên 15 điểm trong nước cũng như trên 22 điểm trên thế giới ở châu Á, châu Âu, châu Úc và Trung Đông; Pacific Airlines đã khai thác được 5 đường bay SGN-HAN, SGN-DAD, SGN-KHH, SGN- PTE, DAD-HKG.

Do có những đặc điểm của sản phẩm dịch vụ hàng không nói trên nên quản lý tài chính trong ngành này tại Việt Nam cũng có những nét đặc thù. Trong phạm vi bài viết, tác giả không có tham vọng bàn tất cả các đặc thù của công tác quản lý tài chính trong ngành mà chỉ nói đến quản lý doanh thu.

Quản lý doanh thu

Phạm vi của doanh thu dịch vụ hàng không rất rộng. Nó có được từ dịch vụ vận tải hành khách, khai thác dịch vụ hàng hóa (cargo), hành lý quá cước, thuê chuyến, bán hàng miễn thuế, dịch vụ mặt đất, các dịch vụ trên máy bay...nhưng trong đó doanh thu từ dịch

vụ vận tải hành khách và khai thác dịch vụ hàng hóa chiếm tỷ trọng lớn, các hoạt động khác mang lại khoản doanh thu nhỏ nhưng không thể thiếu trong một dịch vụ hàng không vì nó góp phần bù đắp các khoản chi phí. Doanh thu dịch vụ hàng không phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố: giá, chất lượng phục vụ mặt đất, chất lượng phục vụ trên các chuyến bay, giờ bay, lịch bay, tầm bay hoạt động, sự hiểu biết của khách hàng về hàng không ... Tuy nhiên với doanh thu từ dịch vụ này còn tồn tại một số vấn đề:

Thứ nhất, doanh thu trong một kỳ kinh doanh không phải là toàn bộ số tiền thu được trong kỳ kinh doanh đó mà chỉ được xác định trên cơ sở những khoản thu từ dịch vụ đã phục vụ hoàn tất cho khách hàng. Vì vậy, trong một kỳ kinh doanh có thể số tiền thu được rất lớn nhưng xác định doanh thu trong kỳ có thể chỉ là con số tương đối nhỏ do khách hàng chưa thực hiện dịch vụ vận chuyển trong kỳ kinh doanh của hãng (doanh thu được xác định dựa vào chuyến bay khi hành khách đã thực hiện dịch vụ bay).

Thật vậy, nếu đối chiếu theo chuẩn mực kế toán số 14 (Doanh thu và thu nhập khác) ban hành và công bố theo Quyết định số 149/2001/QĐ-BTC ngày 31 tháng 12 năm 2001 của Bộ trưởng Bộ tài chính thì doanh thu cung cấp dịch vụ là khoản đã thu được hoặc sẽ thu được về giao dịch cung cấp dịch vụ và được ghi nhận khi kết quả của giao dịch đó được xác định một cách đáng tin cậy. Kết quả của giao dịch cung cấp dịch vụ được xác định khi thỏa mãn tất cả bốn điều kiện:

- Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn;

- Có khả năng thu được lợi ích kinh

tế từ giao dịch cung cấp dịch vụ đó;
- Xác định được phần công việc đã hoàn thành vào ngày lập bảng cân đối kế toán;

- Xác định được chi phí phát sinh cho giao dịch và chi phí hoàn thành giao dịch cung cấp dịch vụ đó.

Ngoài ra, doanh nghiệp có thể ước tính doanh thu cung cấp dịch vụ khi thỏa thuận được với bên đối tác giao dịch những điều kiện sau:

- Trách nhiệm và quyền hạn mỗi bên trong việc cung cấp hoặc nhận dịch vụ;

- Giá thanh toán;

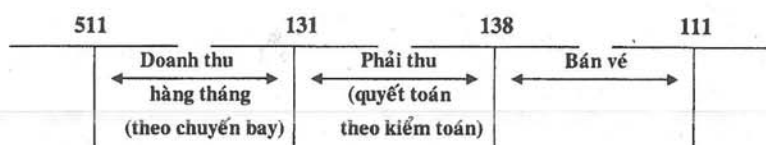
- Thời hạn và phương thức thanh toán.

Như vậy, việc xác định doanh thu trong ngành hoàn toàn đúng với chuẩn mực về doanh thu và thu nhập khác của Bộ tài chính. Tuy nhiên, để xác định chính xác doanh thu trong trường hợp này còn phụ thuộc vào phương pháp xác định công việc hoàn thành. Thực tế hiện nay, doanh thu này được xác định dựa vào tổng số chuyến bay trong kỳ. Trong khi doanh thu trong ngành chỉ được ghi nhận đầy đủ khi có sự đối chiếu chính xác giữa chuyến bay và kiểm toán.

Thứ hai, doanh thu trong một kỳ kinh doanh không thể xác định một cách chính xác hoàn toàn vì còn một tồn tại mà ảnh hưởng rất lớn đến việc xác định doanh thu trong kỳ kinh doanh của một hãng hàng không là chưa có sự cạnh tranh thật sự về giá trong hàng không. Về bản chất, mức giá hiện nay trong vận chuyển hành khách do Cục hàng không dân dụng Việt Nam quy định. Một khi doanh thu được xem là cố định trên giá quy định, các hãng hàng không chỉ có thể cạnh tranh trên cơ sở: bán vé mở trong giai đoạn sắp có sự tăng giá bán trong tương lai, khuyến mãi trong các dịp lễ, cạnh tranh về chất lượng dịch vụ từ khâu đặt chỗ bán vé cho đến làm thủ tục cho chuyến bay và phục vụ trong suốt các chuyến bay, ...

Thứ ba, các hãng hàng không khó có khả năng kiểm soát được toàn bộ doanh thu là do doanh thu dịch vụ vận chuyển hàng không đa dạng, doanh thu này có được do các hãng hàng không được hoạt động trong phạm vi rộng.

Ta có thể xem qua sơ đồ hạch toán doanh thu của một hãng hàng không như sau:



Với việc hạch toán như trên liệu các hãng hàng không có kiểm soát được số dư có trên tài khoản 131 hay không. Trên bảng cân đối kế toán tại thời điểm kết thúc kỳ kinh doanh cũng như kế thúc năm tài chính (31/12 hàng năm) tài khoản 131 sẽ có số dư có. Số dư này sẽ thể hiện khoản tiền mà hãng đã thu được khi bán vé máy bay nhưng khách hàng chưa sử dụng dịch vụ bay của hãng mình.

Kiến nghị

Như vậy, với những tồn tại trên, để xác định chính xác và đầy đủ doanh thu trong kỳ, tác giả có những kiến nghị như sau:

- Nên chăng để cho các hãng hàng không tự xây dựng mức giá vé máy bay cho hãng mình. Với việc giá bán được ấn định thì các hãng hàng không trong nước không còn quan tâm đến xác định giá vốn cho một đơn vị sản phẩm dịch vụ; vì thế không thể cạnh tranh được với các hãng hàng không quốc tế đang hoạt động tại Việt Nam và vấn đề làm thế nào để tăng được doanh thu của các hãng lại trở thành việc làm thế nào để kiểm soát được chi phí ở mức thấp nhất.

Thật vậy, bất cứ doanh nghiệp nào trong quá trình kinh doanh cần phải tính được giá vốn trên một đơn vị sản phẩm để có phương án xây dựng giá bán cho phù hợp nhằm đẩy mạnh việc tăng doanh thu đem lại lợi nhuận ở mức cao nhất cho doanh nghiệp. Thiết nghĩ trong môi trường cạnh tranh hiện nay của nền kinh tế thế giới, việc ra đời của rất nhiều hãng hàng không giá rẻ trong khu vực Đông Nam Á đã làm cho các hãng hàng không trong nước phải đặt việc cạnh tranh thực sự để tồn tại. Vấn đề cạnh tranh đối với các hãng hàng không giá rẻ không còn là cạnh tranh về chất lượng dịch vụ hàng khách mà là cạnh tranh về giá bán.

- Nâng cấp, hoàn thiện chương trình xác định và tính doanh thu của các hãng hàng không trên cơ sở kiểm soát và quản lý số dư có tài khoản 131.

- Có biện pháp để kiểm tra chính xác giữa kiểm toán và chuyến bay;

- Trường hợp, các hãng phải thuê máy bay với chi phí quá lớn (chi phí thuê máy bay là chi phí chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí của các hãng hàng không) cần có cách xác định doanh thu bên cạnh kiểm tra giữa kiểm toán và chuyến bay còn phải xây dựng thêm một biểu lũy tiến tăng doanh thu trong các trường hợp không xác định hết doanh thu để có thể bù đắp các chi phí trong kỳ;

- Thành lập các công ty con trong các hãng hàng không mà các công ty này có chức năng chuyên biệt để kiểm soát doanh thu và chi phí phát sinh đối với các hoạt động cá biệt trong ngành;

Theo các chuyên viên tài chính trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam, việc tồn tại những vấn đề nói trên về doanh thu trong ngành đã làm cho kết quả tài chính của các hãng hàng không trong nước chưa đạt được kết quả như mong đợi. Thiết nghĩ công tác quản lý doanh thu trong ngành nếu giải quyết được những vấn đề này sẽ là cơ sở đẩy nhanh tốc độ phát triển của ngành nói riêng cũng như đẩy nhanh tốc độ phát triển của nền kinh tế nói chung mà trong đó có sự đóng góp đáng kể của ngành hàng không dân dụng Việt Nam ■

Tài liệu tham khảo:

- Chiến lược phát triển ngành Hàng không dân dụng Việt Nam giai đoạn từ 2001 đến 2010 - Cục hàng không dân dụng Việt Nam.
- Báo cáo tài chính đã kiểm toán của Pacific Airlines, Vietnam Airlines từ 1999 đến 2003.
- Báo cáo của kiểm soát viên đánh giá hoạt động của Pacific Airlines, Vietnam Airlines từ 1999 đến 2003.
- Tạp chí Hàng không Việt Nam số 01/1999, 5/2003, 11/2004, 12/2004.
- Tạp chí Phát triển kinh tế - Đại học Kinh tế Tp.HCM số 173 tháng 3.2005.
- Các trang web:
www.vietnamairlines.com
www.pacificairlines.com
www.iata.org
www.icao.org