

doanh, trạm trại hạch toán kinh tế) và có hiệu lực thi hành từ ngày 1-1-1983. Riêng phần phân phối lợi nhuận trích lập quỹ xí nghiệp được áp dụng từ năm 1982, căn cứ vào kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất, tài chính đã giao năm 1982.

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 1982

Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp

NGUYỄN NGỌC TRIU

Bộ trưởng Bộ Tài chính

CHU TAM THỨC

**TÀI CHÍNH — TỔNG CỤC HÀNG KHÔNG
DÂN DỤNG**

THÔNG TƯ liên bộ số 38-TT/LB ngày 30-12-1982 hướng dẫn thi hành chế độ phân phối lợi nhuận đối với Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam theo quyết định số 146-HĐBT ngày 25-8-1982 của Hội đồng bộ trưởng.

Sau khi Hội đồng bộ trưởng ban hành quyết định số 146-HĐBT ngày 25-8-1982 sửa đổi và bổ sung quyết định số 25-CP, Bộ Tài chính đã có thông tư số 21-TC/CNA ngày 1-9-1982 hướng dẫn việc hạch toán giá thành, xác định mức thu quốc doanh, thi hành chế độ phân phối lợi nhuận và trích lập các quỹ xí nghiệp trong các ngành sản xuất kinh doanh. Để thống nhất thi hành chế độ phân phối lợi nhuận và

trích lập các quỹ xí nghiệp trong ngành hàng không dân dụng, ngoài những quy định chung trong thông tư số 21-TC/CNA nói trên, liên Bộ Tài chính — Tổng cục hàng không dân dụng Việt Nam hướng dẫn thêm một số điểm như sau.

I. XÁC ĐỊNH CÁC PHẦN KẾ HOẠCH VÀ LỢI NHUẬN CỦA TỔNG CỤC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

A. Xác định các phần kế hoạch.

Do đặc điểm kinh tế — kỹ thuật chủ yếu của ngành hàng không dân dụng nên những vật tư mà ngành sử dụng dù do Nhà nước cung ứng theo kế hoạch hay tự khai thác của các cơ quan, xí nghiệp khác đều thuộc diện Nhà nước thống nhất quản lý, cho nên Tổng cục Hàng không dân dụng chỉ có kế hoạch sản xuất chính và kế hoạch sản xuất phụ.

1. Kế hoạch sản xuất chính bao gồm:

a) Kinh doanh vận tải (kinh doanh chính):

-- Vận tải hành khách và hàng hóa trong và ngoài nước.

— Hoạt động của máy bay chuyên phục vụ việc đi lại của cán bộ lãnh đạo Đảng và Nhà nước ta (chuyên cơ).

— Hoạt động bay phục vụ chuyên dụng theo yêu cầu của một số ngành; phục vụ thăm dò địa chất, dầu khí, chụp ảnh; phục vụ nông nghiệp (phun thuốc trừ sâu, diệt cỏ...).

— Các dịch vụ máy bay quốc tế đến Việt Nam bao gồm tổng đại lý bán vé,

phục vụ hạ cất cánh, phục vụ kỹ thuật, thương mại, chia thương quyền vận tải hành khách và hàng hóa.

— Phần dịch vụ liên quan đến khâu thu của máy bay nước ngoài bay qua bầu trời Việt Nam. Doanh thu này tạm tính cho Tổng cục Hàng không dân dụng 30%, còn 70% thuộc về số thu của ngân sách Nhà nước. (Sau này Tổng cục Hàng không dân dụng hạch toán riêng mà số chi phí này cao hơn 30% thì hai Bộ sẽ bàn điều chỉnh lại tỷ lệ).

— Các hoạt động có liên quan đến vận tải như thu lệ phí ra vào sân bay, phạt hủy vé, giao hàng lưu kho (phần máy bay Việt Nam vận chuyển theo chỉ tiêu Nhà nước giao). v.v...

b) Kinh doanh dịch vụ và phục vụ hành khách đi máy bay (kinh doanh khác):

— Nhượng bán xăng dầu cho máy bay quốc tế đến Việt Nam.

— Vận tải hành khách và hàng hóa bằng ô-tô từ sân bay vào thành phố và ngược lại; các loại vận chuyển bằng ô-tô khác.

— Phục vụ ăn uống, căng tin, bán hàng mỹ nghệ, lưu niệm, xuất khẩu tại chỗ, làm xuất ăn cho các hãng hàng không quốc tế, v.v... (phần do Nhà nước cung ứng nguyên liệu).

— Các dịch vụ khác như cho thuê buồng, thuê khách sạn, thuê máy điện báo, điện thoại, v.v...

2. Kế hoạch sản xuất phụ là kế hoạch tận dụng năng lực thừa của Tổng cục để kinh doanh và phục vụ ngoài nhiệm vụ được Nhà nước giao, bao gồm:

— Giao hàng lưu kho đối với hàng hóa do máy bay nước ngoài chở đến.

— Tận dụng phế liệu phế phẩm để sản xuất các mặt hàng tiêu dùng.

— Kinh doanh các mặt hàng phục vụ hành khách do Tổng cục tự khai thác nguồn hàng như chế biến đặc sản, bán hoa quả tươi, cắt tóc, may mặc, sửa chữa đồ điện và các dịch vụ khác, v.v...

B. Xác định lợi nhuận của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam.

Lợi nhuận của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam là tổng lợi nhuận của kế hoạch sản xuất chính và kế hoạch sản xuất phụ (như điểm A kể trên) trong đó:

— Lợi nhuận kế hoạch sản xuất chính là chênh lệch giữa doanh thu kế hoạch kinh doanh chính (kinh doanh vận tải và dịch vụ) và chi phí cho hoạt động này.

— Lợi nhuận kế hoạch sản xuất phụ là hiệu số giữa doanh thu và chi phí sau khi đã trừ đi mức thu quốc doanh bằng 100% doanh số.

II. PHÂN PHỐI LỢI NHUẬN VÀ TRÍCH LẬP CÁC QUỸ XÍ NGHIỆP

Khi xét duyệt hoàn thành kế hoạch và xét trích quỹ xí nghiệp, Tổng cục phải căn cứ vào hệ thống chỉ tiêu pháp lệnh của Nhà nước được quy định trong nghị định số 143-CP ngày 13-5-1980 của Hội đồng Chính phủ. Riêng về chỉ tiêu lao động và quỹ tiền lương Tổng cục Hàng không dân dụng làm việc với Ủy ban Kế hoạch Nhà nước và các cơ quan có liên quan để cụ thể hóa cho ngành.

1. Nếu Tổng cục Hàng không dân dụng hoàn thành kế hoạch Nhà nước giao (kế hoạch sản xuất chính) thì căn cứ

mức độ hoàn thành kế hoạch, lợi nhuận phân phối sản xuất chính của Tổng cục được phân phối như sau:

— Trích quỹ phát triển sản xuất bằng 4⁰/₀₀ (bốn phần nghìn) giá trị tài sản cố định đang dùng trong kinh doanh chính.

— Trích 2 quỹ phúc lợi và khen thưởng bằng 24⁰/₀ tổng quỹ lương thực hiện cả năm của công nhân viên sản xuất kinh doanh, trừ đi các khoản chi bất hợp lý trong quỹ lương như sản phẩm sai chế độ và các khoản chi sai chế độ, chính sách khác.

Số lợi nhuận còn lại sau khi đã trừ đi khoản chi ngoài giá thành được duyệt, nếu Tổng cục Hàng không dân dụng không có nhu cầu bổ sung vốn lưu động định mức được duyệt và trả lãi vay ngân hàng thì phải nộp hết vào ngân sách Nhà nước.

Tỷ lệ phân phối giữa 2 quỹ khen thưởng và phúc lợi là 70⁰/₀ cho quỹ khen thưởng, 30⁰/₀ cho quỹ phúc lợi.

Chỉ tiêu	Kế hoạch	Thực hiện	Đề nghị đạt
- Lợi nhuận của Tổng cục Hàng không dân dụng	30 triệu đồng	35 triệu đồng	116,60%
- Lợi nhuận và các khoản nộp ngân sách	15	17,800	118,66%
Trong đó:			
- Lợi nhuận nộp ngân sách	10	13	130%
- Các khoản nộp khác	5	4,800	96,00%

Trong số lợi nhuận thực hiện vượt 5 triệu (35 triệu — 30 triệu) có 1 triệu do Nhà nước tăng giá cước, còn 4 triệu do ngành hàng không phấn đấu tăng năng suất lao động, hạ giá thành.

Căn cứ vào tình hình thực hiện kế hoạch theo số liệu kê trên, số lợi nhuận thực hiện vượt kế hoạch được trích lập các quỹ xí nghiệp như sau:

— Lợi nhuận vượt mức kế hoạch là (35 triệu — 30 triệu) — 1 triệu = 4 triệu

— Lợi nhuận được trích lập các quỹ xí nghiệp là 4 triệu × 60⁰/₀ = 2 4 triệu.

2. Đối với lợi nhuận vượt kế hoạch.

Nếu hoạt động kinh doanh của ngành Hàng không dân dụng có lợi nhuận vượt kế hoạch (lợi nhuận thực hiện nhiều hơn lợi nhuận kế hoạch) thì sau khi đã hoàn thành nghĩa vụ nộp ngân sách theo kế hoạch, số lợi nhuận thực hiện vượt kế hoạch được trích vào quỹ xí nghiệp 60⁰/₀, số còn lại 40⁰/₀ nộp vào ngân sách Nhà nước.

Khi xác định lợi nhuận vượt kế hoạch phải loại trừ các khoản tăng lợi nhuận do khách quan, chỉ tính các khoản tăng do phấn đấu chủ quan của Tổng cục.

Thí dụ về cách tính trích thưởng vượt kế hoạch:

— Lợi nhuận nộp ngân sách là 4 triệu × 40⁰/₀ = 1,6 triệu.

Thực tế Tổng cục Hàng không dân dụng đã nộp ngân sách 13 triệu, trong đó gồm 10 triệu lợi nhuận kế hoạch, 1 triệu do tăng giá cước, còn lại là lợi nhuận nộp thừa (so với kế hoạch): 0 triệu 4 (2 triệu — 1,6 triệu). Nhưng vì các khoản nộp khác hụt kế hoạch 0 triệu 2 (5 triệu — 4 triệu 8) nên số nộp thừa so với kế hoạch thực tế chỉ còn 0 triệu 2 (0 triệu 4 — 0 triệu 2). Trong trường hợp trên đây Tổng cục Hàng không dân dụng cũng chỉ được trích quỹ tối đa

2 triệu 4 trên số lợi nhuận thực hiện. Số lợi nhuận nộp thừa 0 triệu 2, ngân sách sẽ thoái thu, hoặc trừ vào số lợi nhuận phải nộp năm sau.

Số tiền trích từ lợi nhuận vượt kế hoạch được phân bổ vào các quỹ xí nghiệp theo tỷ lệ sau :

- 60% cho quỹ khen thưởng,
- 20% cho quỹ phúc lợi,
- 20% cho quỹ phát triển sản xuất.

3. Trường hợp không hoàn thành kế hoạch :

Nếu Tổng cục Hàng không dân dụng không hoàn thành 3 chỉ tiêu pháp lệnh sau đây về sản xuất kinh doanh chính của Tổng cục thì cứ mỗi phần trăm (0%) không hoàn thành về một chỉ tiêu phải trừ đi 2% số tiền được trích theo mức trích cơ bản của mỗi quỹ :

- Sản lượng vận tải hành khách và hàng hóa (tính bằng hành khách và HK—Km, tấn và Tkm).
- Sản lượng vận tải hành khách trên tuyến chủ yếu Hà Nội — thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội — Băng Kok (tính bằng hành khách và HK-km).
- Lợi nhuận thực hiện và các khoản nộp ngân sách.

Để phân tích mức độ hoàn thành 3 chỉ tiêu kế hoạch nói trên, phải căn cứ vào báo cáo thống kê, kế toán. Khi xác định mức độ hoàn thành chỉ tiêu sản lượng phải bảo đảm nguyên tắc không được lấy sản lượng vận tải hành khách vượt kế hoạch bù cho sản lượng vận tải hàng hóa hụt kế hoạch và ngược lại. Đối với chỉ tiêu lợi nhuận thực hiện và các khoản nộp ngân sách phải tính toán trên cơ sở số

phát sinh theo kế hoạch. Các khoản lợi nhuận khác phát sinh thêm thì phải nộp hết vào ngân sách Nhà nước.

4. Giảm trừ do vi phạm chế độ, chính sách.

Ngoài việc giảm trừ do không hoàn thành 3 chỉ tiêu kế hoạch pháp lệnh chủ yếu kể trên, nếu Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam vi phạm chính sách, chế độ quản lý kinh tế, tài chính của Nhà nước kể dưới đây thì tùy theo mức độ vi phạm mà giảm trừ từ 2% đến 5% mức trích của mỗi quỹ :

- Làm thiệt hại đến tài sản, vật tư, tiền vốn của Nhà nước.
- Để xảy ra tai nạn chết người do khuyết điểm về quản lý hoặc do thiếu kinh nghiệm.
- Vi phạm hợp đồng kinh tế, các chế độ phân phối, thu mua, giá cả của Nhà nước.
- Vi phạm chế độ báo cáo kế toán — thống kê và kỷ luật thu nộp ngân sách.

III. MỨC KHÔNG CHẾ CỦA HAI QUỸ KHEN THƯỞNG VÀ PHÚC LỢI

Nếu quỹ khen thưởng và phúc lợi trong cả năm của toàn ngành hàng không dân dụng được trích từ các nguồn (hoàn thành kế hoạch, vượt mức kế hoạch) cộng lại mà mỗi quỹ vượt 6 tháng lương thực hiện bình quân trong năm của cán bộ, công nhân viên sản xuất kinh doanh thì số vượt 6 tháng lương (từ tháng thứ 7 trở đi) được phân phối như sau :

- 70% nộp vào ngân sách Nhà nước.
- 30% bổ sung cho các quỹ xí nghiệp.

Số đề lại cho các quỹ xí nghiệp được phân phối như sau:

- 60% cho quỹ khen thưởng.
- 20% cho quỹ phúc lợi.
- 20% cho quỹ phát triển sản xuất.

Nếu Tổng cục Hàng không dân dụng không hoàn thành kế hoạch, bị giảm trừ mức trích quỹ khen thưởng và phúc lợi quá nhiều, không đạt mức bình quân đầu người cả hai quỹ cộng lại bằng 60 đồng thì sẽ được ngân sách trợ cấp cho đủ mức bình quân 60/dồng/người/năm. Việc phân bổ mức 60 đồng vào các quỹ khen thưởng hay quỹ phúc lợi bao nhiêu do Tổng cục trưởng Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam quy định.

IV. TỔ CHỨC XÉT DUYỆT KẾ HOẠCH VÀ TRÍCH LẬP CÁC QUỸ XÍ NGHIỆP.

Việc xét duyệt hoàn thành kế hoạch phải căn cứ vào quyết định số 112-CP ngày 22-7-1964 của Hội đồng Chính phủ về việc xét duyệt, công nhận và công bố hoàn thành kế hoạch Nhà nước và thông tư số 465-TTg ngày 7-12-1976 của Thủ tướng Chính phủ về việc xét duyệt, công nhận và công bố hoàn thành kế hoạch Nhà nước. Điều 4 trong thông tư có giao trách nhiệm cho Tổng cục Thống kê phối hợp với Bộ Tài chính bàn với các cơ quan tổng hợp của Nhà nước để xét duyệt, công nhận và công bố hoàn thành kế hoạch. Để bảo đảm tính khách quan của việc xét duyệt hoàn thành kế hoạch đối với Tổng cục Hàng không dân dụng, việc xét duyệt này do một hội đồng gồm Tổng cục Thống kê, Bộ Tài chính, Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Ngân hàng Nhà nước chịu trách nhiệm. Khi xét duyệt kế hoạch, Tổng cục có trách nhiệm trình bày về tình hình thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước, tạo điều kiện thuận lợi để các cơ

quan Nhà nước nắm được tình hình thực tế của Tổng cục, đánh giá đúng kết quả thực hiện kế hoạch và giúp Tổng cục nâng cao dần trình độ quản lý kinh tế. Kết quả xét duyệt hoàn thành kế hoạch được lập thành biên bản. Nếu một trong những thành viên của hội đồng này không nhất trí với biên bản thì Tổng cục báo cáo xin ý kiến Hội đồng bộ trưởng. Sau khi được các thành viên của hội đồng nhất trí công nhận là hoàn thành kế hoạch Nhà nước, Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam sẽ làm việc với Bộ Tài chính về thủ tục trích lập các quỹ xí nghiệp theo đúng chế độ hiện hành.

Việc xét duyệt hoàn thành kế hoạch và trích lập các quỹ xí nghiệp cho các đơn vị cơ sở do Tổng cục trưởng Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam quyết định trên nguyên tắc tổng số mức trích các quỹ xí nghiệp của các đơn vị cơ sở không được vượt quá mức trích các quỹ xí nghiệp của toàn ngành hàng không dân dụng.

Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày ký.

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 1982

K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính

Thủ trưởng

NGO THIẾT THẠCH

Tổng cục trưởng Tổng cục

Hàng không dân dụng

TRẦN MẠNH

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CHỈ THỊ số 1-VVT ngày 4-1-1983
về việc bổ sung diện ưu tiên
mua vé tàu xe.

Căn cứ lệnh công bố Luật nghĩa vụ quân sự ngày 10-1-1982 trong điều 4, điều 53 của ghi: