

BÁO CÁO

Về kết quả năm 2018 và kế hoạch năm 2019

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Căn cứ Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2018 của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Căn cứ các Nghị quyết, Quyết định của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trong năm 2018;

Căn cứ tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty,

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trình ĐHĐCĐ báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh năm 2018 và kế hoạch năm 2019 của Công ty như sau:

Phần I

Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2018

1. Đánh giá chung trong năm 2018

Năm 2018, tình hình thế giới diễn biến phức tạp, xung đột xảy ra ở nhiều nơi, cạnh tranh giữa các nước lớn diễn ra gay gắt. Kinh tế toàn cầu phục hồi chậm và chưa ổn định, chủ nghĩa bảo hộ, chiến tranh thương mại gia tăng, khoa học công nghệ phát triển nhanh và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang tác động sâu rộng trên nhiều lĩnh vực. Trong nước, GDP năm 2018 đạt 7,08% - mức tăng cao nhất trong 11 năm qua.

Đối với thị trường vận tải biển năm 2018 nhìn chung ở mức khá hơn so với một số năm gần đây, nhất là đối với đội tàu hàng khô khi chỉ số BDI thường xuyên dao động quanh mức 1.400 điểm. Điểm nhấn của đội tàu hàng khô năm 2018, bên cạnh việc tận dụng cơ hội thị trường để có kết quả kinh doanh tốt, còn là việc Công ty đã quyết tâm đưa được tàu vào thị trường yêu cầu cao là Mỹ, mở ra hướng khai thác mới trong thời gian tới. Tuy nhiên, thị trường nội địa năm 2018 nhìn chung vẫn còn nhiều khó khăn khi việc chờ đợi cầu bến ở các cảng xếp dỡ vẫn diễn biến phức tạp, kể cả tại các nhà máy nhiệt điện đối với hàng than và tại các đầu bến đối với hàng clinker. Giá cước nội địa tuy có sự tăng trưởng nhưng ở biên độ thấp, không đủ bù đắp chi phí tăng thêm do việc tăng giá dầu. Vì lý do đó, Công ty chủ yếu vẫn cho các tàu cỡ Handysize khai thác ở thị trường quốc tế để có đạt hiệu quả cao hơn.

Thị trường vận tải dầu sản phẩm năm 2018 ở mức thấp trong hầu hết cả năm. Dù tuổi 02 tàu dầu của Công ty ở mức cao so với tập quán khai thác loại tàu này (tính đến năm 2018, tàu Đại Nam đã 18 tuổi và Đại Minh 14 tuổi) nhưng Công ty rất cố gắng để duy trì hoạt động khai thác ổn định của 02 tàu. Trong năm, Công ty đã rất nỗ lực trong việc tìm kiếm giao dịch để thuê bareboat tàu dầu cỡ MR nhưng vì nhiều lý do khác nhau nên việc thuê tàu chưa thành công, đây sẽ là nhiệm vụ trọng tâm trong năm 2019.

Đối với thị trường container nội địa năm 2018, nhất là trong quý 3/2018, có sự cải thiện hơn so với cùng kỳ một số năm gần đây. Công ty đang bắt đầu triển khai cho lưu khoang (slot), trong thời gian tới sẽ phân đầu tăng dần tỷ lệ này để hoạt động khai thác tàu ổn định hơn.

Trong năm, giá nhiên liệu tăng cao, bình quân trong năm 2018 giá FO/DO tăng tương ứng là 30%/ 24% so với năm 2017 làm tăng đáng kể chi phí. Ngoài ra, tỷ giá Usd/Vnd biến động tăng 2,5% làm phát sinh lỗ CLTG giá 29,36 tỷ đồng.

Tính đến ngày 31/12/2018, Công ty đang sở hữu 14 tàu gồm 10 tàu hàng khô, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container với tổng trọng tải là 433.647 dwt. Đồng thời, thuê bareboat 01 tàu hàng khô cỡ 29.000 dwt và thuê định hạn dài ngày 05 – 06 tàu hàng khô, một số tàu định hạn chuyển và voyage relet nên tổng đội tàu khai thác thường xuyên được duy trì ở mức 20 tàu.

2. Kết quả hoạt động SXKD trong năm 2018

Trong năm qua, tập thể Lãnh đạo và người lao động Công ty luôn đồng sức, đồng lòng, đoàn kết thống nhất trong việc xây dựng và thực hiện các mục tiêu theo Nghị quyết ĐHĐCĐ, không chịu đựng yên trước những khó khăn từ thị trường, Lãnh đạo Công ty cùng tập thể người lao động đã quyết tâm áp dụng nhiều biện pháp tích cực, chủ động trong hoạt động khai thác đội tàu, quản lý kỹ thuật, nhiên liệu, phụ tùng, vật tư. Công ty đã nhanh chóng triển khai thực hiện tái cơ cấu doanh nghiệp theo 03 hướng tái cơ cấu tổ chức, tái cơ cấu đội tàu và đặc biệt là tái cơ cấu tài chính.

Kết quả trong năm 2018, Công ty đã hoàn thành vượt mức tất cả các chỉ tiêu và có lãi. Kết quả cụ thể như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện 2017	Kế hoạch 2018	Thực hiện 2018	Tỷ lệ (%)	
A	B	C	1	2	3	3/1	3/2
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	7.203	6.200	6.807	94,50	109,79
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	1.000 T	<i>5.364</i>	<i>5.300</i>	<i>5.572</i>	<i>103,88</i>	<i>105,13</i>
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.918	1.401	1.904	99,29	135,93
	Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.594	1.281	1.672	104,92	130,55
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	Tỷ đồng	<i>1.176</i>	<i>1.112</i>	<i>1.289</i>	<i>109,62</i>	<i>115,93</i>
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	23	Cân bằng thu chi	51	225,24	

Về đơn giá và quỹ lương

ĐHĐCĐ thường niên năm 2018 đã phê duyệt quỹ lương riêng cho khối thuyền viên của năm 2018 tối đa là 100 tỷ đồng. Đối với khối văn phòng, phê duyệt quỹ lương là 3% tổng doanh thu vận tải.

Căn cứ theo kết quả kinh doanh năm 2018, Công ty đã chi lương cho khối thuyền viên là 87,46 tỷ đồng, bằng 87,46% quỹ lương đã được ĐHĐCĐ năm 2018 phê duyệt. Đối với khối văn phòng, Công ty đã chi 28,97 tỷ đồng, bằng 72,65% quỹ lương được phép chi.

3. Kết quả đầu tư và thanh lý tàu

Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2018 đã phê duyệt kế hoạch thanh lý tài sản, theo đó Công ty sẽ thanh lý 02 tàu, cùng cỡ 6.500 dwt là tàu Vĩnh Thuận và Vĩnh An. Căn cứ kế hoạch này, Công ty đã thanh lý cả 02 tàu trên, bổ sung được khoảng 48 tỷ đồng vào dòng tiền hoạt động.

4. Về đầu tư khác

Do khó khăn về vốn nên Công ty không thực hiện công tác đầu tư trong năm 2018. Đồng thời, vẫn tiếp tục tìm kiếm các đối tác để thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB). Tuy nhiên do cổ phiếu chưa niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán nên việc bán cổ phần tại MSB gặp khó khăn. Công ty sẽ thực hiện việc bán cổ phiếu này trong thời gian sớm nhất trên cơ sở tính toán phương án bán mang lại hiệu quả tối ưu.

5. Tái cơ cấu doanh nghiệp

HĐQT đã chỉ đạo Ban điều hành nhanh chóng triển khai thực hiện Đề án tái cơ cấu Công ty giai đoạn 2018 – 2020, tầm nhìn 2030. Đến nay, Công ty đã đạt được những kết quả chính sau đây:

5.1. Về tái cơ cấu tài chính

Ngay sau khi Nghị quyết 107/NQ-CP được ban hành, xác định đây là hướng đi tốt nhất để Công ty tồn tại, Công ty đã tích cực làm việc với Công ty mua bán nợ Việt Nam (DATC) và các Ngân hàng để thực hiện việc tái cơ cấu nợ với các ngân hàng thương mại nhằm giảm nợ gốc và lãi cho các dự án mua tàu trước đây. Năm 2018, tiếp tục thực hiện tái cơ cấu thành công tại Ngân hàng TMCP Á Châu, bên cạnh các dự án đã thực hiện được trong năm 2017 tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) và Techcombank.

5.2. Về tái cơ cấu tổ chức

Sau khi tái cơ cấu tổ chức, Công ty đã giảm từ 25 đầu mỗi xuống còn 16 đầu mỗi. Về số lượng lao động khối văn phòng đã giảm từ 206 người trước cơ cấu xuống còn 180 người thời điểm 31/12/2018, tương đương giảm 13%. Công ty sẽ tiếp tục rà soát để tinh giản thêm nhân sự nhằm tăng năng suất và hiệu quả làm việc.

Đồng thời, đã thoái toàn bộ vốn còn lại tại Công ty cổ phần Dịch vụ Hàng hải Vosco (Vomaser) – 36,36% vốn điều lệ. Hiện nay, Vosco không còn giữ cổ phần nào tại Vomaser.

5.3. Về tái cơ cấu đội tàu

Công ty đã thanh lý tàu Vĩnh Thuận và Vĩnh An. Cùng với việc cân nhắc thanh lý các tàu già, không còn phù hợp với hoạt động khai thác của Công ty, trong năm, Công ty đã tiếp tục tích cực tìm kiếm, đàm phán để thuê thêm các tàu ngoài về khai thác nhằm tăng năng lực vận chuyển và doanh thu. Công ty đã thuê bareboat được 01 tàu hàng rời cỡ 29.000 dwt và thường xuyên thuê định hạn từ 04 – 05 tàu hàng khô để duy trì số lượng đội tàu Công ty khai thác thường xuyên ở mức 20 tàu.

6. Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2018 (đã được kiểm toán)

Căn cứ Báo cáo tài chính của Công ty đã được Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn (A&C) thực hiện việc kiểm toán, HĐQT xin trình ĐHĐCĐ “Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2018” với một số chỉ tiêu chính như sau: (Chi tiết xin tham khảo Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2018 tóm tắt kèm theo).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2018

STT	Chỉ tiêu	Giá trị (tỷ đồng)
1	Tổng tài sản	3.645
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	654
4	Tổng doanh thu	1.904
5	Lợi nhuận trước thuế	51,31
6	Lợi nhuận sau thuế	17,14

Phần II

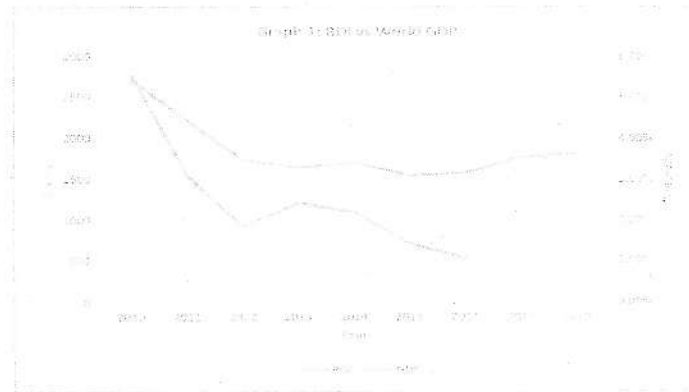
Kế hoạch SXKD năm 2019

1. Dự báo thị trường vận tải biển

1.1. Đối với đội tàu hàng khô

Căn cứ vào thống kê diễn biến thị trường tàu hàng khô với đại diện là chỉ số BDI và tốc độ tăng trưởng kinh tế thế giới thể hiện bằng chỉ số GDP, có thể thấy thị trường vận tải biển nói chung và tàu hàng khô nói riêng có quan hệ mật thiết với tăng trưởng kinh tế thế giới. Năm 2019 khi nền kinh tế dự kiến tăng trưởng với tốc độ thấp thì thị trường vận tải biển và đội tàu hàng khô sẽ có diễn biến tăng tương ứng.

Tăng trưởng BDI so với tăng trưởng kinh tế thế giới (GD)



Cụ thể, với quý 1/2019 vừa qua thực sự là khoảng thời gian khó khăn cho các chủ tàu. Ngay từ nửa sau của tháng 1, chuẩn bị đến kỳ nghỉ Tết Âm lịch, thị trường đã có những dấu hiệu thiếu tích cực khi số lượng các đơn hàng giảm đáng kể trong khi số lượng tàu open tại khu vực Pacific lại rất lớn dẫn đến mất cân đối cung – cầu. Đỉnh điểm của sự sụt giảm này là vào đầu tháng 2 khi Trung Quốc và một số nước Châu Á đóng cửa nghỉ Lễ năm mới.

Chỉ số BDI xuống thấp nhất chỉ còn 595 điểm vào ngày 11/2, chỉ bằng khoảng 40% so với cùng kỳ năm 2018. Sau kì nghỉ Lễ, thị trường có sự hồi phục nhẹ nhưng không đều, chỉ số BCI của cỡ tàu Capesize lại liên tục bắt đáy làm cho thị trường vận tải nói chung mặc dù có sự tăng trưởng nhưng rất chậm và không bền vững. Thị trường cỡ Handysize giảm gần một nửa số điểm từ mức 500-600 điểm hồi quý 4 năm 2018 về mức dưới 300 điểm (BHSI chỉ còn 290 điểm vào ngày 7/2). Đối với nhóm tàu cỡ Supramax cũng chỉ giao động ở mức thấp. Nhu cầu nhập khẩu chưa tăng mạnh tại thị trường Trung Quốc trong khi hàng xuất khẩu là sắt thép có nhện nhịp hơn nhưng giá cước vẫn ở mức thấp. Qua các dự báo trong Quý 2/2019, kể cả thị trường FFA thì giá cước có thể sẽ nhích lên đôi chút nhưng có thể chỉ đứng tại mức này nếu không có chuyển biến mạnh từ khu vực Atlantic, đặc biệt là US Gulf. Giá nhiên liệu vẫn đứng ở mức khá cao làm ảnh hưởng lớn tới hiệu quả khai thác tàu.

1.2. Đối với nhóm tàu dầu sản phẩm

Sản xuất dầu đá phiến của Mỹ tăng mạnh và lo ngại trên thị trường về tranh chấp thương mại ngày càng leo thang giữa Mỹ - Trung Quốc sẽ giữ giá dầu trong tầm kiểm soát. Nguồn cung toàn cầu sụt giảm trong thời gian gần đây sẽ khiến giá nhạy cảm hơn đối với bất kỳ rủi ro địa chính trị nào. Tổ chức Các nước Xuất khẩu Dầu mỏ (OPEC) và quốc gia ngoài tổ chức đã thống nhất tăng nguồn cung để đáp ứng nhu cầu toàn cầu ngày càng gia tăng, tuy nhiên tổ chức không làm rõ mục tiêu nâng sản lượng. Trong khi đó, các lệnh trừng phạt của Mỹ đối với Iran, đã có hiệu lực vào ngày 04/11/2018 buộc xuất khẩu của quốc gia này giảm xuống. Sự gián đoạn tại Iran sẽ gây áp lực lên thị trường dầu trong nửa đầu 2019 vì không có nhiều nguồn cung thay thế trên thị trường có thể bù đắp sự gián đoạn tại quốc gia này. Mỹ rút khỏi thỏa thuận hạt nhân quốc tế với Iran, gây ra sự bất ổn về nguồn cung dầu toàn cầu, và kể từ đó nền kinh tế lớn

nhất thế giới đã hợp tác với nhiều quốc gia khác để giúp giảm khối lượng dầu nhập khẩu từ Iran. Các chuyên gia dự báo sản lượng dầu của Iran trong năm 2019 sẽ giảm khoảng 0,5 - 1 triệu thùng/ngày vì lệnh trừng phạt. Mặc dù vậy, họ cũng nhận định căng thẳng thương mại toàn cầu đang diễn ra có thể ảnh hưởng tiêu cực tới nhu cầu.

Bên cạnh xu hướng giảm của nhu cầu vận chuyển, lượng cung tàu dầu, cụ thể là tàu dầu sản phẩm lại đánh giá là tăng. Đối với Công ty, năm 2019, tàu dầu sản phẩm Đại Nam sẽ 19 tuổi và tàu Đại Minh 15 tuổi, tuổi tàu cao so với thị trường tàu dầu nên tiếp tục gặp nhiều khó khăn trong quá trình khai thác.

1.3. Đối với nhóm tàu container

Cùng với những bất ổn của nền kinh tế khu vực và thế giới, thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải biển container nói riêng vẫn gặp nhiều khó khăn. Các hãng tàu container có tiềm lực lớn liên tục đầu tư các tàu có tính năng tối ưu và đưa vào khai thác đã làm cho nguồn cung trên thị trường dư thừa, giá cước giảm.

2. Kế hoạch đầu tư năm 2019

Trong năm 2019, Công ty sẽ tập trung nguồn lực vào duy trì hoạt động ổn định của đội tàu hiện tại và cân đối dòng tiền để thực hiện tái cơ cấu nợ. Ngoài ra, sau khi khai thác hơn 10 năm, nhiều vỏ container đã bị hỏng nên trong năm 2019, Công ty dự kiến sẽ thanh lý khoảng 240 vỏ container loại 40' và 700 vỏ container loại 20', hầu hết các vỏ này đều đã hết khấu hao. Để bù đắp cho số lượng vỏ container đã bị hỏng và phải thanh lý này, nhằm nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu container, Công ty dự kiến sẽ mua số lượng vỏ tương ứng với số vỏ sẽ thanh lý.

Công ty dự kiến bán 02 tàu: tàu dầu sản phẩm Đại Nam (47.102 DWT) và tàu hàng khô Vĩnh Hưng (6.596 DWT) vào thời điểm thích hợp. Hai tàu này đã hết khấu hao và không phù hợp với các lô hàng tiềm năng của Công ty.

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB) Công ty sẽ tiếp tục theo dõi thị trường và tìm kiếm cơ hội để bán toàn bộ số cổ phiếu đang nắm giữ với mục tiêu mang lại hiệu quả tốt nhất.

3. Tiếp tục đề án tái cơ cấu

Trong năm 2019, Công ty sẽ tiếp tục tập trung vào tái cơ cấu nợ vay với các tổ chức tín dụng thông qua DATC theo hướng giảm nghĩa vụ trả nợ gốc và lãi; cân đối đủ dòng tiền để thực hiện các dự án mua - bán nợ đảm bảo khả thi và mang lại hiệu quả cao nhất cho Công ty.

Về tái cơ cấu tổ chức: Tiếp tục rà soát, thực hiện tái cơ cấu tổ chức theo hướng tinh gọn, giảm đầu mối, tăng trách nhiệm người đứng đầu các bộ phận; chuẩn hóa việc đánh giá cán bộ, nhân viên, xây dựng thang bảng điểm để thuận lợi cho việc đánh giá năng lực hiệu quả cán bộ, thuyền viên; hướng tới việc trả lương theo hiệu quả công việc.

Về tái cơ cấu đội tàu: Vào thời điểm thích hợp sẽ xem xét thanh lý thêm tàu Vĩnh Hưng và Đại Nam. Bên cạnh đó, sẽ tiếp tục tích cực thuê tàu bên ngoài để tăng năng lực vận chuyển, tăng khả năng cạnh tranh, sản lượng, doanh thu, tạo thêm việc làm cho người lao động và nâng cao hiệu quả.

4. Chỉ tiêu kế hoạch

Trên cơ sở dự báo thị trường và một số yếu tố tác động chính từ hoạt động tái cơ cấu và đầu tư nêu trên, cùng với việc đội tàu Công ty sở hữu trong năm 2019 sẽ giảm tàu Vĩnh Thuận và Vĩnh An so với năm 2018; tàu dầu sản phẩm Đại Nam đã 19 tuổi và tàu dầu sản phẩm Đại Minh đã 15 tuổi nên sẽ gặp nhiều khó khăn về ký hàng và khu vực hoạt động, Công ty dự kiến một số chỉ tiêu chính của kế hoạch năm 2019 như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2018	KH 2019	So sánh (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.807	6.140	90,20
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	1.000 T	5.572	5.540	99,43
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.904	1.642	86,20
	Trong đó: Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.672	1.437	85,91
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	Tỷ đồng	1.289	1.283	99,48
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	51	76	149,02

Để tiếp tục thực hiện việc tái cơ cấu tài chính, HĐQT xin báo cáo chủ trương tái cơ cấu nợ, tái cơ cấu tài chính thông qua việc mua bán nợ giữa DATC và các tổ chức tín dụng. Đề nghị ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT xem xét, xây dựng các giải pháp tái cơ cấu nợ, tái cơ cấu tài chính, cơ cấu lại tài sản để giải quyết dứt điểm công nợ còn tồn đọng, ổn định hoạt động SXKD. Chương trình tái cơ cấu nợ sẽ kéo dài liên tục cho đến khi hoàn tất. HĐQT có trách nhiệm báo cáo tiến độ, kết quả thực hiện tái cơ cấu nợ tại ĐHĐCĐ hàng năm.

5. Về đơn giá và quỹ lương

Để duy trì được mức thu nhập phù hợp với thị trường lao động của khối thuyền viên nhằm thu hút và giữ người lao động gắn bó với Công ty, Công ty đề xuất quỹ lương riêng cho khối thuyền viên của năm 2019 tối đa là 100 tỷ đồng. Nếu thuê bareboat thêm tàu, quỹ lương thuyền viên sẽ được điều chỉnh tăng tương ứng với loại tàu thuê phù hợp. Đề nghị ĐHĐCĐ giao cho HĐQT tính toán và phê duyệt việc điều chỉnh tăng phù hợp với thực tế và sẽ Báo cáo lại các cổ đông tại Đại hội thường niên năm 2020.

Đối với khối văn phòng, Công ty đề xuất quỹ lương là 3% tổng doanh thu vận tải. Trong trường hợp tiến hành tái cơ cấu tài chính dẫn đến số lượng tàu giảm, làm ảnh hưởng tới doanh thu vận tải, đề nghị ĐHĐCĐ giao cho HĐQT tính toán và phê duyệt việc điều chỉnh tỷ lệ này cho phù hợp với thực tế và sẽ giải trình cụ thể với các cổ đông tại đại hội thường niên năm 2020.

6. Một số giải pháp chính

Để thực hiện kế hoạch SXKD và Đề án tái cơ cấu, Công ty sẽ tập trung vào một số giải pháp chính sau:

- Tập trung nguồn lực để tiếp tục thực hiện Đề án tái cơ cấu Công ty, trong đó tập trung vào việc tái cơ cấu nợ với các dự án đầu tư tàu tại các ngân hàng thương mại.

- Tái cơ cấu đội tàu theo hướng thanh lý các tàu tuổi cao, hoạt động không hiệu quả hoặc tàu trọng tải nhỏ, không còn phù hợp với mục tiêu khai thác của Công ty. Tiếp tục thực hiện việc thuê thêm tàu ngoài theo nhiều hình thức để tăng năng lực vận chuyển, tăng sản lượng, doanh thu và hiệu quả.

- Tiếp tục tiến hành tái cơ cấu tổ chức nhằm tinh gọn bộ máy tổ chức và nhân sự. Tiếp tục áp dụng các ứng dụng khoa học mới nâng cao năng suất lao động, chất lượng, hiệu quả công việc và tiết giảm chi phí.

- Mở rộng thị trường vận tải hàng xuất nhập khẩu và chở thuê, trong đó tập trung tìm kiếm các hợp đồng COA có sản lượng lớn, hướng tới ổn định và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của đội tàu trên cơ sở các hợp đồng COA và hàng 02 chiều.

- Tiếp tục tăng cường công tác quản lý đặc biệt là quản lý nhiên liệu, phụ tùng, vật tư để giảm tiêu thụ, chống thất thoát nhiên liệu, phụ tùng, vật tư, giảm chi phí. Rà soát, sửa đổi, bổ sung các Quy chế, Quy định để nâng cao hiệu quả quản lý.

- Tăng cường tìm kiếm, bồi dưỡng, đào tạo nguồn nhân lực cho cả khối thuyền viên và văn phòng.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2018 và kế hoạch năm 2019 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam. Kính trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2019 xem xét và phê duyệt.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận: *[Signature]*

- Như trên;
- BDH, BKS Công ty;
- Lưu: VT, KHTH.

**TM.HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
PHÓ CHỦ TỊCH HĐQT, TỔNG GIÁM ĐỐC**



Cao Minh Tuấn



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

BÁO CÁO TÀI CHÍNH TÓM TẮT HỢP NHẤT NĂM 2018 (ĐÃ KIỂM TOÁN)

I. BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN

STT	Nội dung	Số dư cuối năm	Số dư đầu năm
A	Tài sản ngắn hạn	1.059.106.602.263	821.096.734.695
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	171.070.336.126	174.225.276.803
2	Đầu tư tài chính ngắn hạn	119.700.000.000	30.000.000.000
3	Các khoản phải thu ngắn hạn	605.219.062.438	510.212.307.161
4	Hàng tồn kho	135.975.346.672	85.982.191.926
5	Tài sản ngắn hạn khác	27.141.857.027	20.676.958.805
B	Tài sản dài hạn	2.586.173.724.771	3.043.015.084.019
1	Các khoản phải thu dài hạn	6.276.930.567	2.070.430.579
2	Tài sản cố định	2.434.045.218.376	2.847.255.353.223
	- Tài sản cố định hữu hình	2.424.722.730.672	2.838.022.338.263
	- Tài sản cố định thuê tài chính	0	0
	- Tài sản cố định vô hình	9.322.487.704	9.233.014.960
3	Bất động sản đầu tư	0	0
4	Tài sản dở dang dài hạn	0	0
5	Các khoản đầu tư tài chính dài hạn	95.873.797.277	97.039.593.121
6	Tài sản dài hạn khác	49.977.778.551	96.649.707.096
Tổng cộng tài sản		3.645.280.327.034	3.864.111.818.714
A	Nợ phải trả	2.990.816.819.794	3.225.726.168.026
1	Nợ ngắn hạn	1.231.049.848.350	1.018.128.733.202
	- Quỹ khen thưởng, phúc lợi	877.042.264	63.490.804.191
2	Nợ dài hạn	1.759.766.971.444	2.207.597.434.824
B	Vốn chủ sở hữu	654.463.507.240	638.385.650.688
1	Vốn chủ sở hữu	654.463.507.240	638.385.650.688
	- Vốn góp của chủ sở hữu	1.400.000.000.000	1.400.000.000.000
	- Thặng dư vốn cổ phần	1.777.018.739	1.777.018.739
	- Quyền chọn chuyển đổi trái phiếu	0	0
	- Vốn khác của chủ sở hữu	0	0
	- Cổ phiếu quỹ	0	0
	- Quỹ đầu tư phát triển	27.916.312.330	27.916.312.330
	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	-775.229.823.829	-791.307.680.381
	- Lợi ích cổ đông không kiểm soát		
2	Nguồn kinh phí và quỹ khác		
Tổng cộng nguồn vốn		3.645.280.327.034	3.864.111.818.714

II. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

STT	Chỉ tiêu	Năm 2017	Năm 2018
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.614.181.627.515	1.690.473.710.359
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	2.237.315.116	7.537.473.742
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.611.944.312.399	1.682.936.236.617
4	Giá vốn hàng bán	1.734.368.519.018	1.630.544.185.025
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	-122.424.206.619	52.392.051.592
6	Doanh thu hoạt động tài chính	15.675.283.688	12.077.877.414
7	Chi phí hoạt động tài chính	59.051.860.555	89.810.353.820
	- Chi phí lãi vay	58.301.207.970	60.589.651.777
8	Phần lãi hoặc lỗ trong công ty liên kết, liên doanh	2.280.659.680	2.480.040.090
9	Chi phí bán hàng	35.545.612.020	44.776.976.220
10	Chi phí quản lý doanh nghiệp	63.279.795.755	80.256.042.307
11	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	-262.345.531.581	-147.893.403.251
12	Thu nhập khác	290.395.372.628	209.409.022.011
13	Chi phí khác	5.271.236.985	10.201.179.028
14	Lợi nhuận khác	285.124.135.643	199.207.842.983
15	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	22.778.604.062	51.314.439.732
16	CP thuế thu nhập DN hiện hành	19.188.817	19.465.162
17	CP thuế thu nhập DN hoãn lại	12.023.060.585	34.156.984.292
18	Lợi nhuận sau thuế TNDN	10.736.354.660	17.137.990.278
19	LNST của Công ty mẹ	10.736.354.660	17.137.990.278
20	LNST của cổ đông không kiểm soát	0	0
21	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	77	122
22	Lãi suy giảm trên cổ phiếu	77	122

III. MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

STT	Chỉ tiêu		Năm 2017	Năm 2018
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/tổng tài sản	%	78,75	70,95
	- Tài sản ngắn hạn/tổng tài sản	%	21,25	29,05
2	Cơ cấu nguồn vốn			
	- Nợ phải trả/tổng nguồn vốn	%	83,48	82,05
	- Vốn chủ sở hữu/tổng nguồn vốn	%	16,52	17,95
3	Khả năng thanh toán			
	- Khả năng thanh toán nhanh	lần	0,72	0,75
	- Khả năng thanh toán hiện hành	lần	0,81	0,86
4	Tỷ suất lợi nhuận			
	- Lợi nhuận trước thuế/tổng tài sản	%	0,59	1,41
	- Lợi nhuận trước thuế/doanh thu thuần	%	1,41	3,05
	- Lợi nhuận trước thuế/vốn chủ sở hữu	%	3,57	7,84