

BÁO CÁO

Về kết quả năm 2019 và kế hoạch năm 2020

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 2019 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 2019;

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 2019 và kế hoạch năm 2020 của Công ty như sau:

Phần I

Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2019

1. Đánh giá chung trong năm 2019

Tính đến ngày 31/12/2019, 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 03 – 04 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 khoảng 17 - 18 tàu.

Năm 2019, cuộc chiến thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc là điểm nhấn đã đẩy thị trường vận tải biển vốn khó lại càng trở lên khó khăn hơn. Hàng hóa khan hiếm, đội tàu hùng hậu của Trung Quốc quay lại thị trường nội địa và khu vực Đông Nam Á, cạnh tranh với các chủ tàu trong khu vực và sẵn sàng hạ giá cước để lấy hàng bằng mọi giá.

Nhìn chung, thị trường tàu hàng khô năm 2019 sụt giảm hơn so với năm 2018 khi chỉ số BDI dao động lên xuống liên tục nhưng phần lớn thời gian duy trì ở mức 1.000 điểm, giảm khoảng 40% so với năm 2018. Trong quý 3, thị trường có sự tăng trưởng khá tốt, chủ yếu tập trung vào phân khúc tàu cỡ lớn nhưng đến cuối quý bắt đầu suy giảm đến tận bây giờ. Ngoài khó khăn về nguồn hàng thì sự điều chỉnh giá dầu (tăng tới 20% - khoảng 100 usd/tấn) sau vụ tấn công vào nhà máy lọc dầu ở Arab Saudi thực sự tác động lớn tới thị trường thuê tàu. Thêm nữa, việc phải chuyển đổi sang dùng dầu FO có hàm lượng lưu huỳnh

thấp hơn 0,5% từ ngày 01/01/2020 theo quy định của IMO đã gây nên những xáo trộn lớn đối với thị trường vận tải vào nửa cuối quý 4 khi mà mức độ sẵn sàng của loại dầu hàm lượng lưu huỳnh thấp còn nhiều bất cập và giá ở mức cao.

Thị trường vận tải dầu sản phẩm năm 2019 ở mức thấp trong hầu hết cả năm. Dù tuổi 02 tàu dầu của Công ty đã ở mức khá cao so với tập quán khai thác loại tàu này (tàu Đại Nam đã 19 tuổi và Đại Minh 15 tuổi) nhưng Công ty đã rất cố gắng để duy trì hoạt động khai thác ổn định của 02 tàu. Trong năm, Công ty đã tận dụng cơ hội thị trường để cho thuê T/c 02 tàu dầu với mức khá tốt so với việc tự khai thác.

Đối với thị trường container nội địa năm 2019, nhất là trong quý 2 và quý 3, gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng bởi sự thay đổi chính sách kiểm soát hàng hóa qua đường biên Trung Quốc nên luồng hàng thay đổi, lượng hàng từ Nam ra Bắc phần lớn tiêu thụ tại thị trường nội địa, chỉ một phần nhỏ đi qua đường biên. Vì vậy, sản lượng chiều Tp.HCM – Hải Phòng rất yếu, giảm dần cho đến cuối năm. Hàng tạm nhập tái xuất của các hãng ngoại cũng không xuất qua đường biên được nên lượng vỏ rỗng SOC dịch chuyển từ Hải Phòng vào Tp.HCM gần như không còn. Tuy nhiên, Công ty đã rất nỗ lực để tăng hiệu quả khai thác của 02 tàu container thông qua việc tăng cường dịch vụ door to door và thuê slot chỗ.

2. Kết quả hoạt động SXKD trong năm 2019

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 đứng 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 tiếp tục triển khai thực hiện tái cơ cấu Công ty 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 2019, Công ty đã cơ bản hoàn thành các chỉ tiêu và có lãi. Kết quả cụ thể như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện 2018	Kế hoạch 2019	Thực hiện 2019	Tỷ lệ (%)	
A	B	C	1	2	3	3/1	3/2
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.807	6.140	6.775	99,53	110,34
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	1.000 T	5.572	5.540	5.759	103,36	103,95
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.904	1.642	1.800	94,52	109,62
	Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.672	1.437	1.539	92,03	107,10
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	Tỷ đồng	1.289	1.283	1.229	95,33	95,79
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	51,31	76	51,45	100,27	67,70

Về đơn giá và quỹ lương

DHĐCĐ thường niên năm 2019 đã phê duyệt quỹ lương năm 2019 của người lao động là 143 tỷ đồng và của người quản lý là 3 tỷ đồng.

Căn cứ kết quả kinh doanh năm 2019, Công ty đã chi lương cho người lao động là 114,45 tỷ đồng và người quản lý là 2,4 tỷ đồng.

3. Kết quả đầu tư và thanh lý tàu

Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2019 đã phê duyệt kế hoạch thanh lý tài sản, theo đó Công ty sẽ thanh lý tàu Vĩnh Hưng, trọng tải 6.500 dwt và tàu dầu sản phẩm Đại Nam. Tàu Vĩnh Hưng, Công ty đã triển khai bán trong quý 4/2020 nhưng cuối năm 2019 hiệu quả của nhóm tàu cỡ 6.500 dwt như tàu Vĩnh Hưng thấp, nhiều chủ tàu tư nhân bị lỗ. Ngoài ra, có thêm thông tin kiểm soát chặt chẽ hơn việc chuyển đổi tàu thành loại SB nên việc thanh lý tàu chưa thành công. Công ty đã chuyển sang tiếp tục bán trong thời gian đầu năm 2020 (tàu đã được bán và bàn giao cho Người mua ngày 12/5/2020).

Tàu Đại Nam vẫn là tài sản thế chấp tại VCB, do chưa tái cơ cấu tài chính xong với VCB nên chưa lấy tàu ra để thanh lý được.

4. Về đầu tư khác

Do khó khăn về vốn nên Công ty không thực hiện công tác đầu tư trong năm 2019. 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

Tiếp tục phát huy kết quả năm 2018, trong năm 2019 Công ty đã đạt được những kết quả chính sau đây:

5.1. Về tái cơ cấu tài chính

Năm 2019, Công ty đã tái cơ cấu thêm được khoản nợ tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB) và hiện nay đang tích cực đàm phán để tái cơ cấu các khoản nợ còn lại.

5.2. Về 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 170 người thời điểm 31/12/2019, tương đương giảm 17,4%. Công ty sẽ tiếp tục rà soát để tinh giản thêm nhân sự nhằm tăng năng suất và hiệu quả làm việc.

5.3. Về tái cơ cấu đội tàu

Năm 2019, Công ty không thanh lý được tàu nào (đầu năm 2020 đã thanh lý xong tàu Vĩnh Hưng). Trong thời gian tới sẽ làm thủ tục thanh lý thêm tàu Vega Star và Đại Nam, đây là các tàu già, không còn phù hợp với hoạt động khai thác của Công ty. 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.

Trong năm 2019, Công ty đã thuê bareboat được 01 tàu hàng rời cỡ 29.000 dwt và thường xuyên thuê định hạn từ 03 – 04 tàu hàng khô.

6. Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2019 (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, Ban điều hành xin trình Hội đồng quản trị “Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2019” với một số chỉ tiêu chính như sau: (Chi tiết xin tham khảo Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2019 tóm tắt kèm theo).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2019

STT	Chỉ tiêu	Giá trị (tỷ đồng)
1	Tổng tài sản	3.120
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	708
4	Tổng doanh thu	1.800
5	Lợi nhuận trước thuế	51,45
6	Lợi nhuận sau thuế	51,07

Phần II

Kế hoạch SXKD năm 2020

1. Dự báo thị trường vận tải biển

Năm 2020 bắt đầu với quá nhiều khó khăn thách thức. Mở đầu là việc thị trường vận tải biển chưa kịp hồi phục từ đợt sụt giảm giữa quý 4/2019 đã phải đối phó với việc giá nhiên liệu FO có hàm lượng lưu huỳnh thấp tăng đột biến, tới hơn 700 usd/tấn cấp tại Singapore, còn tại nội địa Việt Nam là hơn 900 usd/tấn. Đặc biệt sau đó là dịch Covid-19 bùng phát từ Trung Quốc làm cho thị trường Trung Quốc gần như tê liệt và có rất ít nhu cầu chuyên chở khiến cho giá cước vận tải biển giảm sâu không chỉ đối với các tuyến đến và đi từ Trung Quốc mà còn trên phần lớn các tuyến vận tải khác.

Tình hình dịch bệnh diễn biến ngày càng phức tạp, vượt ra ngoài tầm kiểm soát của một số nước. Dịch bệnh đã tạo ra những ảnh hưởng tiêu cực đối với kinh tế thế giới và đặc biệt là kinh tế Trung Quốc với vai trò là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Hiện nay dịch bệnh đã ảnh hưởng sâu rộng tới khắp thế giới, tới tất cả các đầu tàu kinh tế của thế giới như Mỹ, Nhật Bản và cả Châu Âu (Anh, Đức, Italia...). Mặc dù chính phủ các nước đều đã áp dụng nhiều chính sách mạnh tay chưa có trong tiền lệ nhưng với việc số ca

nhiểm mới và tử vong do Covid-19 tại các nước Châu Âu và Mỹ vẫn đang tăng chóng mặt thì chưa thể dự đoán được khi nào mới là đỉnh dịch. Kể cả khi đã không chế được dịch bệnh, nền kinh tế thế giới vẫn cần có một khoảng thời gian để hồi phục và để thị trường vận tải biển có thể khắc phục được những ảnh hưởng tiêu cực mà dịch bệnh này gây ra.

1.1. Thị trường tàu hàng khô

Thị trường Trung Quốc, Hàn Quốc, các nước Đông Nam Á gần như tê liệt và có rất ít nhu cầu trong thời gian dài. Với chính sách đóng cửa biên giới, yêu cầu người dân ở trong nhà đã và đang áp dụng tại nhiều nước và những thành phố lớn nhu cầu vận chuyển tất cả các loại hàng hóa bị sụt giảm nghiêm trọng. Giá cước vận tải biển vì thế sẽ tiếp tục giảm sâu không chỉ các tuyến từ Trung Quốc mà còn trên phần lớn các tuyến vận tải khác.

- Thị trường nhóm Supramax đang diễn biến rất xấu từ cuối tháng 3 đến nay. Tại khu vực Thái Bình Dương đã rơi xuống mức quá thấp và có Chủ tàu chấp nhận chạy âm T/C để thoát khỏi tình trạng tàu nằm không hàng và chờ đợi cơ hội.

Thị trường khu vực Đại Tây Dương có phần nhỉnh hơn đôi chút. Tuy nhiên, sự giảm mạnh liên tục giá nhiên liệu xuống thấp nhất trong 20 năm qua khiến các tàu dầm ballast thẳng từ Thái Bình Dương và bờ Tây khu vực Nam Mỹ sang Đại Tây Dương, làm thị trường giảm nhiệt trên tất cả các tuyến chính. Các tàu cỡ Panamax với sự ưu việt hơn về tiêu thụ nhiên liệu và tải trọng đã đẩy giá thuê nhóm Supramax giảm còn 2/3 so với thị trường giữa tháng 3.

- Chỉ số BHSI giảm điểm liên tục, nhất là từ đầu tháng 4 (đã giảm 37% từ 364 điểm ngày 1/4 còn 228 điểm ngày 12/5). Tuyến hàng xi măng bao từ Việt Nam đi Philippines trong tháng 4 tạm dừng, không có giao dịch. Các tuyến hàng khác số lượng sụt giảm mạnh. Một số tàu tại các cảng Philippines, Malaysia hiện rất khó kiếm được hàng, thậm chí không có hàng do việc thông thương giữa các nước trong khu vực bị ảnh hưởng nặng nề bởi các lệnh phong tỏa. Rất nhiều lô hàng than từ Indonesia đi Trung Quốc và Ấn Độ bị hủy vì lý do bất khả kháng.

Ngoài ra, việc nhiều quốc gia thực hiện việc quy định kiểm dịch 14 ngày dẫn đến việc kéo dài thời gian chờ đợi của tàu, phát sinh chi phí cho chủ tàu và tâm lý cho thuyền viên. Đồng thời, Công ty phải đánh giá, cân nhắc hơn khi tìm hàng cho các tàu khi thực tế thị trường khai thác bị bó hẹp lại nên gặp rất nhiều khó khăn.

1.2. Thị trường vận tải dầu sản phẩm có sự biến động mạnh do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid 19. Cụ thể, so với thời điểm cuối tháng 12/2019, cước tháng 3/2020 trên nhiều tuyến đã sụt giảm khoảng 20%. Mặc dù các quốc gia trong nhóm OPEC đã đạt được thỏa thuận về cắt giảm sản lượng dầu mỏ vào đầu tháng 4 nhưng giá dầu vẫn tiếp tục giảm rất mạnh và rạn sáng ngày 21/04 theo giờ Việt Nam, giá dầu WTI lần đầu tiên đã xuống mức - 37,63 USD/thùng. Sự sụt giảm tới mức thấp kỷ lục về giá dầu thô đã khiến cho thị trường vận tải dầu sản phẩm trong tháng 4 lại diễn biến sôi động trên hầu hết các tuyến vận chuyển do nhu cầu dầu cơ dầu sản phẩm giá rẻ tăng mạnh. Tuy nhiên, thị trường

đã suy giảm trở lại trong tháng 5/2020 suy giảm mạnh sau khi những hoạt động đầu cơ tích trữ dầu giá rẻ chậm lại.

1.3. Đối với đội tàu container, sản lượng hàng hóa bị sụt giảm đáng kể, nhất là hàng container lạnh đi Trung Quốc. Cụ thể, chuyến tàu đầu tiên sau Tết Nguyên Đán, khách hàng đã hủy toàn bộ container lạnh dự kiến xếp trên tàu từ TP. Hồ Chí Minh ra Hải Phòng để xuất sang Trung Quốc. Chiều Hải Phòng – TP. Hồ Chí Minh cũng bị sụt giảm lượng vỏ SOC lạnh chuyển vào. Ngoài ra, chiều hàng Hải Phòng – HCM còn bị ảnh hưởng do thiếu hụt nguồn hàng DAP vận chuyển thường xuyên từ Lào Cai vào Miền Nam. Đồng thời, nhiều hãng tàu cũng đã cắt giảm tần suất tàu đến Việt Nam do nhu cầu giảm mạnh nên cũng làm giảm lượng hàng trên các tuyến ngắn từ các cảng trung chuyển của Việt Nam đến các cảng nội địa khác. Việc hạn chế giao thông và lưu thông hàng hóa giữa các địa phương để phòng chống dịch bệnh cũng làm cho hàng hóa bị tồn đọng tại hai đầu Cảng, chi phí lưu bãi Chủ tàu phải trả cho Cảng phát sinh nhiều trong khi đó Chủ tàu phải ưu đãi cho khách để giữ chân và hỗ trợ khách trong lúc khó khăn. Các hãng vận tải nội địa đã phải giảm giá cước trên cả 02 chiều để giành giật hàng đi trên đội tàu của mình.

2. Kế hoạch đầu tư năm 2020

Trong năm 2020, 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.

Thực hiện kế hoạch chuyển tiếp từ năm 2019, ngày 12/5/2020, Công ty đã bán và bàn giao thành công tàu Vĩnh Hưng. Trong thời gian còn lại của năm 2020, Công ty dự kiến bán 02 tàu: tàu dầu sản phẩm Đại Nam (47.102 DWT đóng năm 2000 tại Nhật Bản) và tàu hàng khô Vega Star (22.035 DWT đóng năm 1994 tại Nhật Bản) vào thời điểm thích hợp. Hai tàu này đã hết khấu hao, tuổi cao và không còn 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 2020, 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, cố gắng thực hiện xử lý được nợ tại VCB và Baoviet Bank.

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 Vega Star 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

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2019	KH 2020	So sánh (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.775	5.370	79,26
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	1.000 T	5.759	4.920	85,43
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.800	1.282	71,22
	Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.510	1.059	68,81
	<i>Trong đó: Tàu Công ty</i>	Tỷ đồng	1.229	956	77,79
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	51,45	30,89	60,04

Trong bảng số liệu ở trên, dự kiến lợi nhuận trước thuế năm 2020 là 30,89 tỷ đồng, bằng 60,04% so với năm 2019 song trong bối cảnh ngành vận tải biển đang chịu ảnh hưởng nặng nề từ dịch Covid-19 và chưa có dấu hiệu phục hồi, để có thể đạt được kết quả trên cũng là một thách thức lớn đối với Công ty. Vosco sẽ cố gắng áp dụng các biện pháp để phấn đấu đạt mức kế hoạch đề ra.

Tổng trọng tải bình quân đội tàu Vosco sở hữu năm 2019 là 433.743 Dwt, dự kiến năm 2020 là 358.010 Dwt, giảm khoảng 17,4% trên cơ sở đã bán tàu Vĩnh Hưng tháng 5/2020 và dự kiến sẽ thanh lý 02 tàu Đại Nam và Vega Star trong năm 2020.

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, đặc biệt là đối với khối thuyền viên nhằm thu hút và giữ người lao động gắn bó với Công ty, Công ty đề xuất quỹ tiền lương năm 2020 như sau:

- Của người lao động: 118,193 tỷ đồng
- Của người quản lý: 2,938 tỷ đồng

6. Về bổ sung ngành nghề kinh doanh của Công ty

Hiện nay, Công ty có một số lĩnh vực có thể viết phần mềm liên quan tới quản lý tàu sử dụng cho đội tàu Công ty và nhượng lại cho các đơn vị khác. Vì vậy, để phù hợp với thực tế phát sinh, xin trình bổ sung một số ngành nghề kinh doanh như sau:

STT	Nội dung	Mã ngành	Ghi chú
1	Xuất bản phần mềm	5820	
2	Lập trình máy vi tính	6201	
3	Tư vấn máy vi tính và quản trị hệ thống máy vi tính	6202	
4	Hoạt động dịch vụ công nghệ thông tin và dịch vụ khác	6209	
5	Xử lý dữ liệu, cho thuê và các hoạt động liên quan	6311	

Nội dung này cũng sẽ được bổ sung vào Khoản 1, Điều 4 tại Điều lệ Công ty – Nội dung về ngành nghề kinh doanh của Công ty.

7. 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 còn lại 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. Có biện pháp phù hợp để giữ chân và tuyển dụng nhân lực có chất lượng bổ sung cho một số phòng và khối thuyền viên. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua việc đẩy mạnh các hoạt động đào tạo, đào tạo nội bộ, triển khai các chương trình E-learning.

- Đưa thêm tàu vào khai thác tại những thị trường có đòi hỏi cao nhưng có hiệu quả cao hơn như tại Atlantic, Nhật Bản, Châu Âu, Úc... Tiếp tục 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.

- Tiếp tục tăng cường công tác quản lý đặc biệt là quản lý nhiên liệu, phụ tùng, vật tư, bảo quản bảo dưỡng của thuyền viên để giảm tiêu thụ, chống thất thoát, giảm chi phí. Thực hiện triệt để tiết giảm chi phí trong quản trị, điều hành và sản xuất kinh doanh. Rà soát, sửa đổi, bổ sung các Quy chế, Quy định để nâng cao hiệu quả quản lý.

- Triển khai ứng dụng các giải pháp công nghệ thông tin hiện đại vào hoạt động sản xuất kinh doanh; áp dụng các công cụ quản trị tiên tiến, đánh giá công việc thông qua hệ thống chỉ tiêu BSC-KPI.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2019 và kế hoạch năm 2020 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam. Kính trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2020 xem xét và phê duyệt.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận:

- 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 2019 (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	842.985.402.780	1.059.106.602.263
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	78.451.466.509	171.070.336.126
2	Đầu tư tài chính ngắn hạn	87.002.000.000	119.700.000.000
3	Các khoản phải thu ngắn hạn	548.273.730.766	605.219.062.438
4	Hàng tồn kho	90.979.418.523	135.975.346.672
5	Tài sản ngắn hạn khác	38.278.786.982	27.141.857.027
B	Tài sản dài hạn	2.277.296.517.425	2.586.173.724.771
1	Các khoản phải thu dài hạn	9.063.030.561	6.276.930.567
2	Tài sản cố định	2.105.099.263.963	2.434.045.218.376
	- Tài sản cố định hữu hình	2.095.841.705.450	2.424.722.730.672
	- Tài sản cố định thuê tài chính	0	0
	- Tài sản cố định vô hình	9.257.558.513	9.322.487.704
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	96.012.128.171	95.873.797.277
6	Tài sản dài hạn khác	67.122.094.730	49.977.778.551
Tổng cộng tài sản		3.120.281.920.205	3.645.280.327.034
A	Nợ phải trả	2.412.692.376.455	2.990.816.819.794
1	Nợ ngắn hạn	1.176.479.108.651	1.231.049.848.350
	- Quỹ khen thưởng, phúc lợi	794.689.463	877.042.264
2	Nợ dài hạn	1.236.213.267.804	1.759.766.971.444
B	Vốn chủ sở hữu	707.589.543.750	654.463.507.240
1	Vốn chủ sở hữu	707.589.543.750	654.463.507.240
	- 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	-722.103.787.319	-775.229.823.829
	- Lợi ích cổ đông không kiểm soát		
2	Nguồn kinh phí và quỹ khác		
Tổng cộng nguồn vốn		3.120.281.920.205	3.645.280.327.034

II. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

STT	Chỉ tiêu	Năm 2018	2019
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.690.473.710.359	1.544.733.006.817
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	7.537.473.742	5.989.264.095
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.682.936.236.617	1.538.743.742.722
4	Giá vốn hàng bán	1.630.544.185.025	1.555.366.702.014
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	52.392.051.592	-16.622.959.292
6	Doanh thu hoạt động tài chính	12.077.877.414	13.531.464.636
7	Chi phí hoạt động tài chính	89.810.353.820	94.197.619.156
	- Chi phí lãi vay	60.589.651.777	92.206.517.771
8	Phần lãi hoặc lỗ trong công ty liên kết, liên doanh	2.480.040.090	1.699.056.142
9	Chi phí bán hàng	44.776.976.220	43.182.540.798
10	Chi phí quản lý doanh nghiệp	80.256.042.307	44.673.756.167
11	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	-147.893.403.251	-183.446.354.635
12	Thu nhập khác	209.409.022.011	248.059.342.201
13	Chi phí khác	10.201.179.029	13.159.394.509
14	Lợi nhuận khác	199.207.842.982	234.899.947.692
15	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	51.314.439.731	51.453.593.057
16	CP thuế thu nhập DN hiện hành	19.465.162	163.836.788
17	CP thuế thu nhập DN hoãn lại	34.156.984.292	219.600.042
18	Lợi nhuận sau thuế TNDN	17.137.990.277	51.070.156.227
19	LNST của Công ty mẹ	17.137.990.277	51.070.156.227
20	LNST của cổ đông không kiểm soát	0	0
21	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	122	365
22	Lãi suy giảm trên cổ phiếu	122	365

III. MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

STT	Chỉ tiêu		Năm 2018	Năm 2019
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/tổng tài sản	%	70,95	72,98
	- Tài sản ngắn hạn/tổng tài sản	%	29,05	27,02
2	Cơ cấu nguồn vốn			
	- Nợ phải trả/tổng nguồn vốn	%	82,05	77,32
	- Vốn chủ sở hữu/tổng nguồn vốn	%	17,95	22,68
3	Khả năng thanh toán			
	- Khả năng thanh toán nhanh	lần	0,75	0,64
	- Khả năng thanh toán hiện hành	lần	0,86	0,72
4	Tỷ suất lợi nhuận			
	- Lợi nhuận trước thuế/tổng tài sản	%	1,41	1,65
	- Lợi nhuận trước thuế/doanh thu thuần	%	3,05	3,34
	- Lợi nhuận trước thuế/vốn chủ sở hữu	%	7,84	7,27