

BÁO CÁO
Về kết quả năm 2020 và kế hoạch năm 2021

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 2020 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 2020;

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 Đại hội đồng cổ đông báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh năm 2020 và kế hoạch năm 2021 của Công ty như sau:

Phần I

Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2020

1. Đánh giá chung trong năm 2020

Tính đến ngày 31/12/2020, Công ty sở hữu đội tàu 12 chiếc với tổng trọng tải 405.112 dwt gồm 08 tàu hàng khô, hàng rời, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container, cùng với một số tàu thuê định hạn nên số lượng tàu khai thác thường xuyên khoảng 13-14 tàu.

Năm 2020 là năm vô cùng khó khăn của ngành vận tải biển do những ảnh hưởng từ dịch bệnh Covid-19 với nhiều thời điểm thị trường giảm sâu, mức cước vận chuyển rất thấp, hàng hóa khan hiếm, tàu không thể vào cảng làm hàng hoặc thay thuyền viên nhưng 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, bố trí điều động và thay thuyền viên. Đồng thời, tiếp tục quyết liệt triển khai thực hiện Đề án tái cơ cấu theo 03 hướng tái cơ cấu tổ chức, tái cơ cấu đội tàu và đặc biệt là tái cơ cấu tài chính để ổn định sản xuất kinh doanh, giảm bớt thiệt hại do dịch bệnh gây ra.

2. Đánh giá về thị trường vận tải biển

- Thị trường tàu hàng khô đầu năm 2020 diễn ra vô cùng khó khăn khi rơi tự do từ cuối tháng 12 năm 2019, cộng thêm việc phải chuyển sang sử dụng dầu có hàm lượng lưu huỳnh thấp với giá rất cao. Bên cạnh đó, thị trường liên tiếp giảm sâu do chịu ảnh hưởng nặng nề khi tình hình dịch bệnh Covid-19 diễn ra vô cùng phức tạp, đã trở thành đại dịch và lan ra gần như toàn thế giới. Các nước buộc phải có những hành động mạnh mẽ để đối phó trong đó có hành động phong tỏa các thành phố, cảng biển làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến toàn bộ nền kinh tế thế giới. Tình trạng hàng hóa khan hiếm và cước thấp kéo dài trong cả Quý I. Sau đó, thị trường bắt đầu có những dấu hiệu tích cực khi một số nước đã cơ bản kiểm soát được dịch bệnh và chuyển xã hội sang trạng thái vừa chống dịch vừa phát triển kinh tế. Từ cuối quý 2, thị trường đã có sự khởi sắc hơn khi chỉ số này dao động quanh mức 1.700 điểm nhưng động lực chính là sự tăng trưởng của các phân khúc tàu cỡ lớn như Capesize, Panamax... Phải đến cuối quý 3, thị trường tàu cỡ Handysize mới ổn định hơn so với 6 tháng đầu năm. Tuy nhiên, những lo ngại về làn sóng thứ 2 của dịch bệnh Covid-19 và lũ lụt tại Trung Quốc vẫn khiến cho thị trường có nhiều diễn biến bất ổn, khó lường cùng với cùng với điều kiện thời tiết xấu trong tháng 10 và tháng 11 tại Philippines, Việt Nam đã ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác đội tàu khô của Công ty.

- Thị trường vận tải dầu sản phẩm năm 2020 ở mức thấp trong hầu hết cả năm. Quãng thời gian sôi động ngắn ở tháng 3, tháng 4 chủ yếu do các hoạt động đầu cơ, tích trữ dầu giá rẻ vô cùng mạnh mẽ và nhu cầu thuê tàu làm kho chứa dầu của một số hãng dầu lớn. Số lượng các giao dịch thương mại thành công khá nhiều nên nhu cầu vận chuyển tăng và cước vận tải dầu sản phẩm cũng cải thiện rõ rệt. Trong thời gian còn lại của năm, thị trường có nhiều thời điểm giảm thấp kỷ lục như đầu quý 3, đầu quý 4 và đặc biệt là cuối quý 4 do ảnh hưởng của những kỳ nghỉ lễ cuối năm. Mặc dù thị trường khó khăn, hoạt động kinh doanh khai thác của hai tàu dầu Đại Nam và Đại Minh vẫn giữ được sự ổn định ở mức khá tốt trong suốt khoảng thời gian thực hiện hợp đồng cho thuê tàu định hạn với Công ty Petronas. Việc tận dụng tốt cơ hội thị trường để cho thuê 2 tàu dầu Đại Nam (đã 20 tuổi), Đại Minh (đã 16 tuổi) vào thời điểm hợp lý đã góp phần ổn định doanh thu, đem lại hiệu quả khai thác tàu ở mức cao hơn so với hình thức khai thác "spot" trong bối cảnh thị trường năm 2020 diễn biến rất xấu bởi ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 tại nhiều quốc gia.

- Thị trường Container nội địa đã gặp rất nhiều khó khăn ngay từ đầu năm 2020 do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19 bùng phát tại Trung Quốc dẫn tới giao thương tại biên giới với nước này gần như bị đình trệ, nguồn hàng đã khan hiếm lại càng khó khăn hơn, đặc biệt là hàng container lạnh bị sụt giảm trầm trọng. Sau đó, thị trường lại bị ảnh hưởng nhiều hơn bởi dịch bệnh Covid-19 do phải thực hiện chính sách giãn cách xã hội của Chính phủ và tiếp tục duy trì mức kém cho đến Quý 3 - mùa thấp điểm nhất trong năm theo thông lệ. Việc một số hãng tàu hết hạn cho thuê chạy nước ngoài không thể cho thuê được nữa nên phải đưa tàu về chạy tuyến nội địa, đã giảm cước sâu để hút hàng cũng gây sức ép giảm cước và áp lực về nguồn hàng cho đội tàu Container Công ty. Sang quý

4, thị trường dần khởi sắc và tăng trưởng do nhu cầu vận chuyển cuối năm tăng cao và hai tàu container đã tận dụng tốt cơ hội thị trường để hoạt động ổn định và hiệu quả trong quý 4.

3. Một số giải pháp chính đã thực hiện

Trước những khó khăn rất lớn của thị trường do ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19, Công ty đã áp dụng một số giải pháp chính sau để cố gắng cải thiện kết quả hoạt động chung.

3.1. Tái cơ cấu doanh nghiệp

Tiếp tục phát huy kết quả năm 2019, trong năm 2020 Công ty đã đạt được những kết quả chính sau đây:

Về tái cơ cấu tài chính

Sau nhiều năm nỗ lực đàm phán, Công ty đã tái cơ cấu được khoản nợ tại Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam (VCB) vào cuối năm 2020 và hiện nay đang tích cực đàm phán để tái cơ cấu khoản nợ cuối cùng đối với các ngân hàng thương mại tại BaovietBank.

Việc tái cơ cấu tài chính đã giúp Công ty từng bước lành mạnh hóa tình hình tài chính, tổng số nợ được xóa và giảm lãi vay, ghi nhận tăng doanh thu tính đến cuối năm 2020 là 679 tỷ đồng và khoan 03 năm không tính lãi tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam (từ 01/7/2016 - 01/7/2019), giảm lãi vay khoảng 190 tỷ đồng.

Về tái cơ cấu tổ chức

Năm 2020, Công ty tiếp tục thực hiện việc sắp xếp lại bộ máy tổ chức theo hướng tinh gọn, hiệu quả hơn. Đã tiếp tục sáp nhập một số phòng/ban trong Công ty và giảm bớt lao động tại Chi nhánh TP.HCM. Số lượng phòng, chi nhánh của Công ty đến hết năm 2020 đã giảm từ 25 xuống còn 14 đơn vị, hoàn thành tiến độ trong Đề án Tái cơ cấu.

Đến ngày 31/12/2020, số lượng người lao động tại văn phòng giảm xuống còn 158 người, giảm 48 người so với trước cơ cấu, tương đương giảm 23,3%, hoàn thành tiến độ trong Đề án tái cơ cấu (theo Đề án, số lượng người lao động văn phòng dự kiến giảm 20%). Công ty sẽ tiếp tục rà soát để tinh giản thêm nhân sự nhằm tăng năng suất và hiệu quả làm việc.

Trong năm, Công ty đã hoàn thành việc chuyển đổi 01 công ty TNHH MTV có hiệu quả kinh doanh thấp sang mô hình công ty cổ phần và thoái vốn tại đây xuống còn 36% vốn điều lệ.

Về tái cơ cấu đội tàu

Năm 2020, Công ty đã thanh lý 02 tàu hàng khô là Vĩnh Hưng và Vega Star. Tàu Đại Nam chưa được thanh lý do tàu là tài sản thế chấp tại Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam (VCB) và việc tái cơ cấu nợ với VCB hoàn thành vào ngày cuối của năm 2020.

Trong năm, Công ty chưa thực hiện việc đầu tư tàu. Để tăng năng lực vận chuyển và kết quả kinh doanh, Công ty đã tích cực tìm kiếm, giao dịch và thuê tàu ngoài với nhiều hình thức (thuê tàu trần, thuê chuyên, relet...).

3.2. Giải pháp về hoạt động kinh doanh

- Khởi khai thác thường xuyên bám sát thị trường để cố gắng đánh giá, tận dụng tốt cơ hội nhằm ký được những chuyến hàng hoặc cho thuê T/c có kết quả tốt nhất, giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực từ dịch Covid. Tìm kiếm các hợp đồng COA để ổn định nguồn hàng, trong năm Công ty có 02 hợp đồng COA.

- Tận dụng tốt cơ hội thị trường để cho thuê 2 tàu dầu Đại Nam (đã 20 tuổi), Đại Minh (đã 16 tuổi) vào thời điểm hợp lý, góp phần ổn định doanh thu, đem lại kết quả khai thác tàu ở mức cao hơn so với hình thức khai thác “spot” trong bối cảnh thị trường năm 2020 diễn biến rất xấu bởi ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 tại nhiều quốc gia.

- Đối với khối tàu container, Công ty đã cố gắng tăng cường phát triển hàng door to door, tận dụng tốt việc hồi phục của thị trường trong quý 4/2020 để cải thiện kết quả. Hiện nay, sau một thời gian dài sử dụng (hơn 10 năm) nên nhiều vỏ của Vosco bị giảm chất lượng. Vì vậy, Công ty đã và đang tìm cách thuê thêm vỏ từ bên ngoài để đáp ứng yêu cầu khách hàng nhằm nâng cao hiệu quả khai thác.

- Các bộ phận quản lý kỹ thuật, vật tư tiếp tục áp dụng nhiều biện pháp có hiệu quả để kiểm soát chi phí nhiên liệu, phụ tùng, vật tư, sửa chữa. Tăng cường kiểm soát chặt chẽ các thông số liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu của tàu hàng ngày cũng như trong Nhật ký máy để phát hiện xử lý kịp thời khi có dấu hiệu bất thường, lựa chọn vòng quay khai thác tối ưu và hành trình hợp lý cho từng tàu, sử dụng sơn chống hà, lắp chân vịt phụ để tiết kiệm nhiên liệu. Tăng cường công tác giám sát và hỗ trợ nhận nhiên liệu. Hoàn chỉnh phần mềm kiểm soát tiêu thụ nhiên liệu dầu nhớt, đưa việc kiểm soát tiêu thụ dầu nhớt vào nề nếp, đã thực hiện việc kiểm soát tiêu thụ hàng tháng để phát hiện và xử lý kịp thời các dấu hiệu bất thường.

Chủ động trao đổi với các nhà cung ứng tình hình cấp dầu tại các cảng chính về việc phong tỏa do dịch bệnh và có phương án kịp thời để đảm bảo kế hoạch chạy tàu.

Ngoài các giải pháp thường xuyên ở trên, do ảnh hưởng của dịch Covid-19, Công ty đã chủ động đàm phán với các nhà cung cấp Sơn, Dầu nhớt và các nhà cung cấp dịch vụ khác để giảm giá.

3.3. Giải pháp về nhân sự

Trong năm qua, Covid-19 đã ảnh hưởng rất nhiều tới hoạt động bình thường của khối thuyền viên. Nhiều nước ra lệnh phong tỏa biên giới, cảng biển, hàng không nên Công ty cũng như nhiều doanh nghiệp khác trên thế giới không thể thay thuyền viên khi cần thiết. Bên cạnh đó, khi tàu đến các cảng, ngay cả khi tàu về Việt Nam, thuyền viên trên tàu bị giám sát ở chế độ đặc biệt không

được đi bờ, thậm chí không được xuống cầu cảng dẫn tới tâm lý thuyền viên bị ảnh hưởng. Nhiều thuyền viên phải bắt đầc dĩ làm việc trên tàu với thời gian dài hơn thời gian của hợp đồng đã ký và rất nhiều giấy tờ của họ đã bị hết hạn. Việc cung ứng thực phẩm, đồ dùng thiết yếu cho tàu cũng gặp khó khăn. Kéo theo đó là giá cả và chi phí cấp thực phẩm, nhu yếu phẩm, nước ngọt cho các tàu tăng lên. Công ty đã hướng dẫn các tàu đặt thực phẩm và đồ thiết yếu đủ dùng cho thời gian dài đề phòng trường hợp tàu đến các cảng không thể cung ứng.

Ngay khi Việt Nam có kết quả khả quan hơn trong việc chống dịch Covid19, Công ty đã cố gắng tìm cách đưa tàu về Việt Nam thay người, dù có những chuyến chạy rỗng hoặc đi chệnh hướng, chịu thiệt hại phát sinh nhiều chi phí và cả chi phí đưa thuyền viên đi cách ly. Đến cuối năm, về cơ bản, Công ty đã bố trí thay được các thuyền viên đi từ trước đợt dịch để ổn định tâm lý cho người lao động.

4. Kết quả hoạt động SXKD trong năm 2020

Mặc dù Công ty đã hết sức nỗ lực và áp dụng nhiều giải pháp tích cực để cải thiện kết quả kinh doanh, thể hiện qua các chỉ tiêu về sản lượng và doanh thu đều vượt kế hoạch khá nhiều nhưng do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, thị trường vận tải biển năm 2020 giảm sút trầm trọng đã ảnh hưởng lớn tới kết quả kinh doanh của Công ty. ĐHĐCĐ giao kế hoạch năm 2020 với số lãi 30,89 tỷ đồng trên cơ sở tái cơ cấu được nợ với VCB và thanh lý thành công tàu Đại Nam, tổng thu của 02 khoản này nếu thực hiện được là khoảng 120 tỷ đồng. Cùng với việc hiệu quả sụt giảm từ việc giảm giá cước khoảng 100 tỷ đồng nên kết quả chung năm 2020, Công ty lỗ -187 tỷ đồng.

1	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2019	KH 2020	TH năm 2020	So sánh TH 2020 với (%)	
						TH 2019	KH 2020
1	Sản lượng vận chuyển	1.000T	6.775	5.370	6.675	98,52	124,30
	<i>Trong đó, tàu Công ty</i>	<i>1.000T</i>	<i>5.759</i>	<i>4.920</i>	<i>5.372</i>	<i>93,28</i>	<i>109,19</i>
2	Tổng Doanh thu	Tỷ đồng	1.805	1.282	1.362	75,46	106,24
	Trong đó, DT vận tải	Tỷ đồng	1.511	1.059	1.261	83,45	119,07
	<i>Tàu Công ty</i>	<i>Tỷ đồng</i>	<i>1.228</i>	<i>956</i>	<i>1.028</i>	<i>83,71</i>	<i>107,53</i>
3	LN trước thuế	Tỷ đồng	51	30,89	-187		

Về quỹ lương

ĐHĐCĐ thường niên năm 2020 đã phê duyệt quỹ lương năm 2019 của người lao động là 118,193 tỷ đồng và của người quản lý là 2,983 tỷ đồng.

Căn cứ kết quả kinh doanh năm 2020, Công ty đã chi lương cho người lao động là 103,849 tỷ đồng và người quản lý là 2,448 tỷ đồng.

5. Kết quả đầu tư và thanh lý tàu

Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020 đã phê duyệt kế hoạch thanh lý tài sản gồm tàu hàng khô Vega Star, trọng tải 22.035 dwt đóng năm 1994 và tàu dầu sản phẩm Đại Nam trọng tải 47.102 dwt đóng năm 2000.

Theo đó, Công ty đã bán và bàn giao tàu Vega Star ngày 10/9/2020. Thực hiện kế hoạch chuyển tiếp từ năm 2019, ngày 12/05/2020, Công ty đã bán và bàn giao tàu Vĩnh Hưng trọng tải 6.596 dwt đóng năm 2002 tại Việt Nam.

Công ty chưa thanh lý được tàu Đại Nam do trong năm tàu vẫn là tài sản thế chấp tại Ngân hàng Vietcombank, việc tái cơ cấu tài chính chỉ được hoàn thành vào ngày cuối của năm nên việc thanh lý tàu sẽ chuyển sang thực hiện trong năm 2021.

6. Về đầu tư khác

Do khó khăn về vốn nên Công ty không thực hiện công tác đầu tư trong năm 2020. Đồng thời, vẫn tiếp tục tìm kiếm các đối tác để thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB). Ngày 23/12/2020, sau khi cổ phiếu MSB được niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán, Công ty đã triển khai các thủ tục để trình bán số cổ phiếu này và hiện nay đang thực hiện bán.

7. Báo cáo tài chính tổng hợp năm 2020 (đã được kiểm toán)

Căn cứ Báo cáo tài chính của Công ty đã được Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC thực hiện việc kiểm toán, Hội đồng quản trị xin trình Hội đồng quản trị ĐHCĐ “Báo cáo tài chính tổng hợp năm 2020” với một số chỉ tiêu chính như sau: (Chi tiết xin tham khảo Báo cáo tài chính tổng hợp năm 2020 tóm tắt kèm theo).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2020

STT	Chỉ tiêu	Giá trị (tỷ đồng)
1	Tổng tài sản	2.796
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	508
4	Tổng doanh thu	1.362
5	Lợi nhuận trước thuế	-187
6	Lợi nhuận sau thuế	-187

Phần II

Kế hoạch SXKD năm 2021

1. Dự báo thị trường vận tải biển

Thị trường vận tải biển năm 2021 vẫn còn rất nhiều khó khăn thách thức do dịch bệnh Covid-19 vẫn chưa được kiểm soát và luôn có nguy cơ bùng phát trở lại tại các quốc gia trên thế giới nhất là với việc bùng phát mạnh tại Ấn Độ thời gian vừa qua đã có những tác động tiêu cực tới thị trường vận tải biển. Bên cạnh đó, cuộc chiến thương mại Mỹ - Trung vẫn còn dai dẳng và khó dự đoán. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến nền kinh tế thế giới dẫn tới việc thay đổi các tuyến vận tải truyền thống. Tình hình chính trị bất ổn tại một số khu vực trên thế giới đặc biệt là khu vực Trung Đông cũng sẽ dẫn đến những ảnh hưởng tiêu cực đến giá nhiên liệu cũng như nền kinh tế thế giới từ đó tác động tiêu cực lên thị trường vận tải.

Thị trường tàu hàng khô

Bước sang đầu năm 2021, thị trường tàu hàng khô có xu hướng tương đối ổn định với chiều hướng đi lên. Chỉ số tàu hàng khô BDI đã tăng từ mức 1.362 điểm cuối tháng 12/2020 lên mức 1.765 điểm ngày 25/01/2021 nhưng sau đó lại giảm mạnh vào đầu tháng 2 với đợt nghỉ Lễ Tết Âm lịch kéo dài. Tuy nhiên sau kỳ nghỉ, thị trường đột ngột đảo chiều và tăng mạnh đến cuối tháng đặc biệt là phân khúc tàu cỡ Supramax và Handymax. Số lượng các đơn hàng tăng lên đáng kể với mức cước được cải thiện bất chấp giá dầu cũng đã tăng tương đối cao. Chỉ số BDI ngày 01/2 chỉ là 1.444 điểm mà đến cuối tháng 2/2021 đã lên tới mức 1.700 điểm, vượt mức hơn 2.000 điểm trong tháng 3/2021 và hơn 3.000 điểm đầu tháng 5. Điểm nóng hỗ trợ thị trường tăng điểm mạnh những tháng đầu năm là thị trường Ấn Độ, do lượng tàu thiếu hụt trong khi nhu cầu xuất khẩu quặng đi Trung Quốc làm giá cước tăng mạnh kéo theo cả thị trường Thái Bình Dương tăng trên tất cả các tuyến.

Những tín hiệu rất tích cực về nhu cầu luân chuyển hàng hóa và cả giá hàng tăng cao mang lại hy vọng về một năm khá ổn định cho thị trường hàng khô. Tuy nhiên, diễn biến của dịch cúm Covid-19 vẫn đang rất phức tạp trên thế giới. Các biện pháp ngăn ngừa được thắt chặt, làm đình trệ sự luân chuyển hàng hóa đã tác động mạnh đến thị trường toàn cầu, đặc biệt là nền kinh tế Mỹ, Châu Âu, Nam Mỹ. Nền kinh tế Trung Quốc - đầu tàu của thị trường vận tải biển khu vực, được trông chờ sẽ phục hồi sau ảnh hưởng nặng nề kể từ đầu năm 2020, nhưng tình hình còn chậm chạp và hàng xuất khẩu hạn chế. Các chính sách đối đầu về kinh tế với các cường quốc như Mỹ và Úc cũng làm tăng rào cản cho hàng xuất, nhập khẩu. Đặc biệt với sự bùng phát dịch bệnh không kiểm soát được ở Ấn Độ đang là mối lo cho toàn cầu nói chung và thị trường vận tải biển nói riêng.

Thị trường tàu dầu sản phẩm

Trong Báo cáo triển vọng kinh tế toàn cầu, Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) đã hạ triển vọng phục hồi kinh tế của khu vực Trung Đông và Trung Á, dự đoán

tăng trưởng toàn khu vực sẽ giảm 4,1% theo báo cáo triển vọng khu vực mới nhất được công bố. IMF cũng cho rằng giá dầu không thể sớm phục hồi mạnh mẽ, dự đoán mức giá trong khoảng 40 đến 50 USD mỗi thùng vào năm 2021 và đó vẫn là một nửa con số 80 USD/thùng mà các quốc gia Trung Đông cần để cân đối ngân sách của mình.

Tăng trưởng về nguồn cung đội tàu vận chuyển dầu sản phẩm cỡ MR thực tế đã giảm trong những năm gần đây. Tiến trình phá dỡ tàu cũ đang ở mức chậm nhưng các yếu tố về thương mại và đặc biệt là các quy định mới khắt khe hơn từ các tổ chức quốc tế có thể sẽ góp phần thúc đẩy nhanh tiến trình này trong những năm tới. Số lượng tàu MR đóng mới dự kiến được bàn giao trong năm 2021 là khá nhiều, khoảng 80 tàu tương đương 4,023 triệu tấn DWT. Theo đánh giá của nhiều chuyên gia, mặc dù số lượng các tàu phá dỡ ở tuổi dưới 20 đã gia tăng nhưng tựu trung lại thì lượng cung tàu vẫn dư thừa nhiều so với cầu vận chuyển nên thị trường mặc dù sẽ phục hồi sau đại dịch Covid-19 nhưng chắc chắn sẽ không có nhiều đột biến. Hơn nữa diễn biến chính trị phức tạp tại một số khu vực điểm nóng có thể tạo ra những sự thay đổi lớn đến cầu vận chuyển và đây là điều khó có thể biết trước được. Trên thực tế, thị trường tàu dầu sản phẩm đã giảm thấp và rất khó khăn trong những tháng đầu năm. Công ty đã cố gắng cải thiện kết quả kinh doanh của tàu Đại Minh và đã ký được hợp đồng cho thuê định hạn với mức cước khá tốt đến hết năm 2021.

Thị trường tàu container nội địa

Từ trước đến nay lượng hàng hóa luân chuyển giữa hai miền Nam Bắc phụ thuộc nhiều vào việc đóng mở đường biên với Trung Quốc, thêm vào đó việc cấm vận hoặc áp thuế lên hàng hóa giữa Mỹ và Trung Quốc khiến luồng hàng từ nước ngoài đến và đi thay đổi kéo theo sản lượng hàng hóa vận chuyển tuyến nội địa cũng bị thay đổi theo. Một yếu tố nữa đó là sự dịch chuyển các điểm trung chuyển hàng hóa, trước kia HongKong, Singapore là điểm đến của các tàu mẹ, nhưng hiện nay Việt Nam đã thu hút các tàu cỡ lớn cập cảng Lạch Huyện, Cái Mép... Đặc biệt, khi dịch bệnh Covid-19 vẫn còn những diễn biến phức tạp, thị trường container nội địa năm 2021 rất khó dự đoán, tuy nhiên, trong những tháng đầu năm, Công ty đã tận dụng cơ hội thị trường, đồng thời đã tích cực điều chỉnh chính sách, tìm kiếm thị trường mới, đặc biệt là tìm kiếm hợp đồng lâu dài với các khách hàng lớn, ổn định và phát triển hàng door to door để nâng cao hiệu quả khai thác tàu.

2. Kế hoạch đầu tư năm 2021

Chuyển tiếp kế hoạch bán tàu dầu sản phẩm Đại Nam (47.102 DWT đóng năm 2000 tại Nhật Bản) từ năm 2020 sang năm 2021. Do tàu hết hạn giấy tờ và Công ty tính toán việc cho tàu lên đà sửa chữa để tiếp tục khai thác không hiệu quả bằng việc triển khai thanh lý tàu ngay nên Công ty đã cho tàu lay-up từ tháng 10/2020, chờ tái cơ cấu với VCB xong sẽ triển khai các thủ tục bán. Trước những diễn biến phức tạp của dịch bệnh Covid 19, để tránh phát sinh thêm chi phí và giảm thiểu rủi ro, Công ty đã triển khai bán tàu vào đầu năm 2021, tàu đã bán và bàn giao tàu cho người mua ngày 14/5/2021.

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB), Công ty đang theo dõi thị trường để bán toàn bộ số cổ phiếu đang nắm giữ trong năm 2021 với mục tiêu mang lại hiệu quả tốt nhất có thể.

3. Tiếp tục đề án tái cơ cấu

Trong năm 2021, 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 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: Việc thanh lý tàu Đại Nam đã hoàn thành. 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 2020	KH 2021	So sánh (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.675	5.000	74,91
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.362	1.227	90,09
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-187	30	

So với năm 2020, đội tàu Công ty giảm 03 tàu là Vĩnh Hưng, Vega Star và Đại Nam, tổng trọng tải 75.635 dwt tương đương giảm 17,5% tổng trọng tải nên chỉ tiêu kế hoạch về sản lượng và tổng doanh thu giảm so với thực hiện năm 2020.

Trong bối cảnh ngành vận tải biển nói riêng và nhiều ngành nghề khác nói chung đã và đang chịu ảnh hưởng tiêu cực từ dịch bệnh Covid-19, đội tàu của Công ty lại già thêm 01 tuổi, gặp nhiều khó khăn khi phải cạnh tranh với các tàu trẻ, hiện đại và năng lực vận chuyển của đội tàu bị giảm đi thì các chỉ tiêu trên được xây dựng với quyết tâm cao và công ty sẽ nỗ lực hết sức để có thể duy trì hoạt động ổn định của đội tàu, đạt được kết quả kinh doanh tốt nhất và có lãi.

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 ĐHCĐ 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 ĐHCĐ 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 2021 như sau:

- Của người lao động: 114,208 tỷ đồng
- Của người quản lý: 3,629 tỷ đồng

6. Về việc sửa đổi Điều lệ và các Quy chế nội bộ về quản trị Công ty

Ngày 31/12/2020, Bộ tài chính đã ban hành Thông tư số 116/2020/TT-BTC hướng dẫn một số điều về quản trị Công ty đối với Công ty đại chúng tại Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán. Theo đó, Thông tư này đã ban hành Điều lệ mẫu áp dụng đối với Công ty đại chúng và mẫu Quy chế nội bộ về Quản trị Công ty, Quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị và Quy chế hoạt động của Ban kiểm soát theo quy định tại Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 ngày 26 tháng 11 năm 2019, Luật doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020 và Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán. Để đảm bảo tổ chức quản trị doanh nghiệp phù hợp với quy định của Luật Doanh nghiệp 2020, Luật Chứng khoán 2015, Nghị định 155/2020/NĐ-CP và các quy định khác của pháp luật có liên quan, Công ty đã nghiên cứu và tiến hành sửa đổi, bổ sung Điều lệ tổ chức và hoạt động; Quy chế nội bộ về quản trị Công ty; Quy chế hoạt động của HĐQT và Quy chế hoạt động của Ban kiểm soát trình ĐHCĐ thông qua. (Có Tờ trình riêng về nội dung này).

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.

- Tập trung tìm tàu phù hợp để đầu tư hoặc thuê bareboat, đặc biệt là tàu dầu sản phẩm cỡ MR và tàu hàng rời cỡ Supramax/Handysize.

- Tiếp tục rà soát để tái cơ cấu tổ chức nhằm tinh gọn bộ máy tổ chức và nhân sự, tuyển dụng đào tạo nhân lực có chất lượng để bổ sung cho một số phòng. Có biện pháp phù hợp để tuyển dụng, đào tạo thuyền viên, kết hợp với việc nâng cao đời sống cho người lao động để thu hút và giữ chân người lao động, giảm thiểu tình trạng thiếu hụt về số lượng, yếu về chất lượng.

- Theo dõi chặt chẽ diễn biến thị trường, tình hình dịch bệnh Covid-19 để cố gắng tìm kiếm, lựa chọn, đánh giá các lô hàng phù hợp nhất nhằm hạn chế tác động của Covid 19 đến hoạt động đội tàu. Chủ động, khẩn cấp hơn nữa trong việc đánh giá thị trường, tìm kiếm hàng, đôn đốc, thu xếp 2 đầu bến để giảm chi phí ngày tàu, tăng khả năng quay vòng của tàu.

- 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. Đội tàu container cho thuê khoang (slot) chiếm tỷ trọng tối thiểu 50% tổng sản lượng hàng nội địa. Tỷ lệ hàng door to door trong tổng sản lượng hàng nội địa chiếm tỷ lệ tối thiểu 25%.

- 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. Nâng cao hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật, vật tư, nhiên liệu, bảo quản bảo dưỡng của thuyền viên để giảm thiểu sự cố và tiết kiệm chi phí.

- Tiếp tục triển khai ứng dụng các giải pháp công nghệ thông tin hiện đại vào hoạt động sản xuất kinh doanh.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2020 và kế hoạch năm 2021 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam. Kính trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2021 xem xét và phê duyệt.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận: *W*
- 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 TỔNG HỢP NĂM 2020 (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	829.327.979.147	824.980.309.112
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	53.009.600.464	61.285.997.411
2	Đầu tư tài chính ngắn hạn	86.500.000.000	87.002.000.000
3	Các khoản phải thu ngắn hạn	578.620.411.136	548.041.745.766
4	Hàng tồn kho	75.028.554.197	90.979.418.523
5	Tài sản ngắn hạn khác	36.169.413.350	37.671.147.412
B	Tài sản dài hạn	1.966.628.225.076	2.280.181.786.618
1	Các khoản phải thu dài hạn	5.214.900.000	9.063.030.561
2	Tài sản cố định	1.801.900.584.593	2.104.163.263.984
	- Tài sản cố định hữu hình	1.793.032.291.971	2.094.905.705.471
	- Tài sản cố định thuê tài chính	0	0
	- Tài sản cố định vô hình	8.868.292.622	9.257.558.513
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	86.427.310.070	99.833.397.343
6	Tài sản dài hạn khác	73.085.430.413	67.122.094.730
Tổng cộng tài sản		2.795.956.204.223	3.105.162.095.730
A	Nợ phải trả	2.287.458.806.640	2.409.406.629.962
1	Nợ ngắn hạn	911.949.821.618	1.173.193.362.158
	- Quỹ khen thưởng, phúc lợi	405.814.167	425.414.167
2	Nợ dài hạn	1.375.508.985.022	1.236.213.267.804
B	Vốn chủ sở hữu	508.497.397.583	695.755.465.768
1	Vốn chủ sở hữu	508.497.397.583	695.755.465.768
	- 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	-921.195.933.486	-733.937.865.301
	- Lợi ích cổ đông không kiểm soát		
2	Nguồn kinh phí và quỹ khác		
Tổng cộng nguồn vốn		2.795.956.204.223	3.105.162.095.730

II. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

STT	Chỉ tiêu	Năm 2019	2020
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.544.380.987.170	1.281.252.463.965
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	5.989.264.095	3.982.511.836
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.538.391.723.075	1.277.269.952.129
4	Giá vốn hàng bán	1.551.284.817.195	1.310.986.104.537
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	-12.893.094.120	-33.716.152.408
6	Doanh thu hoạt động tài chính	7.824.602.260	11.581.591.476
7	Chi phí hoạt động tài chính	94.192.378.877	123.171.819.166
	- Chi phí lãi vay	92.206.517.771	121.718.262.497
8	Phần lãi hoặc lỗ trong công ty liên kết, liên doanh	0	0
9	Chi phí bán hàng	43.182.540.798	27.011.056.816
10	Chi phí quản lý doanh nghiệp	43.521.183.184	87.603.554.653
11	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	-185.964.594.719	-259.920.991.567
12	Thu nhập khác	248.059.342.201	72.821.799.581
13	Chi phí khác	13.159.394.509	176.557.911
14	Lợi nhuận khác	234.899.947.692	72.645.241.670
15	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	48.935.352.973	-187.275.749.897
16	CP thuế thu nhập DN hiện hành	0	0
17	CP thuế thu nhập DN hoãn lại	219.600.042	-17.681.712
18	Lợi nhuận sau thuế TNDN	48.715.752.931	-187.258.068.185
19	LNST của Công ty mẹ	48.715.752.931	-187.258.068.185
20	LNST của cổ đông không kiểm soát	0	0
21	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	348	-1.338
22	Lãi suy giảm trên cổ phiếu	348	-1.338

III. MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

STT	Chỉ tiêu		Năm 2019	Năm 2020
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/tổng tài sản	%	73,43	70,34
	- Tài sản ngắn hạn/tổng tài sản	%	26,57	29,66
2	Cơ cấu nguồn vốn			
	- Nợ phải trả/tổng nguồn vốn	%	77,59	81,81
	- Vốn chủ sở hữu/tổng nguồn vốn	%	22,41	18,19
3	Khả năng thanh toán			
	- Khả năng thanh toán nhanh	lần	0,63	0,83
	- Khả năng thanh toán hiện hành	lần	0,70	0,91
4	Tỷ suất lợi nhuận			
	- Lợi nhuận trước thuế/tổng tài sản	%	1,58	
	- Lợi nhuận trước thuế/doanh thu thuần	%	3,18	
	- Lợi nhuận trước thuế/vốn chủ sở hữu	%	7,03	