

BÁO CÁO

**Về kết quả năm 2012 và nhiệm kỳ I (2008 - 2012);
Kế hoạch năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017)**

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

Căn cứ quyền hạn và trách nhiệm được quy định tại Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam; Căn cứ các chỉ tiêu nhiệm vụ kế hoạch SXKD đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2012 và các năm trong nhiệm kỳ I (2008 - 2012) phê duyệt, Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trân trọng báo cáo kết quả thực hiện nhiệm kỳ I (2008 - 2012) và năm 2012; Kế hoạch năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017) đề ĐHĐCĐ thường niên năm 2013 xem xét thông qua.

Phần I

Kết quả sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ I (2008 - 2012) và năm 2012

1. Đánh giá chung trong nhiệm kỳ I

Nhiệm kỳ I của Công ty nằm trong giai đoạn vô cùng khó khăn mà ngành vận tải biển nói chung và Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam nói riêng đã trải qua. Cuộc khủng hoảng tài chính dẫn đến suy thoái kinh tế toàn cầu bùng phát từ năm 2008 với rất nhiều hệ lụy xấu, đến nay vẫn chưa dừng lại và tiếp tục xấu đi do khủng hoảng nợ công nghiêm trọng tại khu vực đồng tiền chung Châu Âu (Eurozone). Bên cạnh đó là các tác động tiêu cực từ tình hình chính trị thế giới diễn biến rất phức tạp khi Trung Quốc liên tục có những động thái gia tăng sức ép với các quốc gia láng giềng về đường biên giới trên biển, khủng hoảng chính trị ở Bắc Phi lan rộng; khủng hoảng hạt nhân tại bán đảo Triều Tiên; thảm họa động đất, sóng thần ở Nhật Bản, lũ lụt ở Thái Lan; cướp biển Somali... càng làm cho nền kinh tế thế giới suy thoái. Những sự kiện trên đã ảnh hưởng lớn tới quan hệ thương mại giữa các quốc gia, các khu vực và toàn cầu, làm giảm sản lượng xuất khẩu hàng hóa toàn thế giới.

Trong nước, Chính phủ thực hiện điều tiết chính sách kinh tế vĩ mô theo hướng kiềm chế lạm phát dẫn đến việc thắt chặt chính sách tiền tệ đã ảnh hưởng nhiều đến hiệu quả kinh doanh và khả năng thanh toán của các doanh nghiệp.

Các nút thắt của nền kinh tế là nợ đọng tiền vốn lớn, hàng tồn kho cao và tổng cầu thấp đã làm gia tăng khó khăn cho nền kinh tế.

Đối với thị trường vận tải biển, trong giai đoạn phát triển “nóng” vào những năm 2005 - 2007, lượng tàu đặt đóng tăng mạnh, khi thị trường đi xuống, cung về tàu là quá lớn so với nhu cầu vận chuyển, ảnh hưởng nghiêm trọng đến thị trường vận tải biển, khiến cho giá cước xuống rất thấp. Chỉ số thị trường cước tàu hàng khô BDI từng đạt đỉnh vào giữa năm 2008 là 11.793 điểm đã giảm nhanh xuống 663 điểm vào cuối năm 2008 và chao đảo ở mức 700 - 4.500 điểm trong năm 2009. Năm 2010, Công ty đã kỳ vọng vào sự phát triển trở lại với chỉ số BDI dao động ở mức 1.700 - 4.200 điểm nhưng thị trường vận tải nói riêng và kinh tế thế giới nói chung tiếp tục lún sâu vào khủng hoảng. Năm 2011, chỉ số BDI thường xuyên dưới 2.000 điểm và năm 2012 thì thường xuyên ở dưới mức 1.000 điểm. Chỉ số này đã lập đáy mới vào đầu tháng 02/2012 ở mức 647 điểm.

Thị trường hàng hóa và giá cước xuống thấp trong khi hầu hết các chi phí đầu vào đều tăng như lãi suất vốn vay, chênh lệch tỷ giá, chi phí nhiên liệu, phụ tùng, vật tư, chi phí sửa chữa... mỗi năm lại hình thành mặt bằng giá mới cao hơn, đặc biệt là chi phí nhiên liệu. Giá mua nhiên liệu FO/DO vào thời điểm tháng 10 năm 2007 chỉ là 356/591 usd/tấn nhưng đến cuối năm 2012, mức giá đối với FO/DO là 652/1.000 usd/tấn, tăng lần lượt là 296/409 usd/tấn, tương đương tăng 83%/69%. Đặc biệt, giá nhiên liệu mua bình quân trong tháng 4/2012 lên tới 733/1.054 usd/tấn lần lượt đối với FO/DO.

Những tác động tiêu cực trên đã gây trở ngại lớn cho việc lập và thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh cũng như tác động xấu đến chiến lược phát triển của doanh nghiệp.

2. Kết quả thực hiện năm 2012 và nhiệm kỳ I (2008 - 2012)

Tuy gặp nhiều khó khăn nhưng toàn thể CBCNV và tập thể Lãnh đạo 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. Lãnh đạo Công ty đã chỉ đạo các bộ phận chuyên môn áp dụng nhiều biện pháp để tăng thu, quản lý chi phí ở mức hợp lý theo hướng chỉ chi những khoản thực sự cần thiết, vận dụng linh hoạt các chính sách, chế độ của Nhà nước nhằm đạt hiệu quả kinh doanh cao nhất. Về cơ bản, trong nhiệm kỳ I, từ khi mới chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ năm 2008 đến năm 2011, Công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu SXKD mà ĐHĐCĐ thường niên hàng năm giao.

Riêng năm 2012 là năm khó khăn nhất của Công ty kể từ khi thành lập với doanh thu giảm mạnh (dù tàu có hàng, chạy rộng ít, hầu như không phải chờ kế hoạch nhưng cước rất thấp) và chi phí cho hoạt động đội tàu duy trì ở mức rất cao, đặc biệt là chi phí nhiên liệu thường xuyên chiếm tỷ trọng khoảng 50% doanh thu vận tải. Mặc dù Công ty đã rất nỗ lực trong công tác khai thác tàu, giảm tối đa các chi phí, tận dụng mọi nguồn lực để duy trì ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh nhưng kết quả đã không cân bằng được thu chi. Kết quả kinh doanh của Công ty không đạt kế hoạch và bị lỗ chủ yếu là do thị trường vận tải biển gặp nhiều khó khăn, chưa thoát ra khỏi chu kỳ suy thoái khi cước vận tải

biển vẫn ở mức thấp, nguồn hàng khan hiếm, giá nhiên liệu đang ở mức cao. Ngoài ra, với tổng trọng tải đội tàu năm 2012 không thay đổi, Công ty vẫn giữ vững hoạt động của đội tàu, bảo toàn vốn góp của các cổ đông, đảm bảo việc làm, thu nhập cho người lao động, động viên người lao động cùng Công ty từng bước vượt qua giai đoạn khó khăn.

Dù gặp nhiều khó khăn nhưng Công ty cũng có những thuận lợi như luôn được sự quan tâm chỉ đạo sát sao của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các cơ quan chức năng của Trung ương và địa phương; được sự đồng lòng và ủng hộ của các cổ đông. Đồng thời, HĐQT, Đảng ủy, Ban điều hành, Công đoàn Công ty luôn đoàn kết thống nhất trong việc xây dựng và thực hiện các mục tiêu trong Nghị quyết của ĐHĐCĐ, tạo sự tin tưởng cho tập thể người lao động và các cổ đông của Công ty.

2.1. Kết quả thực hiện năm 2012

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Kế hoạch 2012	Thực hiện 2012	Tỷ lệ (%)
A	B	C	1	2	2/1
1	Số tàu tại thời điểm 31/12	Chiếc	25	25	100,00
2	Tổng trọng tải tại ngày 31/12	DWT	590.000	560.422	94,99
3	Sản lượng (trong đó có 60.459 TEU)	1.000 T	7.300	6.288	86,14
4	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	3.200	2.450	76,56
5	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	12	-31,91	
6	Cổ tức	%	0	0	

Trong đó, các chỉ tiêu sản lượng, doanh thu, lợi nhuận không đạt kế hoạch là do các nguyên nhân đã nêu ở trên. Về tổng trọng tải đội tàu không đạt là do kế hoạch nhận tàu đóng mới Vosco Sunrise, trọng tải 56.200 dwt bị chậm lại vì Tổng công ty CNTT Nam Triệu chậm bàn giao từ kế hoạch cũ vào tháng 11/2012 sang tháng 5/2013. Ngoài ra, ĐHĐCĐ thường niên năm 2012 đã phê duyệt bán cụ thể 01 tàu Ocean Star, trọng tải 18.366 dwt nhưng do giá tàu liên tục giảm nên Công ty dừng chưa bán tàu này ngay trong năm 2012 để tránh thiệt thòi và chuyển sang tiếp tục bán trong năm 2013 với hy vọng giá bán sẽ được cải thiện hơn.

Về thực hiện đơn giá tiền lương: Trong năm 2012, căn cứ Nghị quyết số 06/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2012 của ĐHĐCĐ thường niên năm 2012, Công ty đã áp dụng đơn giá tiền lương theo mức 80 đồng/1.000 đồng doanh thu. Theo đó, tổng quỹ lương được phê duyệt trong năm 2012 là 195,6 tỷ đồng.

Căn cứ kết quả SXKD, nhằm chia sẻ khó khăn về tài chính của Công ty và tăng cường vai trò, trách nhiệm của mỗi CBCNV đối với kết quả SXKD chung, Công ty đã quyết định điều chỉnh giảm lương của cả khối phòng ban quản lý và thuyền viên đang làm việc trên các tàu từ ngày 01/9/2012. Theo đó, đối với khối phòng ban quản lý: Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch HĐQT, Ban điều hành, Chủ tịch Công đoàn giảm 10%; Trưởng, phó phòng ban và tương đương

giảm 7%; các CBCNV hưởng bảng lương 3, 4 giảm 5%. Đối với thuyền viên đang làm việc trên tàu: Sĩ quan quản lý giảm 7%; các thuyền viên khác giảm 5% (các mức giảm trên là theo tổng lương). Cán bộ phòng ban hưởng bảng lương 1, 2; thuyền viên đi học, nghỉ phép, chờ việc vẫn hưởng lương theo mức hiện hành của Công ty. Các chi nhánh áp dụng quy định xét lương theo quyết định số 835/QĐ-VOSCO ngày 02/11/2011.

Trong năm, Công ty đã thực hiện chi 194,24 tỷ đồng tiền lương, bằng 99,23% kế hoạch được phê duyệt.

2.2. Kết quả thực hiện nhiệm kỳ I

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH năm 2008	TH năm 2009	TH năm 2010	TH năm 2011	TH năm 2012	Bình quân 5 năm
1	Tổng trọng tải tại thời điểm 31/12	DWT	545.350	546.538	610.835	560.422	560.422	564.713
2	Sản lượng vận chuyển	1.000 Tấn	5.884	6.865	7.276	7.238	6.288	6.710
	<i>Trong đó: container</i>	<i>TEU</i>	<i>2.270</i>	<i>52.223</i>	<i>53.700</i>	<i>55.100</i>	<i>60.459</i>	<i>44.750</i>
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.977	2.090	2.905	3.511	2.450	2.787
4	Tổng tài sản	Tỷ đồng	4.418	4.634	4.860	5.268	5.073	4.851
5	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	337,4	63,95	134,16	9,21	-31,91	102,56
6	Cổ tức	%	15	5	8	0	0	5,6

So sánh kế hoạch ĐHĐCĐ thường niên các năm giao xem tại Phụ lục số 01 kèm theo.

Trong 05 năm của nhiệm kỳ I, chỉ tiêu doanh thu năm 2011 cao hơn hẳn các năm khác mặc dù thị trường năm 2011 vẫn hết sức khó khăn là do ngoài doanh thu chính là vận tải, Công ty đã tiến hành bán 03 tàu, trong đó có 02 tàu cũ cần thanh lý và tàu dầu sản phẩm Đại Việt trọng tải 37.432 dwt. Tàu này tuy còn mới nhưng không còn phù hợp với điều kiện khai thác hiện nay nên Công ty bán tàu để thu hồi vốn đầu tư, bù đắp sự thiếu hụt về tài chính cho Công ty (sẽ báo cáo thêm tại nội dung: các dự án bán tàu ở dưới).

3. Kết quả đầu tư phát triển đội tàu

3.1. Các dự án đóng mới tàu biển trong nước

Trong giai đoạn 2008 - 2012, với nguồn vốn tự có cùng vốn vay từ các ngân hàng thương mại và Ngân hàng Phát triển Việt Nam, Công ty đã đóng mới và đưa vào khai thác 02 tàu hàng khô là Lucky Star (22.777 dwt, đóng năm 2009) và Blue Star (22.704 dwt, đóng năm 2010) tại Tổng công ty CNTT Bạch Đằng. Việc đóng mới 02 tàu này nằm trong chương trình đóng mới 32 tàu biển trong nước được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Hai tàu Lucky Star và Blue

Star lần lượt được nhận bàn giao và đưa vào khai thác tháng 8/2009 và tháng 7/2010.

Ngoài ra, thực hiện chủ trương hỗ trợ Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam trong Chương trình tái cơ cấu theo chỉ đạo của Chính phủ, được sự hỗ trợ về nguồn vốn của Ngân hàng Phát triển Việt Nam, tháng 01/2011, Công ty đã ký hợp đồng mua và đóng hoàn thiện tàu hàng rời Vosco Sunrise trọng tải 56.200 dwt với Tổng Công ty CNTT Nam Triệu (Nasico). Ngày 16/12/2012, tàu đã được hạ thủy thành công và dự kiến sẽ được bàn giao trong tháng 5/2013.

Như vậy, nếu tính cả tàu Vosco Sunrise, trong 5 năm qua Công ty đã đóng mới được 03 tàu với tổng trọng tải 101.681 dwt, không chỉ giúp cho đội tàu Vosco được trẻ hóa và tăng năng lực vận chuyển mà còn góp phần tháo gỡ khó khăn cho Tập đoàn CNTT Việt Nam (Vinashin).

3.2. Các dự án mua tàu

Ngoài việc đóng mới trong nước, Công ty đã thực hiện kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu thông qua hình thức mua tàu đang khai thác từ nước ngoài với mức giá hợp lý theo thời điểm đầu tư nhằm tăng tấn trọng tải và đảm bảo cơ cấu, tuổi tàu hợp lý. Trong giai đoạn 2008 - 2012, Công ty đã mua 06 tàu, tổng trọng tải 195.596 dwt với tổng số tiền mua là 141,18 triệu Usd. Trong số tàu trên có 02 tàu container được đầu tư bằng nguồn vốn tự có của Công ty là tàu Fortune Freighter (sức chở 561 TEU đóng năm 1997) và Fortune Navigator (sức chở 560 TEU đóng năm 1998) cùng đóng tại Nhật Bản được đầu tư để phục vụ việc mở tuyến container nội địa Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh - Hải Phòng, góp phần đa dạng hóa các hoạt động kinh doanh của Công ty.

Bốn tàu còn lại đều đóng tại Nhật Bản gồm tàu Neptune Star (trọng tải 25.398 dwt, đóng năm 1996, mua năm 2008) và 03 tàu hàng rời chuyên dụng hiện đại là các tàu Vosco Star (46.671 dwt, đóng năm 1999, mua năm 2008), Vosco Sky (52.523 dwt, đóng năm 2001, mua năm 2010) và Vosco Unity (53.552 dwt đóng năm 2004, mua năm 2011). Các tàu trên được khai thác hiệu quả, góp phần quan trọng vào tăng doanh thu vận tải của đội tàu Công ty.

3.3. Các dự án bán tàu

Giai đoạn 2008 - 2012, Công ty đã thanh lý được 10 tàu, tổng trọng tải 149.585 dwt, bao gồm 07 tàu hàng khô (Fortune Freighter, Fortune Navigator, Sông Hằng, Thái Bình, Cabot Orient, Vĩnh Long, Sông Tiền) và 03 tàu dầu sản phẩm (Đại Long, Đại Hùng, Đại Việt), thu về 39,13 triệu Usd. Hầu hết các tàu được thanh lý đều là những tàu cũ, đã hết hoặc gần hết khấu hao. Riêng dự án bán tàu Đại Việt, tuy là tàu mới (đóng năm 2005) nhưng do tàu đóng tại Hàn Quốc có mức tiêu thụ nhiên liệu cao không phù hợp với điều kiện khai thác hiện tại và việc bán tàu đã mang lại khoản lãi hơn 200 tỷ cho Công ty, góp phần quan trọng vào việc cải thiện kết quả kinh doanh trong năm 2011. Việc thanh lý các tàu cũ đã giúp Công ty cải thiện kết quả kinh doanh, có nguồn tài chính để đầu tư các tàu mới, phù hợp hơn, góp phần thực hiện chiến lược trẻ hóa, hiện đại hóa và tăng sức cạnh tranh của đội tàu.

4. Kết quả các dự án đầu tư, thanh lý khác

4.1. Các dự án đầu tư thiết bị xếp dỡ và các trang thiết bị khác phục vụ sản xuất kinh doanh

Để phục vụ cho hoạt động của đội tàu container, tháng 10/2008 Công ty đã triển khai dự án đầu tư 1.200 TEU vỏ container mới. Năm 2009, Công ty tiếp tục đầu tư thêm 1.200 TEU vỏ container mới để đảm bảo đủ lượng vỏ phục vụ cho đội tàu container.

Ngoài ra, nhằm đa dạng hóa và đẩy mạnh hoạt động của các dịch vụ hàng hải, Công ty đã từng bước đầu tư cơ sở vật chất cho các đơn vị dịch vụ. Trong đó, ưu tiên những dự án có vốn đầu tư nhỏ nhưng tạo thêm việc làm, đem lại nguồn thu và hiệu quả ngay. Năm 2009, Công ty thực hiện dự án mua 01 xe nâng vỏ container loại reachstacker và đóng mới 01 xà lan cấp nước ngọt tự hành trọng tải 350 tấn (100% vốn tự có của Công ty).

4.2. Kết quả thanh lý, chuyển nhượng tài sản cố định và thoái vốn tại các đơn vị khác

Từ năm 2008, do ảnh hưởng từ cuộc khủng hoảng kinh tế - tài chính, thị trường vận tải biển gặp rất nhiều khó khăn. Để đảm bảo ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh, Công ty đã thực hiện thoái vốn tại một số đơn vị khác để tập trung cho hoạt động kinh doanh chính. Năm 2009, đã bán toàn bộ 1.012.500 cổ phần tại Công ty cổ phần Hàng hải Hà Nội, 731.250 cổ phần tại Công ty cổ phần Chứng khoán Hải Phòng, thoái một phần vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (bán 4 triệu cổ phần). Năm 2010, Công ty đã tiến hành chuyển nhượng quyền sử dụng đất và nhà tại chi nhánh Vũng Tàu. Các biện pháp này đã góp phần tạo điều kiện cho Công ty vượt qua được khó khăn về vốn, bổ sung dòng tiền cho hoạt động thanh toán và góp phần vào hiệu quả kinh doanh của Công ty.

5. Kết quả chuyển đổi mô hình tổ chức của Công ty

5.1. Kết quả niêm yết Công ty

Thực hiện Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên năm 2009, Công ty đã tiến hành các thủ tục để đăng ký niêm yết toàn bộ 140 triệu cổ phiếu của Công ty tại Sở Giao dịch chứng khoán Tp. Hồ Chí Minh. Ngày 08/9/2010, cổ phiếu của Công ty chính thức giao dịch.

Tên cổ phiếu: CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

Loại cổ phiếu: CỔ PHẦN PHỔ THÔNG

Mã chứng khoán: VOS

Mệnh giá: 10.000 đồng

Tổng số lượng niêm yết: 140.000.000 cổ phần

Tổng giá trị niêm yết: 1.400.000.000.000 đồng

Số lượng cổ phiếu đang lưu hành theo từng loại: 138.110.000 cổ phần (Một trăm ba mươi tám triệu, một trăm mười nghìn cổ phiếu). Tất cả đều là cổ phần phổ thông.

Số lượng cổ phiếu quỹ thời điểm hiện tại: 1.890.000 cổ phần. Công ty sẽ xử lý số cổ phiếu quỹ này khi có cơ hội để thu hồi vốn đầu tư có hiệu quả và sẽ báo cáo lại các cổ đông sau khi thực hiện.

5.2. Sắp xếp, đổi mới và thành lập các công ty con

Thực hiện kế hoạch phát triển và đổi mới doanh nghiệp cũng như tăng hiệu quả hoạt động của các chi nhánh theo chỉ đạo chung của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đối với phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp và cũng được ĐHĐCĐ hàng năm phê duyệt, Công ty đã triển khai và thành lập 04 Công ty con trên cơ sở chuyển đổi và sát nhập 05 chi nhánh, đó là:

- Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Vosco (Vtsc): Được thành lập trên cơ sở 02 Chi nhánh Vosco - Xí nghiệp Dịch vụ Đại lý Sơn và Xí nghiệp Đại lý Dầu với số vốn điều lệ là 18 tỷ đồng, trong đó Vosco nắm giữ cổ phần chi phối bằng 51% vốn điều lệ. Vtsc chính thức đi vào hoạt động từ ngày 01/01/2011 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0201137068 ngày 22 tháng 12 năm 2010 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng.

- Công ty TNHH MTV Đại lý tàu biển và Logistics Vosco (Vosal): Được thành lập trên cơ sở chi nhánh Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam – Đại lý tàu biển và Logistics với số vốn điều lệ 15 tỷ đồng do Vosco nắm giữ 100%. Vosal chính thức đi vào hoạt động từ ngày 16/11/2010 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0201130601 ngày 15 tháng 11 năm 2010 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng.

- Công ty TNHH MTV Sửa chữa và Dịch vụ tàu biển Vosco (Voras): Được thành lập trên cơ sở Chi nhánh Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam – Xí nghiệp sửa chữa và dịch vụ tàu biển với số vốn điều lệ 17 tỷ đồng do Vosco nắm giữ 100%. Voras chính thức đi vào hoạt động từ ngày 16/11/2010 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0201130591 ngày 15 tháng 11 năm 2010 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng.

- Công ty TNHH MTV dịch vụ hàng hải Vosco (Vomaser): Được thành lập trên cơ sở chi nhánh Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam – Đại lý tàu biển và Dịch vụ Hàng hải với số vốn điều lệ 15 tỷ đồng do Vosco nắm giữ 100%. Vomaser chính thức đi vào hoạt động từ ngày 01/9/2011 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0311081202 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh.

Sau khi thành lập các công ty con, Công ty đã tiến hành chấm dứt hoạt động của các chi nhánh, đó là: Xí nghiệp sửa chữa và dịch vụ tàu biển, Đại lý tàu biển và Logistics; Đại lý tàu biển và Dịch vụ hàng hải. Ngoài ra Công ty đã tiến hành chấm dứt hoạt động chi nhánh Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam tại Quảng Ngãi do hoạt động dịch vụ tại địa phương này rất hạn chế.

Đến nay, đã có 03/04 công ty con kinh doanh có hiệu quả. Chỉ còn 01 đơn vị do chịu nhiều tác động tiêu cực từ thị trường vận tải biển nên vẫn gặp khó khăn và chưa có hiệu quả.

Hiện nay Công ty đang khẩn trương giải quyết các nghĩa vụ về công nợ, tài sản để chấm dứt hoạt động của 02 chi nhánh đã sát nhập thành Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Vosco là Xí nghiệp Dịch vụ Đại lý Sơn và Xí nghiệp Đại lý Dầu.

Đánh giá chung

Như vậy, trong giai đoạn 2008 – 2012, Công ty đã nâng tấn trọng tải đội tàu từ 469 nghìn dwt lên 560 nghìn dwt, có thời điểm đội tàu đạt mức 610 nghìn dwt với 28 tàu vào đầu năm 2011. Tuổi tàu bình quân giữ ở mức khoảng 14 tuổi, riêng năm 2010 giảm xuống còn 12 tuổi.

Việc mua, bán, đóng mới tàu của Công ty được đánh giá là phù hợp với quy hoạch phát triển của ngành và chiến lược phát triển đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Kế hoạch mua, bán, đóng mới tàu hàng năm đều được Công ty xây dựng và ĐHĐCĐ thường niên thông qua. Các dự án mua, bán, đóng mới từng tàu cụ thể đều được Hội đồng quản trị phê duyệt, ra quyết định theo đúng thẩm quyền.

Về hiệu quả các dự án: Khi lập dự án khả thi, Công ty tính toán thời gian thực hiện dự án đối với các tàu đóng mới là 20 năm và tàu đã qua sử dụng là 15 năm. Ảnh hưởng lớn nhất đến các dự án đầu tư là việc cước vận tải suy giảm mạnh trong khi các chi phí đầu vào tăng cao đặc biệt là chi phí nhiên liệu, lãi vay và chênh lệch tỷ giá các khoản vay có gốc ngoại tệ. Nhìn chung, các dự án đầu tư trong giai đoạn này đều phát huy hiệu quả, có những đóng góp tích cực vào kết quả kinh doanh chung của Công ty.

Về cơ bản, Công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu SXKD mà ĐHĐCĐ thường niên các năm giao. Riêng kết quả kinh doanh năm 2012 không đạt kế hoạch và bị lỗ chủ yếu là do thị trường vận tải biển gặp nhiều khó khăn, chưa thoát ra khỏi chu kỳ suy thoái khi cước vận tải biển luôn ở mức thấp, nguồn hàng khan hiếm, giá nhiên liệu duy trì ở mức cao và không thực hiện bán tàu do diễn biến của thị trường mua bán tàu suy giảm liên tục. Tuy vậy, Công ty vẫn giữ vững hoạt động đội tàu, bảo toàn vốn góp cho các cổ đông, đảm bảo việc làm, thu nhập cho người lao động, động viên người lao động cùng Công ty từng bước vượt qua giai đoạn khó khăn.

Phần II

Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2012 (đã được kiểm toán)

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2005;

Căn cứ Điều lệ Tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Thực hiện Nghị quyết số 06/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2012, HĐQT đã có Nghị quyết số 61/NQ-HĐQT ngày 20/6/2012 về việc chọn Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn (A&C) thực hiện việc kiểm toán báo cáo tài chính hợp nhất năm 2012 của Công ty, đến nay đã hoàn thành.

Hội đồng quản trị Công ty xin trình ĐHĐCĐ xem xét và thông qua “Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2012” của Công ty sau khi đã được kiểm toán theo đúng các quy định pháp luật hiện hành như sau (chi tiết xin tham khảo Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2012 tóm tắt kèm theo).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2012

<i>Đơn vị: Tỷ đồng</i>		
STT	Chỉ tiêu	Giá trị
1	Tổng tài sản	5.073
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	1.406
4	Tổng doanh thu	2.450
5	Lợi nhuận trước thuế	-31,91
6	Lợi nhuận sau thuế	-33,18

Phần III

Kế hoạch SXKD năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017)

1. Thị trường vận tải biển trong nước và quốc tế

1.1. Thị trường vận tải biển quốc tế

Theo đánh giá chung của các nhà phân tích, viễn cảnh kinh tế thế giới năm 2013 dự báo không sáng sủa hơn 2012, thậm chí có thể xuất hiện “một cơn bão suy thoái lớn” xuất phát từ sự suy thoái của nền kinh tế Mỹ, sự khủng hoảng của khu vực đồng tiền chung Châu Âu (Eurozone), xung đột quân sự tại Iran, bán đảo Triều Tiên và sự xuống dốc của các thị trường mới nổi, đặc biệt là Trung Quốc. Tăng trưởng kinh tế toàn cầu được dự kiến sẽ ở mức khoảng 2%, tỷ lệ thất nghiệp cao sẽ khiến tình hình càng trở nên tồi tệ hơn. Tuy nhiên, vẫn có những luồng thông tin kỳ vọng vào chiều hướng tốt đẹp hơn của ngành vận tải biển và nền kinh tế thế giới. Chủ tịch Yudhishtir Khatau của BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) là Hiệp hội chủ tàu lớn nhất thế giới, chiếm 65% tổng trọng tải toàn cầu, đã bày tỏ sự lạc quan rằng “Điều tồi tệ nhất đã ở phía sau chúng ta. Trong bối cảnh kinh tế thế giới đang phải vật lộn với cuộc khủng hoảng tài chính, tăng trưởng kinh tế toàn cầu vẫn tích cực ở cả GDP và giá trị thương mại thế giới ở mức tăng lần lượt là 3,6% và 4,5%, khuyến khích BIMCO nhận định năm 2013 sẽ là bước ngoặt về kinh tế vĩ mô và triển vọng của ngành vận tải biển vẫn tích cực”.

Đối với thị trường vận tải dầu khí, ngày 09/11/2012, OPEC đã hạ dự báo nhu cầu dầu từ OPEC trong bối cảnh lo ngại kinh tế toàn cầu và các nhà sản xuất khác tăng sản lượng với mức giảm khoảng 100.000 thùng/ngày so với dự báo trước đó. Dự báo nhu cầu dầu thô toàn cầu năm 2013 được hạ xuống còn 89,57 triệu thùng/ngày. OPEC còn cho biết, từ nay đến 2015, dự báo nhu cầu dầu thô từ OPEC sẽ giảm 1,6 triệu thùng/ngày, cho thấy những lo ngại của họ về tình hình kinh tế thế giới. Tuy vậy, xét về trung và dài hạn, thị trường vận tải dầu khí có thể sẽ sáng sủa hơn nếu lệnh cấm vận Iran được dỡ bỏ.

Kể từ khi ra đời cho đến nay, vận chuyển hàng hoá với khối lượng lớn bằng đường biển vẫn luôn là phương thức vận tải hàng hoá tối ưu và quan trọng nhất, đặc biệt đối với vận tải quốc tế do chi phí vận tải biển thấp hơn nhiều so với các loại hình vận tải khác, vận chuyển được những lô hàng khối lượng lớn và vận chuyển với khoảng cách xa từ châu lục này tới châu lục khác... Do vậy, hầu hết các dự báo đều tin tưởng rằng kinh tế thế giới nói chung và hoạt động của ngành vận tải biển nói riêng sẽ từng bước được phục hồi và phát triển trở lại trong giai đoạn 2014 - 2017 sau một quá trình dài suy thoái. Các chủ tàu phải tự điều chỉnh lại cán cân cung - cầu vận chuyển với số lượng tàu đóng mới ít hơn nhiều so với lượng phá dỡ nhằm nâng dần giá cước vận chuyển hàng hóa.

1.2. Thị trường vận tải biển trong nước

Tại Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 của Hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 đã nêu rõ:

Đến năm 2020, phát triển thành công, có bước đột phá về kinh tế biển, ven biển như sau: (1) Khai thác, chế biến dầu, khí; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác và chế biến hải sản; (4) Du lịch biển và kinh tế hải đảo; (5) Xây dựng các khu kinh tế, các khu công nghiệp tập trung và khu chế xuất ven biển gắn với phát triển các khu đô thị ven biển.

Sau năm 2020, thứ tự phát triển kinh tế biển có sự thay đổi: (1) Kinh tế hàng hải; (2) Khai thác, chế biến dầu khí và các loại khoáng sản; (3) Khai thác và chế biến hải sản; (4) Du lịch biển và kinh tế hải đảo; (5) Xây dựng các khu kinh tế, các khu công nghiệp tập trung và khu chế xuất ven biển gắn với phát triển các khu đô thị ven biển.

Như vậy, Đảng và Nhà nước ta đang rất quan tâm đến chiến lược về biển và theo đó kinh tế hàng hải đang và sẽ giữ vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc gia. Vì thế, các doanh nghiệp vận tải biển nói chung và Vosco nói riêng sẽ có nhiều cơ hội để thực hiện định hướng phát triển phù hợp, trong đó có việc tăng tần trọng tải, trẻ hóa đội tàu, tăng khả năng cạnh tranh với các đội tàu trong khu vực và trên thế giới nhằm có những đóng góp thiết thực và hiệu quả hơn nữa vào sự nghiệp phát triển đất nước. Quyết định của Bộ giao thông Vận tải, từ ngày 01/4/2013 hạn chế cấp phép tàu ngoại hoạt động trên tuyến vận tải container nội địa là cơ hội tốt để các Chủ tàu Việt Nam cải thiện mảng dịch vụ này.

2. Kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017) - Phụ lục số 02 kèm theo

Hiện nay, Tổng công ty HHVN - đại diện chủ sở hữu Nhà nước - đang nắm giữ 60% vốn điều lệ của Công ty nên Công ty chịu sự quản lý chặt chẽ từ phía các cơ quan quản lý Nhà nước. Theo chỉ đạo tại Công văn số 3778/BGTVT-KHĐT, ngày 17/5/2012 của Bộ Giao thông Vận tải, trước mắt trong giai đoạn 2011 - 2015, các doanh nghiệp vận tải biển không thực hiện các dự án mua tàu nước ngoài mà chỉ tập trung tổ chức khai thác an toàn, hiệu quả đội tàu hiện có và các tàu được đóng trong nước theo các chương trình đóng mới tàu đã được phê duyệt. Căn cứ kế hoạch sản xuất kinh doanh 05 năm 2011 - 2015, định hướng đến năm 2020 mà Công ty đã gửi Tổng công ty HHVN để trình Chính phủ, Căn cứ đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam dự kiến xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu nhiệm kỳ II (2013 - 2017) như sau:

Kế hoạch đóng mới

Năm 2013, Công ty sẽ tiếp tục tích cực phối hợp với Tổng công ty CNTT Nam Triệu hoàn thành dự án đóng mới tàu Vosco Sunrise, trọng tải 56.200 DWT để đưa tàu vào khai thác trong tháng 5/2013. Tàu này được đóng theo chủ trương hỗ trợ Tập đoàn công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin) trong chương trình tái cơ cấu theo chỉ đạo của Chính phủ và chỉ đạo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về việc tiếp nhận các tàu đang đóng dở dang của Vinashin.

Kế hoạch bán

Giai đoạn 2013 - 2017, Công ty dự kiến bán 08 tàu với tổng trọng tải 142 nghìn dwt. Đây đều là những tàu tuổi cao, tình trạng kỹ thuật không còn tốt,

hoặc tiêu hao nhiên liệu lớn, chi phí sửa chữa, lên đà nhiều và không còn phù hợp với điều kiện kinh doanh trong thời gian tới.

Kế hoạch mua

Để đội tàu có đủ khả năng tham gia bình đẳng vào thị trường vận tải trong khu vực và trên thế giới, trước hết phải nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu biển thông qua nỗ lực đầu tư phát triển nhằm trẻ hóa, chuyên môn hóa, hiện đại hóa, đa dạng hóa chủng loại và kích cỡ đội tàu. Nằm trong mục tiêu đó và với kỳ vọng thị trường tốt lên, giai đoạn 2013 - 2017, Công ty dự kiến sẽ đầu tư thêm 08 tàu với tổng trọng tải 368 nghìn dwt gồm 02 tàu hàng khô cỡ Handysize trọng tải 28.000 dwt, 02 tàu hàng rời cỡ Supramax trọng tải 56.000 dwt/tàu (bao gồm cả tàu đóng mới Vosco Sunrise), 01 tàu dầu sản phẩm cỡ MR trọng tải 50.000 dwt, 01 tàu chở dầu thô trọng tải 100.000 dwt và 02 tàu container cỡ 1.000 teus trọng tải 25.000 dwt/tàu.

Như vậy, đến năm 2017, Công ty dự kiến sẽ phát triển đội tàu ở mức 25 chiếc với tổng trọng tải khoảng 790 nghìn dwt, bao gồm cả tàu hàng khô, tàu hàng rời, tàu container, tàu dầu sản phẩm và tàu chở dầu thô.

3. Kế hoạch SXKD năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017)

3.1. Kế hoạch SXKD năm 2013

Căn cứ năng lực thực tế của đội tàu hiện có, căn cứ tình hình dự báo của thị trường và dự kiến kế hoạch bán và nhận tàu đóng mới tàu trong năm 2013, HĐQT Công ty dự kiến các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2013 như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2012	KH 2013	So sánh (%)
1	Số tàu tại thời điểm 31/12	Chiếc	25	23	92,00
2	Tấn trọng tải tại thời điểm 31/12	DWT	560.422	553.113	98,70
3	Sản lượng vận chuyên	1.000T	6.288	6.500	103,37
4	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.450	2.860	116,73
5	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-31,91	7	
6	Dự kiến cổ tức	%	0	0	

Kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu năm 2013

Năm 2013, Công ty sẽ tiếp tục tích cực phối hợp với Tổng công ty CNTT Nam Triệu hoàn thành dự án đóng mới tàu Vosco Sunrise, trọng tải 56.200 dwt, để nhận bàn giao và đưa tàu vào khai thác trong tháng 5/2013.

Trong năm 2013, Công ty dự kiến bán 03 tàu gồm tàu Golden Star trọng tải 23.790 dwt, Morning Star trọng tải 21.353 dwt là 02 tàu hàng khô đã 30 tuổi cùng đóng năm 1983 tại Nhật Bản và tiếp tục bán tàu Ocean Star trọng tải 18.366 dwt, đóng năm 2000 tại Hàn Quốc đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2012 phê duyệt bán.

3.2. Về đơn giá tiền lương

Nhằm hài hòa quyền lợi của các cổ đông và người lao động, HĐQT Công ty đề nghị đơn giá tiền lương chung cho năm 2013 là 80 đồng/1.000 đồng doanh thu (bằng mức đơn giá tiền lương đã được ĐHĐCĐ phê duyệt cho năm 2012).

Trong quá trình kinh doanh, trên cơ sở đánh giá tính hiệu quả và loại trừ các yếu tố rủi ro, Công ty có thực hiện việc kết hợp tự khai thác và cho thuê định hạn. Khi tàu cho thuê định hạn, Công ty không phải chịu chi phí nhiên liệu và cảng phí nên doanh thu sẽ thấp hơn. Vì vậy, HĐQT Công ty đề nghị đơn giá tiền lương riêng cho phần doanh thu đối với những tàu cho thuê định hạn trong năm 2013 là 120 đồng/1.000 đồng doanh thu.

3.3. Kế hoạch SXKD nhiệm kỳ II (2013 - 2017) - Phụ lục số 03

Trên cơ sở kế hoạch mua, bán, đóng mới tàu như trên với kỳ vọng vào khả năng phục hồi của thị trường, Công ty dự kiến kế hoạch SXKD cho nhiệm kỳ II (2013 - 2017) với một số chỉ tiêu chính như sau:

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	KH 2013	KH 2014	KH 2015	KH 2016	KH 2017
1	Tổng trọng tải tại thời điểm 31/12	DWT	553.113	515.980	501.550	604.550	786.550
2	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.500	6.600	6.800	7.200	8.100
	<i>Trong đó: container</i>	<i>TEU</i>	<i>61.000</i>	<i>61.500</i>	<i>62.000</i>	<i>65.000</i>	<i>75.000</i>
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.860	2.900	2.950	3.200	3.600
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	7	70	90	110	180
5	Dự kiến tỷ suất LNST/vốn chủ sở hữu	%	0,4	3,8	4,8	6,0	9,6

Hàng năm, căn cứ vào diễn biến của nền kinh tế thế giới và trong nước, của thị trường vận tải biển và chủ trương chính sách của Nhà nước, Công ty sẽ tính toán lại các chỉ tiêu kế hoạch và trình ĐHCĐ thường niên hàng năm phê duyệt cho phù hợp với tình hình thực tế.

Trong thời gian tới, Công ty sẽ xem xét, đánh giá thực trạng của một số Chi nhánh hoạt động không hiệu quả trong thời gian dài. Trong trường hợp xét thấy việc tiếp tục duy trì hoạt động của Chi nhánh là không cần thiết, Công ty sẽ tiến hành chấm dứt hoạt động của các Chi nhánh này.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh nhiệm kỳ I (2008 - 2012) và năm 2012; Kế hoạch năm 2013 và nhiệm kỳ II (2013 - 2017) của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trình tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2013.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

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

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



Vũ Hữu Chính

BÁO CÁO KẾT QUẢ SXKD GIAI ĐOẠN 2008 - 2012

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	KH 2008	TH năm 2008	So sánh (%)	KH 2009	TH năm 2009	So sánh (%)	KH 2010	TH năm 2010	So sánh (%)	KH 2011	TH năm 2011	So sánh (%)	KH 2012	TH năm 2012	So sánh (%)
1	Tổng trọng tải tại thời điểm 31/12	DWT		545.350		564.276	546.538	96,86	607.000	610.835	100,63	647.800	560.422	86,51	590.000	560.422	94,99
2	Sản lượng vận chuyển	1.000 Tấn	6.500	5.884	90,52	6.400	6.865	107,27	7.800	7.276	93,28	8.000	7.238	90,48	7.300	6.288	86,14
	<i>Trong đó: container</i>	<i>TEU</i>		2.270			52.223			53.700			55.100			60.459	
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.230	2.977	133,50	2.015	2.090	103,72	2.419	2.905	120,09	3.340	3.511	105,12	3.200	2.450	76,56
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	161	337,4	209,57	105	63,95	60,90	107,25	134,16	125,09	157	9,21	5,87	12	-31,91	
5	Cổ tức thực hiện	%	7,38	15	203,25	5	5	100,00	5	8	160,00	9	0	0,00	0	0	

KẾ HOẠCH MUA, BÁN, ĐÓNG MỚI TÀU GIAI ĐOẠN 2013 - 2017

TT	Tên tàu	Loại tàu	Năm đóng	Trọng tải (DWT)	Năm dự kiến	2013	2014	2015	2016	2017
Kế hoạch bán tàu										
1	Ocean Star	Hàng khô	2000	18.366	2013	x				
2	Golden Star	Hàng khô	1983	23.790	2013	x				
3	Morning Star	Hàng khô	1983	21.353	2013	x				
4	Polar Star	Hàng khô	1984	24.835	2014		x			
5	Vĩnh Phước	Hàng khô	1988	12.300	2014		x			
6	Tiên Yên	Hàng khô	1989	7.060	2015			x		
7	Vĩnh Hòa	Hàng khô	1989	7.371	2015			x		
8	Diamond Star	Hàng khô	1990	27.000	2017					x
Tổng cộng				142.075						
Kế hoạch mua, đóng mới tàu										
1	Đóng mới tàu 56.200 DWT	Hàng khô	2011	56.200	2013	x				
2	Mua tàu 28.000 DWT	Hàng khô	-	28.000	2016				x	
3	Mua tàu 25.000 DWT (1.000 TEU)	Container	-	25.000	2016				x	
4	Mua tàu 50.000 DWT	Tàu dầu SP	-	50.000	2016				x	
5	Mua tàu 28.000 DWT	Hàng khô	-	28.000	2017					x
6	Mua tàu 56.000 DWT	Hàng khô	-	56.000	2017					x
7	Mua tàu 25.000 DWT (1.000 TEU)	Container	-	25.000	2017					x
8	Mua tàu 100.000 DWT	Tàu dầu thô	-	100.000	2017					x
Tổng cộng				368.200						

KẾ HOẠCH SXKD GIAI ĐOẠN 2013 - 2017

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH năm 2012	KH năm 2013	So sánh (%)	KH năm 2014	So sánh (%)	KH năm 2015	So sánh (%)	KH năm 2016	So sánh (%)	KH năm 2017	So sánh (%)	SS 2017/2012
1	2	3	4	5	5/4	6	6/5	7	7/6	8	8/7	9	9/8	9/4
1	Tổng trọng tải tại thời điểm 31/12	DWT	560.422	553.113	98,70	515.980	93,29	501.550	97,20	604.550	120,54	786.550	130,11	140,35
2	Sản lượng vận chuyển	1.000 Tấn	6.288	6.500	103,37	6.600	101,54	6.800	103,03	7.200	105,88	8.100	112,50	128,82
	<i>Trong đó: container</i>	<i>TEU</i>	<i>60.459</i>	<i>61.000</i>	<i>100,89</i>	<i>61.500</i>	<i>100,82</i>	<i>62.000</i>	<i>100,81</i>	<i>65.000</i>	<i>104,84</i>	<i>75.000</i>	<i>115,38</i>	<i>124,05</i>
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.450	2.860	116,73	2.900	101,40	2.950	101,72	3.200	108,47	3.600	112,50	146,94
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-31,91	7		70	1.000,00	90	128,57	110	122,22	180	163,64	
5	Dự kiến tỷ suất lợi nhuận sau thuế/vốn chủ sở hữu	%	0	0,4		3,8		4,8	128,57	6,0	124,44	9,6	160,71	



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT TÓM TẮT NĂM 2012 (đã kiểm toán)

I. BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN

STT	Nội dung	Số dư cuối kỳ	Số dư đầu kỳ
A	Tài sản ngắn hạn	403.026.913.359	716.990.816.410
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	20.567.008.437	59.590.410.078
2	Các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn	0	0
3	Các khoản phải thu ngắn hạn	174.141.414.376	424.782.711.880
4	Hàng tồn kho	176.360.576.185	211.400.197.673
5	Tài sản ngắn hạn khác	31.957.914.361	21.217.496.779
B	Tài sản dài hạn	4.669.580.303.958	4.551.002.992.803
1	Các khoản phải thu dài hạn	0	0
2	Tài sản cố định	4.376.891.209.798	4.211.321.841.973
	- Tài sản cố định hữu hình	4.046.183.402.765	4.148.426.248.353
	- Tài sản cố định vô hình	9.933.779.701	4.240.754.920
	- Tài sản cố định thuê tài chính	0	0
	- Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	320.774.027.332	58.654.838.700
3	Bất động sản đầu tư	0	0
4	Các khoản đầu tư tài chính dài hạn	82.183.397.343	82.183.397.343
5	Tài sản dài hạn khác	210.505.696.817	257.497.753.487
TỔNG CỘNG TÀI SẢN		5.072.607.217.317	5.267.993.809.213
A	Nợ phải trả	3.655.858.776.341	3.817.282.698.986
1	Nợ ngắn hạn	633.814.840.322	625.675.942.864
	- Quỹ khen thưởng, phúc lợi	5.728.161.270	17.327.226.855
2	Nợ dài hạn	3.022.043.936.019	3.191.606.756.122
B	Vốn chủ sở hữu	1.406.139.463.574	1.440.833.639.337
1	Vốn chủ sở hữu	1.406.139.463.574	1.440.833.639.337
	- Vốn đầu tư của chủ sở hữu	1.400.000.000.000	1.400.000.000.000
	- Thặng dư vốn cổ phần	0	0
	- Cổ phiếu quỹ	-7.320.384.546	-7.320.384.546
	- Chênh lệch đánh giá lại tài sản	0	0
	- Chênh lệch tỷ giá hối đoái	0	-995.668.681
	- Các quỹ	28.433.101.631	27.916.312.330
	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	-14.973.253.511	21.233.380.234
	- Nguồn vốn đầu tư XDCB	0	0
2	Nguồn kinh phí và quỹ khác	0	
	- Nguồn kinh phí		
	- Nguồn kinh phí đã hình thành TSCĐ		
C	Lợi ích của cổ đông thiểu số	10.608.977.402	9.877.470.890
TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN		5.072.607.217.317	5.267.993.809.213

II. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

STT	Chỉ tiêu	Số dư cuối kỳ	Số dư đầu kỳ
1	Doanh thu bán hàng, cung cấp dịch vụ	2.432.524.349.570	2.992.636.067.984
2	Các khoản giảm trừ	8.621.124.022	5.223.397.152
3	Doanh thu thuần về bán hàng, cung cấp dịch vụ	2.423.903.225.548	2.987.412.670.832
4	Giá vốn hàng bán	2.141.990.498.542	2.709.113.117.759
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng, cung cấp dịch vụ	281.912.727.006	278.299.553.073
6	Doanh thu hoạt động tài chính	11.005.691.642	9.083.633.675
7	Chi phí hoạt động tài chính	194.677.121.033	377.547.387.644
	- Trong đó: Chi phí lãi vay	152.388.487.769	181.969.624.685
8	Chi phí bán hàng	72.871.744.181	91.118.994.959
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	62.823.120.482	64.412.311.539
10	Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-37.453.567.048	-245.695.507.394
11	Thu nhập khác	6.258.568.924	509.482.828.786
12	Chi phí khác	710.043.485	254.577.642.185
13	Lợi nhuận/ (lỗ) khác	5.548.525.439	254.905.186.601
14	Phần lãi hoặc lỗ trong công ty liên doanh, liên kết	0	0
15	Tổng lợi nhuận trước thuế	-31.905.041.609	9.209.679.207
16	Thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	1.272.388.486	2.494.853.523
17	Thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại	707.303	0
18	Lợi nhuận sau thuế TNDN	-33.178.137.398	6.714.825.684
19	LNST của cổ đông thiểu số	1.511.594.299	2.527.470.890
20	LNST của cổ đông Công ty mẹ	-34.689.731.697	4.187.354.794
21	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	-251	30

III. CÁC CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2012	Năm 2011
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/Tổng tài sản	%	92,05	86,39
	- Tài sản ngắn hạn/Tổng tài sản	%	7,95	13,61
2	Cơ cấu nguồn vốn			
	- Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn	%	72,07	72,46
	- Nguồn vốn chủ sở hữu/Tổng nguồn vốn	%	27,72	27,35
3	Khả năng thanh toán			
	- Khả năng thanh toán nhanh	lần	0,36	0,81
	- Khả năng thanh toán hiện hành	lần	0,64	1,15
4	Tỷ suất lợi nhuận			
	- Tỷ suất lợi nhuận trước thuế/Tổng tài sản	%		0,17
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	%		0,22
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/Nguồn vốn chủ sở hữu	%		0,47