

BÁO CÁO

Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2019, và định hướng hoạt động năm 2020

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

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2014;

Căn cứ Nghị định số 71/2017/NĐ-CP ngày 06/6/2017 của Chính phủ hướng dẫn về quản trị công ty áp dụng đối với công ty đại chúng;

Căn cứ Thông tư số 95/2017/TT-BTC ngày 22/9/2017 của Bộ Tài chính hướng dẫn một số điều của Nghị định 71/2017/NĐ-CP;

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

Hội đồng quản trị Công ty xin báo cáo về hoạt động của Hội đồng quản trị trong năm 2019 và định hướng hoạt động năm 2020 như sau:

Phần 1

Báo cáo hoạt động của HĐQT năm 2019

1. Về nhân sự và tổng kết các cuộc họp của Hội đồng quản trị

Tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2019, ĐHĐCĐ đã bầu đủ số lượng thành viên Hội đồng quản trị cho nhiệm kỳ 2018 – 2023 gồm 07 thành viên.

Năm 2019, HĐQT Công ty đã hoạt động nghiêm túc với 04 kỳ họp định kỳ, ban hành 18 Nghị quyết và 15 Phiếu ý kiến để nhanh chóng quyết định và chỉ đạo các hoạt động của Công ty. Các cuộc họp đều có sự tham dự của Ban kiểm soát và một số cán bộ quản lý khác theo yêu cầu của từng cuộc họp.

2. Đánh giá tình hình hoạt động của Công ty trong năm 2019

Căn cứ Nghị quyết của ĐHĐCĐ, Hội đồng quản trị đã giám sát, chỉ đạo sát sao hoạt động của Ban điều hành thông qua các Nghị quyết, Quyết định. Năm 2019, thị trường vận tải biển giảm sút so với năm 2018, đặc biệt là khối tàu hàng khô khi chỉ số tàu hàng khô 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. Cuộc chiến thương mại Mỹ - Trung là điểm nhấn đẩy thị trường vận tải biển vốn khó lại càng trở nên 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. Thêm vào đó, 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 Tổ chức Hàng hải thế giới (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.

Ngoài ra, nguồn nhân lực gặp nhiều khó khăn khi nghề đi biển không còn hấp dẫn như trước kia nên không thu hút được lao động, nhiều thuyền viên đã chuyển nghề hoặc bị các công ty vận tải biển khác nhất là các đơn vị cung ứng thuyền viên đi tàu thuê cho nước ngoài lôi kéo.

Trước những thách thức đó, Công ty luôn cố gắng tìm kiếm các cơ hội và đề ra các giải pháp để quyết tâm đưa Công ty từng bước vượt qua khó khăn, ổn định sản xuất. Cụ thể một số biện pháp chính như sau:

- Trong năm 2019, HĐQT đã chỉ đạo Ban điều hành tiếp tục triển khai Đề án tái cơ cấu doanh nghiệp đã được phê duyệt theo 03 hướng về tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu tổ chức và tái cơ cấu đội tàu. Kết quả của việc tái cơ cấu này đã có tác động lớn đến hiệu quả chung của Công ty.

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). Hiện nay, Công ty đang tích cực đàm phán với DATC và các ngân hàng khác để tái cơ cấu các khoản nợ còn lại.

Về tái cơ cấu tổ chức, Công ty đã giảm số đầu mối từ 25 xuống còn 16 đơn vị. Số người lao động tại văn phòng giảm 17,4% so với trước tái cơ cấu.

Về tái cơ cấu đội tàu: Công ty tiếp tục rà soát, đánh giá và tiến hành tái cơ cấu đội tàu theo hướng thanh lý những tàu tuổi cao, đã hết khấu hao, khai thác không hiệu quả hoặc không phù hợp với định hướng các lô hàng tiềm năng của Công ty.

Năm 2019, Công ty đã tiến hành thanh lý nhưng không thành công tàu Vĩnh Hưng do 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 cũng làm giảm nhu cầu của người mua. 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 Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam (VCB), do chưa tái cơ cấu tài chính xong với VCB nên chưa lấy tàu ra để thanh lý được.

- Công ty đã tiếp tục tìm kiếm, đàm phán để thuê thêm tàu ngoài về khai thác nhằm tăng năng lực vận chuyển, tăng khả năng quay vòng, kết hợp đảo lịch tàu, giảm thời gian chạy không hàng. Trong năm, Công ty thuê bareboat (thuê tàu trần) 01 tàu hàng khô cỡ 29.000 dwt và thường xuyên thuê định hạn từ 03 – 04 tàu khác.

- Tiếp tục tăng cường công tác quản lý đặc biệt là quản lý nhiên liệu, phụ tùng, vật tư để tiết giảm chi phí, đã ban hành được nhiều quy chế, nội quy quản

lý và các biện pháp cụ thể để giảm tiêu thụ, chống thất thoát nhiên liệu, phụ tùng, vật tư.

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB), Công ty đã tích cực tìm kiếm nhà đầu tư quan tâm để tiến hành giao dịch. Hội đồng quản trị đã chỉ đạo đăng thông tin rộng rãi về việc chào bán cổ phần tại Ngân hàng này trên báo và website Công ty nhưng không có nhà đầu tư nào quan tâm và liên hệ với Công ty. Trong thời gian tới, HĐQT sẽ tiếp tục chỉ đạo Ban điều hành tìm kiếm cơ hội để thoái vốn tại MSB.

- Về quỹ tiền lương: ĐHCĐ thường niên năm 2019 đã phê duyệt quỹ lương của người lao động là 143 tỷ đồng và của người quản lý là 3 tỷ đồng.

Căn cứ theo 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.

Kết quả trong năm 2019, Công ty đã cơ bản hoàn thành các chỉ tiêu và có lãi, cụ thể như sau:

- Sản lượng vận chuyển đạt 6,78 triệu tấn, bằng 110,34% kế hoạch năm 2019 và bằng 99,53% so với năm 2018.

- Tổng doanh thu đạt 1.800 tỷ đồng, bằng 109,62% kế hoạch năm 2019 và bằng 94,52% so với năm 2018, trong đó doanh thu vận tải là 1.539 tỷ đồng, bằng 107,10% kế hoạch năm 2019 và bằng 92,03% so với năm 2018.

- Lợi nhuận trước thuế đạt 51,45 tỷ đồng, bằng 67,70% kế hoạch năm 2019 và 100,27% so với năm 2018.

Như vậy, chỉ có chỉ tiêu lợi nhuận trước thuế không hoàn thành chủ yếu là do Công ty không thực hiện thanh lý được tàu nên giảm khoảng 150 tỷ đồng doanh thu vì tàu Đại Nam chưa tái cơ cấu thành công với VCB nên chưa thể bán được tàu do là tài sản thế chấp tại ngân hàng. Còn tàu Vĩnh Hưng, Công ty đã triển khai bán tàu nhưng cuối năm 2019 hiệu quả hoạt động của nhóm tàu cỡ 6.500 dwt như tàu Vĩnh Hưng thấp, nhiều chủ tàu tư nhân bị thua lỗ. Ngoài ra, có thêm thông tin cơ quan quản lý kiểm soát chặt chẽ hơn việc chuyển đổi tàu thành loại SB nên việc thanh lý tàu chưa thành công.

Thêm vào đó, do giá nhiên liệu tăng hơn so với kế hoạch làm phát sinh thêm khoảng 20 tỷ đồng chi phí nhiên liệu.

3. Về vấn đề thù lao và chi phí hoạt động của Hội đồng quản trị

Trong năm 2019, thị trường vận tải biển tiếp tục gặp nhiều khó khăn. Tuy nhiên, Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát đã hoạt động tích cực, theo sát những diễn biến của thị trường để có những chỉ đạo kịp thời đối với mọi hoạt động của doanh nghiệp, đặc biệt là về tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức, góp phần quan trọng vào việc Công ty tiếp tục có lãi trong năm 2019. HĐQT thống nhất nhận thù lao năm 2019, tổng cộng là 276 triệu đồng, bằng 95,17% mức được phê duyệt, cụ thể các thành viên là:

- | | |
|--|---------------|
| - Ông Bùi Việt Hoài – Chủ tịch HĐQT: | 60 triệu đồng |
| - Ông Cao Minh Tuấn – Phó chủ tịch HĐQT: | 48 triệu đồng |
| - Ông Lê Việt Tiến - UV HĐQT: | 12 triệu đồng |

- Ông Nguyễn Quốc Cường – UV.HĐQT:	36 triệu đồng
- Bà Nguyễn Thị Minh Ngọc – UV.HĐQT:	36 triệu, đồng
- Ông Phạm Đăng Khoa – UV.HĐQT:	36 triệu đồng
- Ông Lý Quang Thái – UV.HĐQT:	24 triệu đồng
- Bà Trịnh Thị Ngọc Biển – UV.HĐQT:	24 triệu đồng

Ngoài ra, không phát sinh chi phí nào liên quan tới hoạt động của HĐQT Công ty.

4. Kết quả giám sát của Hội đồng quản trị đối với Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác

- Theo đánh giá của HĐQT, Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác đã thực hiện tốt nhiệm vụ điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh, đã tận dụng tối đa các cơ hội mà thị trường mang lại để ổn định sản xuất trong một năm mà ngành vận tải biển gặp nhiều khó khăn. Kết quả đã hoàn thành hầu hết các chỉ tiêu kinh doanh của năm 2019.

- Tổng giám đốc, Ban điều hành cùng các phòng tham mưu đã triển khai thực hiện đúng, đủ và kịp thời Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên năm 2019, các Nghị quyết và Quyết định của Hội đồng quản trị trong hoạt động kinh doanh. Trong đó, đã rất quyết tâm trong việc tái cơ cấu doanh nghiệp, đặc biệt là về tái cơ cấu tài chính, giúp Công ty từng bước lành mạnh hóa kết quả tài chính.

Tuy nhiên, Hội đồng quản trị nhận thấy công tác quản lý ở một số lĩnh vực vẫn cần được quan tâm nhiều hơn nữa để nâng cao hiệu quả như công tác kiểm soát tốc độ và nhiên liệu các tàu trong quá trình hành hải; vấn đề thời gian tạm dừng không tính doanh thu khi cho tàu thuê (off-hire) còn cao ảnh hưởng tới hiệu quả khai thác; tình trạng kỹ thuật một số tàu kém; bảo quản bảo dưỡng của thuyền viên. Sự phối hợp chỉ đạo giữa các phòng quản lý với sỹ quan thuyền viên dưới tàu cần sát sao hơn nữa để cải thiện hiệu quả, giảm thiểu tai nạn, sự cố và bị bắt lỗi làm phát sinh các chi phí để khắc phục. Hội đồng quản trị đã yêu cầu Ban điều hành tìm các biện pháp quản lý phù hợp để khắc phục các vấn đề trên, cần nâng trình độ quản lý các mặt lên một tầm cao hơn, chuyên nghiệp hơn nữa để phù hợp với đòi hỏi của thị trường, của khách hàng trong điều kiện cạnh tranh ngày càng gay gắt như hiện nay.

Phần 2

Định hướng hoạt động của HĐQT năm 2020

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 mặt 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 nhiều 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 nhiễm 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 khống 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.

HDQT Công ty sẽ tập trung theo dõi chỉ đạo và đồng hành cùng Ban điều hành và bộ máy quản lý trong việc điều hành SXKD một cách sát sao và có hiệu quả nhất để Công ty vượt qua khó khăn, nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, với mục tiêu cụ thể sau:

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

Để hoàn thành được kế hoạch ở trên 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 là thách thức lớn đối với Công ty. Tuy nhiên, HDQT sẽ chỉ đạo Ban điều hành triển khai một số giải pháp chính sau để cố gắng thực hiện kế hoạch năm 2020:

- Chỉ đạo Ban điều hành tiếp tục tập trung nguồn lực để triển khai thực hiện Đề án tái cơ cấu Công ty, trong đó tập trung vào việc tái cơ cấu nợ với các dự án vay mua tại các ngân hàng thương mại, quyết tâm hoàn thành tái cơ cấu nợ với Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam (VCB) trong năm 2020.

- 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 hoạt động của Hội đồng quản trị trong năm 2019 và định hướng hoạt động năm 2020.

Thay mặt Hội đồng quản trị tôi xin chân thành cảm ơn sự đồng hành, chia sẻ của các quý vị cổ đông và mong muốn được các cổ đông tiếp tục đóng góp nhiều ý kiến xây dựng nhằm đưa Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam nhanh chóng vượt qua khó khăn và hướng tới một tương lai phát triển bền vững.

Kính chúc các cổ đông sức khỏe và hạnh phúc.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận: 

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

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Bùi Việt Hoài