

BÁO CÁO
Kết quả SXKD năm 2015 và kế hoạch năm 2016

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 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 2015 phê duyệt, Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trân trọng báo cáo kết quả thực hiện năm 2015 và kế hoạch năm 2016 để ĐHĐCĐ thường niên năm 2016 xem xét thông qua.

Phần I

Báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh năm 2015

1. Đánh giá chung trong năm 2015

1.1. Tình hình kinh tế trong nước và thế giới

- Năm 2015 vừa qua tiếp tục kéo dài tình trạng khó khăn đối với các doanh nghiệp vận tải biển. Trên chính trường, cuộc chiến về giá dầu, khủng hoảng Ukraine chưa được giải quyết; quan hệ căng thẳng về ngoại giao, kinh tế, quân sự giữa các nước Mỹ, EU và Nga chưa có hồi kết; tình hình trên biển Đông luôn căng thẳng; Chủ nghĩa khủng bố, thanh trừng tôn giáo, sắc tộc tại Trung Đông; Sự phát triển và tàn bạo của tổ chức Nhà nước Hồi giáo tự xưng IS và Châu Âu phải đối mặt với cuộc khủng hoảng di cư – một cuộc khủng hoảng nhân đạo được coi là lớn nhất kể từ sau Chiến tranh thế giới lần thứ II; Quan hệ căng thẳng giữa Nga – Thổ Nhĩ Kỳ, Ả-rập Xê-út và Iran.

- Tháng 8/2015, Ngân hàng Trung ương Trung Quốc phá giá đồng Nhân dân tệ (NDT) đã làm nhiều nước phải giảm giá đồng tiền của nước mình dẫn đến hoạt động thương mại toàn cầu bị ảnh hưởng nghiêm trọng, nhiều hợp đồng kinh tế bị trì hoãn thực hiện hoặc tạm dừng giao dịch. Cuối năm, Cục dự trữ Liên bang Mỹ (FED) đã quyết định tăng lãi suất cơ bản từ mức tiệm cận 0% lên thêm 0,25%, đây là lần đầu tiên FED tăng lãi suất cơ bản kể từ năm 2006, đã tạo ra sức ép rất lớn đối với đồng Việt Nam, buộc đồng Việt Nam cũng phá giá theo.

- Tại thị trường nội địa, đã có thêm nguồn hàng than từ các nhà máy nhiệt điện nhưng vì các nhà máy mới vận hành nên gặp nhiều trục trặc. Ngoài ra, do vận chuyển tuyến quốc tế khó khăn nên các Chủ tàu Việt Nam đưa khá nhiều tàu

về thị trường nội địa tạo ra sự dư thừa nguồn cung đáng kể, dẫn đến việc tăng thời gian chờ đợi ở cả hai đầu xếp dỡ.

- Đối với Công ty, áp lực về chi phí tài chính còn rất lớn, đặc biệt là cho những tàu đóng mới, các tàu có trọng tải lớn do mức đầu tư cao, chi phí lãi vay lớn, giao thương giảm sút nên nguồn hàng khan hiếm, cước vận chuyển ở mức rất thấp. Kể từ đầu năm, tỷ giá VND/USD đã tăng hơn 5% làm gia tăng sức ép trong việc hạch toán chênh lệch tỷ giá.

1.2. Tình hình thị trường vận tải biển

- Đối với đội tàu hàng khô: Khởi đầu năm 2015, chỉ số BDI ở mức 771 điểm nhưng đến ngày 18/2 chỉ số này đã lập đáy mới trong lịch sử ở mức 509 điểm. Quý 2 và đặc biệt là Quý 3 đã có sự phục hồi và tăng trưởng trở lại của thị trường khi chỉ số BDI đạt 1.222 điểm vào ngày 05/08. Tuy nhiên sang Quý IV, diễn biến của thị trường hoàn toàn trái ngược so với thông lệ và dự đoán của giới chuyên môn và thật sự rơi vào trạng thái hoảng loạn. Chỉ số BDI từ trên 1.000 điểm trong Quý III đã liên tục giảm, đến tháng 11 (20/11) và tháng 12 (16/12) thị trường tàu hàng khô đã phá đáy 2 lần và đạt mức thấp kỷ lục trong vòng 30 năm trở lại đây là 471 điểm, chỉ bằng chưa đến 4% so với giai đoạn thị trường cao nhất (11.793 điểm). Đến ngày 10/02/2016, BDI lập đáy mới ở mức 290 điểm và hiện nay lên được ngưỡng trên 600 điểm.

Trong điều kiện bất ổn của thị trường, Công ty đã có những chỉ đạo kịp thời, hợp lý đối với hoạt động khai thác của đội tàu hàng khô. Việc khai thác trên tuyến xa ĐNA - Tây Phi, Nam Mỹ - ĐNA đối với nhóm tàu Handysize được cân đối, đánh giá một cách kỹ lưỡng hơn. Việc mở rộng thị trường nội địa, hạn chế điều tàu đến các khu vực nguy cơ chậm trễ cao, kết hợp hài hòa các hình thức khai thác tàu ... là những yếu tố góp phần nâng cao hiệu quả khai thác tàu.

- Thị trường vận tải dầu sản phẩm trong năm 2015 diễn biến bất thường với biên độ tăng giảm khá lớn. Thị trường khá trầm lắng trong gần 2/3 thời gian quý 1 do dư âm của nhiều kỳ nghỉ Lễ/Tết kéo dài nhưng đã khởi sắc thực sự ấn tượng trong tháng 3. Sang tháng 4, thị trường đã hạ nhiệt dần nhưng sau đó lại cải thiện nhẹ trong tháng 5 và 6. Điểm nổi bật nhất trong 6 tháng đầu năm 2015 là mức cước tăng bình quân lên đến 26% so với cùng kỳ 2014. Thị trường trong quý 3 tiếp tục diễn biến hết sức tích cực. Một trong những nguyên nhân chủ yếu là do giá dầu sản phẩm giảm mạnh từ sự suy giảm đột ngột của giá dầu thô từ đầu tháng 7 đến cuối tháng 8 nên đã kích thích nhu cầu đầu cơ tích trữ dầu sản phẩm giá rẻ của một số nước như Úc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Châu Âu. Ngoài ra, nhu cầu nhập khẩu dầu sản phẩm của Úc từ Hàn Quốc và Singapore tăng rất mạnh còn do việc ngừng hoạt động của một số nhà máy lọc dầu tại Úc. Bên cạnh đó việc Trung Quốc tăng cường mạnh mẽ hoạt động xuất khẩu Gasoil với khối lượng lớn nhất từ trước tới nay nhằm giải quyết tình trạng nguồn cung đang vượt quá cầu tiêu thụ nội địa cũng đã góp phần tích cực thúc đẩy thị trường cước tăng mạnh. Tuy nhiên thị trường đã bắt đầu suy giảm trong tháng 10, thực sự giảm sâu vào tháng 11 và hầu như không có cải thiện nào trong tháng 12. Do vậy hiệu quả kinh doanh của quý 4 giảm nhiều so với quý 3.

- Thị trường vận tải container nội địa trong năm gặp nhiều khó khăn hơn dự kiến. Nửa cuối Q1 thị trường tương đối tốt nhưng tàu Fortune Freighter lên đà định kỳ 26 ngày vào dịp Tết Nguyên đán 2015 từ 10/2 đến 08/3 nên doanh thu giảm đáng kể. Bước sang Q2 đến hết tháng 8, thị trường rất khó khăn, hàng hóa khan hiếm, giá cước liên tục giảm. Từ giữa tháng 9, do có nhu cầu vận chuyển dừa khô và gạo ra phía Bắc nên chiều hàng HCM – HPH đã được cải thiện hơn đôi chút nhưng sau đó lại suy giảm ngay. Nhu cầu vận chuyển hàng tiêu dùng dịp cuối năm cũng không có nhiều và vì vậy các Chủ tàu đều phải cạnh tranh giảm giá cước hàng tuần để thu hút thêm hàng. Vào cuối năm, hoạt động của tàu container bị ảnh hưởng bởi gió mùa và dòng hải lưu ven bờ khu vực miền Trung đã làm tăng thời gian chạy biển chiều HCM – HPH.

Do việc nới rộng cấp phép chạy nội địa cho tàu ngoại nên nhu cầu chuyển rỗng SOC cho các Mainlines còn không đáng kể. Thêm vào đó, việc mất cân đối giữa hàng 20' và 40' tại TP.HCM và Hải Phòng dẫn đến việc Chủ tàu phải tự chuyển rỗng cả 20' và 40' để đảm bảo đủ vỏ cấp đóng hàng, làm giảm hiệu quả khai thác tàu. Trong năm, 02 tàu container đều được điều chạy adhoc Hongkong để cải thiện hiệu quả khai thác.

- Để góp phần tăng tấn trọng tải, tăng doanh thu và đa dạng hóa các hình thức khai thác tàu, từ cuối tháng 6/2015, Công ty đã thuê định hạn thêm 01 tàu. Năm 2015, doanh thu của tàu này đạt 28,52 tỷ đồng.

2. Kết quả hoạt động SXKD trong năm 2015

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. 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, vận dụng linh hoạt các chính sách, chế độ của Nhà nước nhằm đạt hiệu quả kinh doanh cao nhất. Tuy nhiên, do thị trường vận tải biển duy trì ở mức kém quá lâu, áp lực về chi phí tài chính còn rất lớn, đặc biệt là đối với những tàu đóng mới, chi phí chênh lệch tỷ giá phát sinh quá lớn, giá dầu thế giới tuy đã giảm mạnh nhưng giá cước cũng theo đó mà giảm sâu hơn nên kết quả kinh doanh bị ảnh hưởng rất lớn.

Mặc dù kết quả sản xuất kinh doanh bị lỗ nhưng năm 2015 Công ty vẫn giữ vững hoạt động đội tàu, đảm bảo việc làm và chế độ cho người lao động. Các tổ chức, đoàn thể trong doanh nghiệp được duy trì, hoạt động ổn định và đã phát huy vai trò tích cực của mình để cùng doanh nghiệp động viên người lao động cùng Công ty từng bước vượt qua giai đoạn khó khăn. Kết quả kinh doanh cụ thể như sau:

- Khối lượng vận chuyển năm 2015 là 6,28 triệu tấn, đạt 139,47% kế hoạch năm 2015 và bằng 121,90% so với năm 2014.

- Tổng doanh thu của Công ty năm 2015 là 1.707 tỷ đồng, đạt 94,83% kế hoạch năm 2015 và bằng 74,74% so với cùng kỳ năm 2014, trong đó doanh thu vận tải là 1.502,52 tỷ đồng, đạt 95,58% kế hoạch năm và bằng 79,48% so với năm 2014.

- Năm 2015, Công ty bị lỗ -295 tỷ đồng (trong đó, riêng chi phí tài chính là 263 tỷ đồng bao gồm: CLTG năm 2015 là 98,5 tỷ đồng, CLTG phân bổ từ các

năm trước là 22,5 tỷ và tiền lãi vay ngân hàng là 142 tỷ đồng). Chi phí khấu hao là 381 tỷ đồng.

Kết quả cụ thể như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện 2014	Kế hoạch 2015	Thực hiện 2015	Tỷ lệ (%)	
A	B	C	1	2	3	3/1	3/2
1	Tổng trọng tải bình quân	DWT	519.925	460.000	472.212	90,82	102,65
2	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	5.149	4.500	6.276	121,89	139,47
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.284	1.800	1.707	74,74	94,83
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	25	-	-295,00		
5	Cổ tức	%	0	0	0		

Tính đến ngày 31/12/2015, đội tàu của Công ty gồm 19 chiếc (bao gồm 15 tàu hàng khô, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container) với tổng trọng tải 472.212 dwt, tuổi tàu bình quân 12,5 tuổi.

Theo kết quả kinh doanh năm 2015, tổng quỹ lương của Công ty được ĐHĐCĐ năm 2015 thông qua là 173,01 tỷ đồng. Tuy nhiên, do hoạt động của Công ty gặp nhiều khó khăn, để cùng chia sẻ với các cổ đông, Công ty chỉ thực hiện chi lương là 169,50 tỷ đồng bằng 97,97% quỹ lương được phép chi.

3. Kết quả đầu tư phát triển đội tàu

Trước những diễn biến còn khó khăn của thị trường, trong năm 2015, Công ty chỉ thực hiện việc quản lý và khai thác đội tàu hiện có, không tiến hành đầu tư tàu biển nào. Để góp phần tăng sản trọng tải, tăng doanh thu và đa dạng hóa các hình thức khai thác tàu, từ cuối tháng 6/2015, Công ty đã thuê định hạn thêm 01 tàu và bước đầu đã có hiệu quả.

Trong năm 2015, Công ty có kế hoạch bán 02 tàu hàng khô, cùng đóng tại Nhật Bản là tàu Tiên Yên, trọng tải 7.060 dwt, đóng năm 1989 và tàu Vĩnh Phước, trọng tải 12.300 dwt, đóng năm 1988. Hai tàu này đều nằm trong kế hoạch thanh lý tàu đã được phê duyệt theo kế hoạch tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam của Chính phủ. Tuy nhiên, do giá tàu bán quá thấp, xét thấy việc bán tàu cũng không cân bằng được thu chi năm 2015 nên Công ty chưa thực hiện việc thanh lý 02 tàu này mà sẽ thanh lý vào thời điểm có lợi nhất cho Công ty.

4. Về đầu tư khác

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (Công ty đang có 8,75 triệu cổ phiếu), ngày 09/12/2015, Công ty đã đăng thông báo chào bán cổ phần tại Ngân hàng này trên Báo Đầu tư chứng khoán và website Công ty cũng như gặp gỡ một số nhà đầu tư để chào bán nhưng không có nhà đầu tư nào mua. Trong thời gian tới, HĐQT sẽ chỉ đạo Ban điều hành tích cực tìm kiếm cơ hội để thoái vốn tại Ngân hàng này.

Trong năm, Công ty liên tục theo dõi sát diễn biến của thị trường giao dịch bất động sản tại các địa phương để có thể chuyển nhượng quyền sử dụng đất và

công trình trên đất tại các Chi nhánh hoạt động không hiệu quả, không phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh chính của Công ty nhưng cũng chưa chuyển nhượng được do giá thấp, ít người muốn đầu tư. Trong thời gian tới, Công ty sẽ tiếp tục theo dõi tình hình thị trường bất động sản để vào thời điểm thích hợp sẽ tiến hành thanh lý tài sản.

5. Kết quả thực hiện tái cơ cấu doanh nghiệp

Thực hiện Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2012 – 2015 trong đó Vosco tập trung thực hiện vào các lĩnh vực chính là vận tải biển và dịch vụ hàng hải, từng bước tháo gỡ khó khăn trong giai đoạn 2012 - 2015, tạo sự ổn định và phát triển phù hợp với điều kiện thị trường giai đoạn 2016 - 2020. Công ty đã tiếp tục thực hiện việc tái cơ cấu như sau:

5.1. Tái cơ cấu tài chính

Giai đoạn khó khăn của thị trường vận tải vừa qua đã gây áp lực rất lớn đến việc cân đối nguồn vốn để đảm bảo cho hoạt động sản xuất kinh doanh. Nhằm duy trì hoạt động liên tục, công tác quản trị dòng tiền được Công ty đặc biệt quan tâm. Ngoài các biện pháp như nhượng bán, thanh lý tài sản để chuyển dịch tài sản dài hạn về ngắn hạn, tiếp tục duy trì hạn mức vay vốn lưu động... để bổ sung nguồn vốn ngắn hạn thiếu hụt, theo chỉ đạo của Tổng công ty, Công ty đã chú trọng thực hiện việc tái cơ cấu tài chính triệt để các khoản vay dài hạn tại tất cả các tổ chức tín dụng nhằm giảm áp lực về dòng tiền. Kết quả đạt được: Công ty đã cơ cấu nợ (giãn nợ gốc, kéo dài thời gian vay thêm từ 2 năm đến 3,75 năm tùy theo từng dự án, không điều chỉnh tăng lãi suất) với tất cả các Ngân hàng thương mại với nghĩa vụ trả nợ gốc của năm 2013 giảm 206 tỷ đồng, năm 2014 giảm 346 tỷ đồng, năm 2015 giảm 325 tỷ đồng và năm 2016 giảm 225 tỷ đồng so với nghĩa vụ trả nợ ban đầu. Điều này góp phần rất quan trọng trong việc đảm bảo nguồn vốn lưu động phục vụ sản xuất kinh doanh, giảm chi phí lãi vay. Sau khi cơ cấu, dòng tiền của Công ty đã được giảm áp lực và hiện nay Công ty vẫn thực hiện đúng theo nghĩa vụ với các Ngân hàng. Đồng thời với việc cơ cấu nợ tại các ngân hàng thương mại, Công ty cũng tiến hành đàm phán tái cơ cấu nợ với Ngân hàng phát triển Việt Nam (VDB) cho dự án đóng mới tàu Lan Hạ, tàu Lucky Star, tàu Blue Star và dự án mua, hoàn thiện tàu Vosco Sunrise (nằm trong chương trình 20 tàu dở dang chuyển giao từ Vinashin sang Vinalines) dưới sự chỉ đạo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa có kết quả chính thức.

5.2. Tình hình thực hiện tái cơ cấu đội tàu

a) **Nhóm tàu hàng khô:** Hiện có 15 tàu trải dài từ gam tàu 6.200 dwt đến 56.500 dwt. Theo chỉ đạo của Bộ Giao thông Vận tải, 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, cùng với kết quả kinh doanh khó khăn nên Công ty không đầu tư mua thêm được tàu nào mà chỉ hoàn thành việc đóng mới tàu Vosco Sunrise năm 2013. Trong những năm vừa qua, Công ty đã tiến hành bán một số tàu già, chi phí sửa chữa lớn để thu hồi giá trị còn lại, cải thiện dòng tiền và kết quả kinh doanh nên tổng

số tấn trọng tải giảm đáng kể. Hiện nay, Công ty còn 02 tàu tuổi cao, khai thác không hiệu quả là tàu Tiên Yên, trọng tải 7.060 dwt, đóng năm 1989 và tàu Vĩnh Phước, trọng tải 12.300 dwt, đóng năm 1988 nhưng do giá tàu quá thấp nên chưa thanh lý được. Công ty đang cân nhắc giữa việc thanh lý hoặc sửa chữa tiết kiệm để vận chuyển nội địa, chờ cơ hội tốt hơn để thanh lý, cải thiện kết quả kinh doanh.

Công ty dự kiến sẽ đầu tư hoặc thuê định hạn/tàu trần tàu khô theo gam tàu phù hợp khi ký kết được những dự án vận chuyển hàng hóa lớn trong thời gian dài (tập trung vào hàng than, xi măng, clinker...).

b) Nhóm tàu dầu sản phẩm: Gồm 2 chiếc là tàu Đại Nam (đóng năm 2000, trọng tải 47.102 dwt) và tàu Đại Minh (đóng năm 2004, trọng tải 47.148 dwt) dù có một năm 2015 kinh doanh hiệu quả nhưng sang năm 2016 đã và đang gặp nhiều khó khăn vì thị trường dầu thế giới sụt giảm mạnh. Bên cạnh đó, lượng tàu dầu cỡ MR bàn giao nhiều năm 2015 là 5,2 triệu dwt và dự kiến năm 2016 là 4,5 triệu dwt. Điều này được đánh giá là sẽ tác động trực tiếp đến 02 tàu thế hệ cũ Công ty đang khai thác. Việc bổ sung, thay thế nhóm tàu này là rất cần thiết tuy nhiên nếu đầu tư mua thêm tàu sẽ không khả thi do vốn đầu tư lớn. Biện pháp trước mắt để phát triển đội tàu dầu là sẽ tích cực tìm kiếm đối tác để thuê mua hoặc thuê tàu trần từ 1-2 tàu trong thời gian tới trên cơ sở dự án có hiệu quả.

c) Nhóm tàu Container: gồm 2 chiếc là tàu Fortune Freighter (đóng năm 1997, sức chở 561 teus) và Fortune Navigator (đóng năm 1998, sức chở 560 teus). Hiện nay 2 tàu này vẫn khai thác tương đối hiệu quả trên tuyến HP-TP.HCM-HP. Tuy nhiên, tuyến này đang bị chia sẻ bởi rất nhiều chủ tàu với số tàu khai thác trên 30 chiếc. Thực tế các Chủ tàu tham gia sau có suất đầu tư rẻ, tàu có sức chở lớn hơn nên thường xuyên chào giá cước thấp hơn Vosco. Để duy trì tuyến và tận dụng tối đa số vỏ cont (2.400 teus), Vosco sẽ phải đầu tư và trẻ hóa nhóm tàu này. Với thực tế giá tàu container hiện nay thấp, cùng với đó là khả năng thu xếp vốn đối ứng, vốn vay cho dự án đầu tư 01 tàu container dưới 1.000 teus là khả thi. Do vậy Công ty sẽ cân nhắc việc đầu tư bổ sung tàu container phù hợp trong khả năng tài chính vào thời điểm thích hợp hoặc thuê tàu định hạn, thuê tàu trần nếu tính toán có hiệu quả.

5.3. Tái cơ cấu tổ chức

Trong năm 2015, tiếp tục rà soát lại hoạt động của các đơn vị trực thuộc. Đã làm thủ tục giải thể 01 công ty con hoạt động không hiệu quả trong thời gian dài và đóng cửa chi nhánh tại Đà Nẵng.

6. Một số tồn tại, hạn chế

Bên cạnh những kết quả đã đạt được từ việc áp dụng nhiều biện pháp trong quản lý nhưng Công ty vẫn còn một số tồn tại cần hoàn thiện hơn trong thời gian tới, đó là:

- Công tác khai thác tàu dù đã được Công ty đặc biệt quan tâm nhưng kết quả chưa đạt được như kế hoạch đề ra, vẫn cần đổi mới tư duy khai thác.

- Trên một vài tàu vẫn có hiện tượng xâm phạm hàng hóa vận chuyển; thất thoát nhiên liệu, phụ tùng, vật tư... do vậy cần đẩy mạnh hơn nữa công tác quản lý cả ở khối quản lý trên bờ và dưới tàu.

Phần II

Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2015 (đã được kiểm toán)

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2014; Điều lệ Công ty và thực hiện Nghị quyết số 03/NQ-ĐHĐCĐ ngày 25/4/2015, HĐQT đã có Nghị quyết số 59/NQ-HĐQT ngày 22/6/2015 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 2015 của Công ty, đến nay đã hoàn thành.

HĐQT xin trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2016 thông qua “Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2015” 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 2015 tóm tắt kèm theo).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2015

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Giá trị
1	Tổng tài sản	4.639
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	1.009
4	Tổng doanh thu	1.707
5	Lợi nhuận trước thuế	-295
6	Lợi nhuận sau thuế	-296

Phần III

Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2016

1. Dự báo nền kinh tế và thị trường vận tải biển

Bước sang năm 2016, một loạt kỷ lục phá đáy của thị trường tàu hàng khô đã được ghi nhận và chỉ số BDI (là chỉ số giá trị cước thuê tàu định hạn bình quân của các tuyến trên thế giới) vào ngày 10/02/2016 chỉ còn 290 điểm, chỉ bằng khoảng 2,45% (1/41) so với giai đoạn thị trường cao nhất vào giữa năm 2008. Đây thực sự là những diễn biến quá tồi tệ, vượt quá dự đoán của các Chủ tàu và giới phân tích thị trường. Kinh tế thế giới, đặc biệt là kinh tế Trung Quốc tiếp tục trì trệ. Nhu cầu nhập quặng sắt và than của quốc gia này giảm mạnh gây tác động rất tiêu cực lên thị trường tàu khô. Trong khi đó về nguồn cung tàu dự báo sang năm 2016 sẽ có khá nhiều tàu đóng mới tiếp tục được đưa vào thị trường. Nguyên nhân là các đơn đặt hàng đóng mới từ giai đoạn 2013/2014, sau một thời gian kìm chậm tiến độ, đến nay đã không thể trì hoãn thêm được nữa. Yếu tố này sẽ tiếp tục làm gia tăng nguồn cung và những hy vọng vào sự cải thiện thị trường tàu hàng khô, là nhóm tàu chủ lực của Công ty trong năm 2016 rất mong manh.

Thị trường vận tải dầu thế giới năm 2016 dự báo vẫn còn phải đối mặt với khó khăn, thách thức do thực tế hiện nay cũng như trong vài năm tới tổng cung về tàu dầu vẫn dư thừa nhiều so với cầu vận chuyển. Mặc dù giá nhiên liệu dự kiến sẽ vẫn duy trì ở mức thấp trong năm 2016 nhưng nhiều chuyên gia phân tích thị trường cho rằng cước vận tải cũng khó có cơ hội cải thiện. Ngoài ra, tàu Đại Nam quá 15 tuổi nên càng khó khăn hơn trong việc khai thác do không được các Oil Major ưu tiên thuê và tàu cũng bị hạn chế ở một số khu vực thị trường.

Thị trường hàng hóa nội địa năm 2016 dự kiến chưa có cải thiện lớn. Bên cạnh một số yếu tố kỳ vọng tích cực như việc Hiệp định TPP được thông qua, Cộng đồng kinh tế ASIAN được hình thành thì vẫn còn đó những yếu tố bất ổn, đặc biệt là quan hệ Việt – Trung ảnh hưởng rất nhiều đến lượng hàng hóa luân chuyển. Lượng cung về tàu cũng là nhân tố ảnh hưởng lớn đến hoạt động của đội tàu container. Theo đánh giá chung năm 2016, các chủ tàu tư nhân sẽ tiếp tục đầu tư đưa tàu vào khai thác do giá mua tàu thấp, giá nhiên liệu ở mức thấp sẽ giúp họ có nhiều lợi thế trong khi Công ty chỉ có 01 cặp tàu cỡ 560 Teus, suất đầu tư cao sẽ bị hạn chế lợi thế cạnh tranh.

2. Kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu

Nếu thị trường vận tải biển hồi phục trở lại, tình hình tài chính cho phép, Công ty sẽ xem xét khả năng đầu tư những tàu trẻ, có mức giá hợp lý trên cơ sở tính dự án đầu tư hiệu quả, phù hợp với điều kiện tài chính của Công ty để bù đắp số tấn trọng tải liên tục suy giảm trong những năm vừa qua, đặc biệt tập trung đầu tư tàu phù hợp để thực hiện các dự án vận chuyển khối lượng lớn, dài hạn. Trước hết, sẽ cân nhắc xem xét đầu tư 01 tàu hàng khô cỡ 28.000 dwt - 35.000 dwt và 01 tàu container cỡ 600 – 1.000 Teus vào thời điểm thích hợp, thuận lợi. Ngoài

ra, tùy theo từng giai đoạn cụ thể, Công ty sẽ tăng năng lực vận chuyển của mình thông qua hình thức thuê tàu định hạn hoặc thuê tàu trần.

Kế hoạch bán

Công ty dự kiến sẽ thực hiện việc bán 02 tàu hàng khô, cùng đóng tại Nhật Bản là tàu Tiên Yên, trọng tải 7.060 dwt, đóng năm 1989 và tàu Vĩnh Phước, trọng tải 12.300 dwt, đóng năm 1988. Hai tàu này đều đã hết khấu hao và nằm trong kế hoạch thanh lý tàu đã được phê duyệt theo kế hoạch tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam của Chính phủ. Mặc dù vậy nhưng do giá bán tàu trên thị trường quá thấp, Công ty đang cân nhắc phương án dự phòng là sửa chữa tiết kiệm để vận chuyển nội địa, chờ cơ hội tốt hơn để thanh lý. Ngoài ra, nếu thị trường vận tải biển vẫn tiếp tục khó khăn, Công ty sẽ xem xét, thanh lý thêm tàu khai thác không hiệu quả hoặc hiệu quả thấp để tập trung vào các cỡ tàu phù hợp hơn.

3. Kế hoạch SXKD năm 2016

Trên cơ sở đội tàu vào đầu năm 2016 còn 19 chiếc với tổng trọng tải là 472.212 dwt (15 tàu hàng khô, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container); căn cứ số liệu thực hiện quý 1/2016; Căn cứ dự báo thị trường vận tải biển, Công ty dự kiến kế hoạch năm 2016 với một số chỉ tiêu chính như sau:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2015	KH 2016	So sánh (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000T	6.276	5.500	87,64
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.707	1.567	91,80
	Trong đó: Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.502	1.347	89,68
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-295	Hạn chế tối đa số lỗ	

Kế hoạch 2016 được tính trên cơ sở thị trường vận tải ở mức tương đương năm 2015. Trong trường hợp tái cơ cấu nợ với Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) được hạch toán vào năm 2016 (khoảng hơn 190 tỷ đồng), kết hợp với việc thanh lý tàu, Công ty sẽ cố gắng phấn đấu hạn chế tối đa số lỗ và tiến tới cân bằng thu chi trong năm 2016.

Về đơn giá tiền lương năm 2016: Trình ĐHĐCĐ phê duyệt đơn giá tiền lương năm 2016 bằng với mức được phê duyệt của năm 2015 là 100 đồng/1.000 đồng doanh thu, với doanh thu tính lương bao gồm: Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ (gồm doanh thu vận tải do Công ty tự khai thác và doanh thu của các Công ty con không loại trừ doanh thu nội bộ với Công ty mẹ - Vosco), doanh thu hoạt động tài chính và thu nhập khác. Riêng đơn giá tiền lương đối với những tàu cho thuê định hạn trong năm 2016 là 160 đồng/1.000 đồng doanh thu.

4. Các biện pháp

Bước sang năm 2016, Công ty tiếp tục chỉ đạo thực hiện nghiêm túc, hiệu quả các nội quy, quy chế, quy định của pháp luật và Công ty. Đồng thời, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của các Phòng/Ban, Chi nhánh,

Công ty con đề cập thời động viên người lao động nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh, tránh thất thoát tài sản.

Trước những khó khăn rất lớn của thị trường vận tải biển, ngoài việc kỳ vọng vào thị trường cước vận tải biển sẽ có chuyển biến tích cực, Công ty đã và tiếp tục áp dụng một số giải pháp cấp bách sau:

4.1. Phát triển thị trường: Tập trung vào thị trường hàng hóa xuất nhập khẩu với các lô hàng xuất khẩu gạo, nông sản và hàng nội địa thông qua việc tham gia đấu thầu các dự án vận chuyển hàng hóa cho các dự án lớn trong nước như nhiệt điện Duyên Hải 3, Vĩnh Tân, xi măng, clinker... để tạo nguồn hàng ổn định cho đội tàu Công ty.

4.2. Tăng cường công tác quản trị doanh nghiệp:

a) Tăng doanh thu

- Linh hoạt hình thức tự khai thác hoặc cho thuê định hạn, tối ưu hóa kế hoạch khai thác trên tuyến chở hàng xuất nhập khẩu, chở thuê cho nước ngoài và tuyến nội địa.... phù hợp với từng hoàn cảnh cụ thể.

- Nếu ký được các hợp đồng vận chuyển dài hạn với số lượng lớn, Công ty sẽ đa dạng hóa việc phát triển đội tàu như thuê tàu trần, thuê mua hoặc thuê định hạn.

b) Quản lý chi phí

Tiếp tục tăng cường việc quản lý để giảm chi phí, đặc biệt là các chi phí lớn dễ xảy ra thất thoát như nhiên liệu, vật tư, phụ tùng, dầu nhớt.

- Về nhiên liệu: Tiếp tục kiểm soát chặt chẽ việc tiêu thụ nhiên liệu trên các tàu thông qua việc kiểm soát mức tiêu thụ hàng ngày. Kiểm soát khối lượng, chất lượng nhiên liệu khi nhận, sử dụng và báo cáo. Phối hợp giữa các Phòng/Ban và tàu để kiểm soát tốc độ chạy phù hợp với yêu cầu khai thác và tiêu hao nhiên liệu. Cử cán bộ đi hỗ trợ nhận nhiên liệu và kiểm tra lượng tồn thực tế trên tàu.

- Về vật tư phụ tùng: Tiếp tục kiểm soát chặt chẽ khâu cấp phát, sử dụng vật tư, phụ tùng từ bờ xuống tàu và quản lý lượng tồn thông qua SMMS và kiểm kê thực tế. Xem xét cụ thể tình trạng của các trang thiết bị, tuyến hoạt động để cấp các phụ tùng phù hợp nhằm tiết kiệm chi phí nhưng vẫn đảm bảo an toàn cho thiết bị. Quản lý phụ tùng vật tư theo chu trình khép kín từ mua - cấp phát - sử dụng - kiểm soát lượng tồn.

4.3. Tái cơ cấu tài chính: Tiếp tục thực hiện tái cơ cấu tài chính nhằm đảm bảo dòng tiền và giảm chi phí tài chính cho Công ty, cố gắng thu xếp trả trước những khoản vay có lãi suất cao (thực tế Công ty đã giảm chi phí lãi vay từ mức 161 tỷ đồng trong năm 2014 xuống còn 142 tỷ đồng trong năm 2015 và dự kiến giảm xuống còn 139 tỷ đồng trong năm 2016). Dưới sự hỗ trợ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty sẽ cố gắng hoàn thành việc tái cơ cấu nợ tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB).

4.4. Tái cơ cấu tổ chức: Tiếp tục tái cơ cấu tổ chức doanh nghiệp theo hướng tinh giản bộ máy, thay đổi mô hình hoạt động hoặc giải thể đơn vị trực thuộc hoạt động không hiệu quả trong thời gian dài. Sẽ đánh giá, thay đổi mô

hình hoạt động của Công ty con đang hoạt động theo mô hình công ty TNHH MTV và giảm tỷ lệ vốn đầu tư tại 01 Công ty con hoạt động theo mô hình công ty cổ phần.

Về nguồn nhân lực

- Tiếp tục chú trọng đến công tác phát triển nguồn nhân lực để có thể có các sỹ quan thuyền viên và chuyên viên văn phòng thành thạo nghiệp vụ và tiếng Anh, gắn bó với nghề. Tăng cường công tác phát triển nhân lực thuyền viên tàu dầu.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quản lý an toàn và chất lượng trong hoạt động khai thác đội tàu để giảm thiểu rủi ro, nâng cao chất lượng công tác quản lý kỹ thuật và năng suất đội tàu, đưa Công ty thực sự tiếp cận với trình độ khai thác và quản lý của các Chủ tàu lớn trên thế giới.

4.5. Thoái vốn dự án đầu tư: Trong thời gian tới, Công ty sẽ tiếp tục tìm kiếm nhà đầu tư quan tâm để tiến hành thoái vốn tại Ngân hàng cổ phần Hàng hải Việt Nam. Ngoài ra, sẽ tìm đối tác để chuyển nhượng quyền sử dụng đất và công trình xây dựng trên đất tại một số Chi nhánh hoạt động không hiệu quả để nâng cao hiệu quả kinh doanh của Công ty.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2015 và kế hoạch năm 2016 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trình tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2016.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận: 

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

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Bùi Việt Hoài



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

BÁO CÁO TÀI CHÍNH TÓM TẮT HỢP NHẤT NĂM 2015 (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	742.732.695.739	865.105.053.407
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	97.289.605.972	200.306.851.900
2	Đầu tư tài chính ngắn hạn	60.000.000.000	0
3	Các khoản phải thu ngắn hạn	468.207.817.934	488.591.396.430
4	Hàng tồn kho	115.129.915.732	170.419.410.254
5	Tài sản ngắn hạn khác	2.105.356.101	5.787.394.823
B	Tài sản dài hạn	3.895.997.929.377	4.303.806.076.392
1	Các khoản phải thu dài hạn	1.238.861.157	1.280.861.134
2	Tài sản cố định	3.667.752.050.683	4.047.587.686.544
	- Tài sản cố định hữu hình	3.657.870.409.681	4.037.614.496.765
	- Tài sản cố định thuê tài chính	0	0
	- Tài sản cố định vô hình	9.881.641.002	9.973.189.779
3	Bất động sản đầu tư	0	0
4	Tài sản dở dang dài hạn	111.056.000	111.056.000
5	Các khoản đầu tư tài chính dài hạn	82.183.397.343	82.183.397.343
6	Tài sản dài hạn khác	144.712.564.194	172.643.075.371
Tổng cộng tài sản		4.638.730.625.116	5.168.911.129.799
A	Nợ phải trả	3.629.866.273.183	3.862.189.420.405
1	Nợ ngắn hạn	589.049.331.463	615.747.442.339
	- Quỹ khen thưởng, phúc lợi	930.056.404	1.092.368.091
2	Nợ dài hạn	3.040.816.941.720	3.246.441.978.066
B	Vốn chủ sở hữu	1.008.864.351.933	1.306.721.709.394
1	Vốn chủ sở hữu	1.008.864.351.933	1.306.721.709.394
	- 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	6.285.240.000	4.467.600.000
	- Cổ phiếu quỹ	0	0
	- Quỹ đầu tư phát triển	28.081.124.721	29.085.792.457
	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	-443.199.825.394	-144.035.312.857
	- Lợi ích cổ đông không kiểm soát	15.920.793.867	15.426.611.055
2	Nguồn kinh phí và quỹ khác	0	0
Tổng cộng nguồn vốn		4.638.730.625.116	5.168.911.129.799

II. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

STT	Chỉ tiêu	Năm 2015	Năm 2014
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.680.308.077.231	2.045.505.296.380
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	5.407.581.046	8.479.448.101
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.674.900.496.185	2.037.025.848.279
4	Giá vốn hàng bán	1.613.465.981.828	1.904.075.732.544
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	61.434.514.357	132.950.115.735
6	Doanh thu hoạt động tài chính	10.494.810.115	2.237.564.304
7	Chi phí hoạt động tài chính	262.569.367.165	211.644.447.475
	- Chi phí lãi vay	142.284.241.688	161.027.777.179
8	Phần lãi hoặc lỗ trong công ty liên kết, liên doanh	0	0
9	Chi phí bán hàng	48.102.584.179	60.431.765.809
10	Chi phí quản lý doanh nghiệp	70.689.252.510	66.350.287.511
11	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	-309.431.879.382	-203.238.820.756
12	Thu nhập khác	16.467.881.380	236.132.509.003
13	Chi phí khác	1.832.136.270	7.480.157.022
14	Lợi nhuận khác	14.635.745.110	228.652.351.981
15	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	-294.796.134.272	25.413.531.225
16	CP thuế thu nhập DN hiện hành	1.285.434.549	2.506.039.471
17	CP thuế thu nhập DN hoãn lại	-47.056.673	-50.967.083.898
18	Lợi nhuận sau thuế TNDN	-296.034.512.148	73.874.575.652
19	LNST của Công ty mẹ	-297.905.968.121	70.707.592.449
20	LNST của cổ đông không kiểm soát	1.871.455.973	3.166.983.203
21	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	-2.128	505
22	Lãi suy giảm trên cổ phiếu	-2.128	505

III. MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

STT	Chỉ tiêu	Năm 2015	Năm 2014
1	Cơ cấu tài sản		
	- Tài sản dài hạn/tổng tài sản	% 83,99	83,26
	- Tài sản ngắn hạn/tổng tài sản	% 16,01	16,74
2	Cơ cấu nguồn vốn		
	- Nợ phải trả/tổng nguồn vốn	% 78,25	74,72
	- Vốn chủ sở hữu/tổng nguồn vốn	% 21,75	25,28
3	Khả năng thanh toán		
	- Khả năng thanh toán nhanh	lần 1,07	1,13
	- Khả năng thanh toán hiện hành	lần 1,26	1,40
4	Tỷ suất lợi nhuận		
	- Lợi nhuận trước thuế/tổng tài sản	% 0,49	0,49
	- Lợi nhuận trước thuế/doanh thu thuần	% 1,25	1,25
	- Lợi nhuận trước thuế/vốn chủ sở hữu	% 1,94	1,94