

BÁO CÁO
Kết quả SXKD năm 2016 và kế hoạch năm 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 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 2016 phê duyệt, Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trân trọng báo cáo kết quả thực hiện năm 2016 và kế hoạch năm 2017 để ĐHĐCĐ thường niên năm 2017 xem xét thông qua.

Phần I

Báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh năm 2016

1. Đánh giá chung trong năm 2016

1.1. Tình hình kinh tế trong nước và thế giới

Nhìn chung năm 2016, ngành vận tải biển vẫn gặp nhiều khó khăn do kinh tế thế giới chưa phục hồi rõ nét, nhất là tại những nước đầu tàu kinh tế như Mỹ, Trung Quốc, EU và Nhật Bản đều có mức tăng trưởng yếu, không đạt như dự đoán vào thời điểm đầu năm. Tình hình an ninh không được duy trì tại nhiều nơi trên thế giới, đặc biệt là tại khu vực Châu Âu. Căng thẳng chính trị tại Hàn Quốc, cùng với những vụ thử hạt nhân liên tiếp của Triều Tiên làm thế giới càng thêm bất ổn. Những khó khăn đó làm cho nhiều hãng tàu lớn trên thế giới lao đao, thậm chí bị phá sản như Hanjing của Hàn Quốc, là hãng vận tải biển lớn thứ 7 thế giới.

Cuối năm 2016, Cục Dự trữ liên bang Mỹ (Fed) quyết định nâng các lãi suất ngắn hạn thêm 0,25%. Trong nước, tỷ giá tại hệ thống ngân hàng thương mại liên tục tăng và đến cuối tháng 12 phổ biến ở mức tăng khoảng 1,1% so với cuối năm 2015.

Đối với Công ty, áp lực về chi phí tài chính còn rất lớn, đặc biệt là cho những tàu đóng mới, các tàu trọng tải lớn đầu tư giai đoạn trước kia. Năm 2016, chi phí lãi vay và chênh lệch tỷ giá là 178 tỷ đồng. Thị trường vận tải biển, đặc biệt là thị trường đối với tàu hàng khô liên tục phá đáy thể hiện qua chỉ số BDI xuống mức thấp kỷ lục là 290 điểm vào ngày 10/02. 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 đặc biệt là các đơn vị cung ứng thuyền viên đi tàu thuê cho nước ngoài lôi kéo.

1.2. Tình hình thị trường vận tải biển

Tính đến ngày 31/12/2016, Công ty đang sở hữu 17 tàu gồm 13 tàu hàng khô, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container với tổng trọng tải là 452.852 dwt, tuổi bình quân 13,93 tuổi. Trong năm, Công ty đã thuê bareboat thêm 02 tàu container và thuê định hạn 2 tàu hàng khô, nâng tổng số tàu khai thác lên 21 chiếc với tổng trọng tải là 510.457 dwt.

- Đối với thị trường của đội tàu hàng khô: Năm 2016 ghi nhận sự suy giảm của thị trường tàu hàng khô là vô cùng trầm trọng. Sau khi liên tục phá đáy đến ngày 10/02 chỉ số BDI lập kỷ lục 290 điểm, đây là mức thấp nhất trong lịch sử kể từ khi chỉ số này ra đời năm 1984. Sau đó, dù có sự phục hồi đôi chút nhưng sự tăng trưởng này phụ thuộc phần lớn vào thị trường tàu Capesize nên không bền vững mà chỉ có tính chất nhất thời và đã giảm xuống mức gần 900 điểm vào thời điểm cuối năm.

Năm 2016 cũng đánh dấu sự bất ổn của thị trường nội địa. Do tình hình thị trường quốc tế khó khăn nên nhiều Chủ tàu Việt Nam đưa tàu về chạy nội địa làm nguồn cung tàu quá lớn so với nhu cầu vận chuyển. Việc này đã tạo ra sự cạnh tranh giảm giá cước và gây ùn tắc cầu bến, đặc biệt tại các khu vực cảng nhà máy dỡ hàng than và clinker.

Theo sự chỉ đạo của Lãnh đạo Công ty, bộ phận khai thác tàu hàng khô đã có sự thay đổi về tư duy khai thác khi tập trung hơn vào thị trường hàng hóa xuất nhập khẩu và 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, thép, xi măng... Tìm kiếm và thuê thêm tàu về khai thác để tăng qui mô đội tàu, góp phần gia tăng sản lượng, doanh thu và từng bước có hiệu quả.

- Thị trường vận tải dầu sản phẩm: Trong năm 2016 thực tế đã diễn biến rất kém so với những dự báo của nhiều chuyên gia vào thời điểm cuối năm 2015. Một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến thị trường 2016 diễn biến tiêu cực là do nhu cầu vận chuyển đã suy giảm đột ngột sau động thái đầu cơ, tích trữ mạnh dầu giá rẻ của một số Hãng dầu và các công ty kinh doanh dầu lớn, làm hiệu quả của 2 tàu dầu giảm nhiều so với năm 2015.

Trong năm 2016, để phát triển đội tàu dầu Công ty đã rất cố gắng giao dịch thuê bareboat các tàu dầu cỡ MR và thực tế cũng đã đạt được nhiều thỏa thuận trong việc giao dịch để chốt hợp đồng với đối tác. Tuy nhiên, do những nguyên nhân từ phía chủ tàu hoặc nhà đầu tư tài chính và do biến động mạnh của thị trường nên cuối cùng các dự án vẫn chưa thành công.

- Thị trường container nội địa: Đội tàu container gặp nhiều khó khăn vào thời điểm đầu năm 2016 do các đợt nghỉ dài, sau đó sôi động trở lại với nhu cầu vận chuyển gạo ra phía Bắc và lượng cung tàu giảm do nhiều tàu lên đà vào thời gian cuối Quý I nhưng ngay từ những ngày đầu tháng 4, thị trường chiều HCM-HPH sụt giảm rất nhanh. Tình trạng này kéo dài đến tận đầu tháng 11 với nhu cầu vận chuyển ở mức thấp và giá cước sụt giảm nghiêm trọng, đặc biệt là chiều

hàng HCM-HPH. Trong khi đó, số lượng tàu tham gia trên tuyến nội địa gia tăng dẫn đến việc phải liên tục điều chỉnh giảm cước để thu hút hàng.

2. Kết quả hoạt động SXKD trong năm 2016

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. Mặc dù thị trường của cả 3 nhóm tàu đều suy giảm nhưng Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp để tăng doanh thu, kiểm soát để giảm chi phí, cụ thể:

- Về mở rộng thị trường: Dù thị trường gặp nhiều khó khăn nhưng Công ty đã rất tích cực tìm kiếm nguồn hàng vận chuyển, đảm bảo cho đội tàu hoạt động ổn định thể hiện qua chỉ tiêu khối lượng vận chuyển năm 2016 đạt 5,61 triệu tấn, vượt hơn 2% kế hoạch năm 2016 ĐHĐCĐ giao. Tuy nhiên, do giá cước quá thấp nên tổng doanh thu của Công ty năm 2016 chỉ là 1.315,61 tỷ đồng, bằng 83,98% kế hoạch năm 2016, trong đó doanh thu vận tải là 1.129,60 tỷ đồng, đạt 83,83% kế hoạch năm. Trong năm 2016, đội tàu thuê ngoài cũng đóng góp vào doanh thu chung của công ty 88,44 tỷ đồng.

- Về tiết giảm chi phí: Công ty đã áp dụng hiệu quả nhiều biện pháp quản lý cả trên bờ và dưới các tàu, tập trung vào việc quản lý cấp, phát, sử dụng nhiên liệu, vật tư, phụ tùng cho đội tàu. Cụ thể, một số khoản mục chi lớn đã được tiết giảm: chi phí vật liệu là 110,31 tỷ đồng giảm gần 30 tỷ đồng so với kế hoạch năm 2016; Quản lý phí cũng giảm hơn 2 tỷ đồng so với kế hoạch.

Mặc dù đã áp dụng nhiều biện pháp quản trị để cải thiện kết quả kinh doanh năm 2016 nhưng do thị trường cước suy giảm mạnh nên Công ty vẫn bị lỗ.

Kết quả cụ thể như sau:

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện 2015	Kế hoạch 2016	Thực hiện 2016	Tỷ lệ (%)	
A	B	C	1	2	3	3/1	3/2
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 T	6.276	5.500	5.613	89,44	102,05
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.707	1.567	1.316	77,09	83,98
	Trong đó: Doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.502	1.347	1.130	75,18	83,83
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-295	Hạn chế tối đa số lỗ	-354		

3. Kết quả đầu tư phát triển đội tàu

Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2016 đã phê duyệt kế hoạch thanh lý tài sản, theo đó Công ty sẽ thanh lý 2 tàu Tiên Yên (đóng năm 1989, trọng tải 7.060 dwt) và tàu Vĩnh Phước (đóng năm 1988, trọng tải 12.300 dwt). Căn cứ kế hoạch này, Lãnh đạo Công ty đã cân nhắc và tính toán hiệu quả của 2 phương án: đưa 2 tàu lên đà sửa chữa và khai thác tiếp hoặc thanh lý tàu trước kỳ lên đà bắt buộc. Sau khi so sánh nếu đưa hai tàu này lên đà với kinh phí sửa chữa lớn thì hai tàu này sẽ phải gánh một khoản chi phí sửa chữa lớn phân bổ cho tới kỳ lên đà tiếp theo. Bên cạnh đó cỡ tàu này không còn phù hợp với thị trường mục

tiêu của Công ty. Do vậy, Lãnh đạo Công ty quyết định thanh lý tàu để cải thiện hiệu quả kinh doanh, bổ sung được hơn 30 tỷ đồng vào dòng tiền hoạt động.

Để bù đắp lại tấn trọng tải thiếu hụt do thanh lý tàu Tiên Yên và Vĩnh Phước, Công ty đã tích cực tìm kiếm và thuê dài hạn các tàu có trọng tải phù hợp với nhu cầu thị trường. Trong năm Công ty đã thuê dài hạn 4 tàu, tăng tổng trọng tải đội tàu thêm 57.605 dwt.

4. Về đầu tư khác

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB), ngày 26/8/2016, Công ty đã tìm kiếm các nhà đầu tư, đăng thông báo chào bán cổ phần tại Ngân hàng này trên báo và website Công ty nhưng do thị trường chứng khoán ít sôi động và cổ phiếu MSB không thu hút nhà đầu tư nên việc thoái vốn tại MSB chưa thành công. Công ty sẽ tiếp tục theo dõi thị trường và tìm kiếm cơ hội để bán toán bộ số cổ phiếu đang nắm giữ.

Về thoái vốn tại Trường Cao đẳng nghề Hàng hải Vinalines, Công ty đã được nhận lại số tiền gốc góp vốn thành lập Trường và tiền lãi phát sinh, tổng số là 5,115 tỷ đồng.

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 thanh lý một vài lô đất tại các Chi nhánh hoạt động không hiệu quả. Công ty đã hoàn tất việc chuyển nhượng “Giá trị lợi thế quyền thuê đất và công trình xây dựng trên đất tại Khu đất số 17 Đường Biệt Thự, P.Lộc Thọ, TP.Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa”.

5. Tái cơ cấu tổ chức

Thực hiện chủ trương tái cơ cấu tổ chức, Công ty tiếp tục rà soát lại hoạt động của các chi nhánh, công ty con để thực hiện việc tái cơ cấu trên cơ sở đóng cửa, giải thể những chi nhánh, công ty con hoạt động không hiệu quả trong thời gian dài và khó có thể cải thiện hiệu quả trong thời gian tới. Trong năm 2016 đã đóng cửa 02 Chi nhánh, 01 công ty con, giảm tỷ lệ sở hữu tại 01 công ty con xuống dưới 50% vốn điều lệ, thoái vốn tại 01 công ty con do Vosco sở hữu 100% vốn điều lệ xuống còn 36,36% và chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần. Bước đầu, hiệu quả của các Chi nhánh và Công ty con đã được cải thiện với tất cả Chi nhánh, Công ty con đều có lãi trong năm 2016.

Phần II

Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2016 (đã được kiểm toán)

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2014;

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

Thực hiện Nghị quyết số 04/NQ-ĐHĐCĐ ngày 22/4/2016, HĐQT đã có Nghị quyết số 92/NQ-HĐQT ngày 26/8/2016 về việc chọn Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn A&C thực hiện việc kiểm toán báo cáo tài chính năm 2016 của Công ty, đến nay đã hoàn thành.

HĐQT Công ty xin báo cáo ĐHĐCĐ thường niên năm 2017 thông qua “Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2016” của Công ty sau khi đã được kiểm toán theo đúng các quy định pháp luật (chi tiết của Báo cáo tài chính đã được đăng tải trên website của Công ty: www.vosco.vn, mục quan hệ cổ đông).

MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHÍNH NĂM 2016

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Giá trị
1	Tổng tài sản	4.239
2	Vốn điều lệ	1.400
3	Vốn chủ sở hữu	629
4	Tổng doanh thu	1.316
5	Lợi nhuận trước thuế	-354
6	Lợi nhuận sau thuế	-359

Phần III

Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2017

1. Thực trạng về hoạt động vận tải biển

Công ty đang gặp nhiều thách thức từ thị trường vận tải biển cả trong nước và quốc tế, từ các đối thủ cạnh tranh ở khu vực và tại Việt Nam. Tại thị trường nước ngoài, sau một thời gian dài khó khăn, quy mô đội tàu giảm, chất lượng của đội tàu cũng không được như trước do tàu già hơn. Trong khi đó, cơ hội để đầu tư phát triển và trẻ hóa đội tàu nhằm tăng sức cạnh tranh là hết sức khó khăn.

Với 03 nhóm tàu của Công ty hiện nay:

- Nhóm tàu hàng khô: Với kinh nghiệm khai thác tàu và đánh giá cung cầu vận tải trong những năm gần đây có thể nhận định rằng thị trường vận tải biển thế giới trong thời gian ngắn sắp tới không có nhiều biến động và thường xuyên duy trì ở mức yếu. Nếu có nhu cầu đột biến thì cũng chỉ mang tính mùa vụ và rơi vào các phân khúc tàu hàng khô nhỏ (handysize) do lượng tàu đóng mới không nhiều và lượng phá dỡ tăng nhanh thời gian gần đây. Còn các size tàu khác thì lượng cung tàu đặt đóng mới "giá rẻ" vẫn cần nhiều thời gian để thị trường vận tải biển hấp thụ hết.

Nhóm tàu dầu sản phẩm: Công ty có 02 tàu, trong đó 01 tàu đã 16 tuổi nên gặp nhiều khó khăn khi vetting tàu của các Hãng dầu lớn và trong việc ký hàng.

Nhóm tàu container: Chủ yếu khai thác tuyến nội địa nhưng hiện nay sự cạnh tranh tại thị trường này rất lớn do cung tàu đang dư thừa nên hàng hóa khan hiếm và một số chủ tàu mới tham gia thị trường chấp nhận lỗ bằng việc đưa ra mức cước thấp nhằm giành nguồn hàng.

2. Kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu

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, ưu tiên đầu tư 1-2 tàu hàng rời, trọng tải cỡ 28.000-32.000 dwt, dưới 15 tuổi. 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, cỡ 6.500 dwt đều đã hết khấu hao là tàu Sông Ngân, đóng năm 1999 tại Nhật Bản và tàu Vĩnh Thuận, đóng năm 2000 tại Việt Nam. Cơ sở để trình Đại hội đồng cổ đông phê duyệt kế hoạch thanh lý này là:

- Hai tàu này dù tuổi chưa quá cao nhưng đều sắp đến kỳ lên đà, hiệu quả khai thác kém nên sau khi lên đà sẽ chịu chi phí sửa chữa phân bổ cho tới tận kỳ lên đà tiếp theo, do đó khó thu hồi được kinh phí sửa chữa, chưa nói đến việc có lãi nếu tiếp tục khai thác.

- Cỡ tàu này không phù hợp với thị trường khai thác hiện nay của Công ty ở khu vực và ngay cả thị trường trong nước. Với các mặt hàng chủ lực như than, clinker, xi măng thì cỡ tàu này đã là nhỏ so với các lô hàng được ký kết giữa những nhà thương mại.

- Thanh lý 2 tàu này nằm trong lộ trình tái cơ cấu đội tàu theo hướng trẻ hóa đội tàu và đầu tư các tàu cỡ lớn hơn phù hợp với nhu cầu thị trường hiện tại và tương lai.

3. Kế hoạch SXKD năm 2017

Trên cơ sở đội tàu đang sở hữu là 17 tàu gồm 13 tàu hàng khô, hàng rời, 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container, tính thêm 02 tàu container thuê bareboat, 02 tàu hàng khô thuê định hạn và kế hoạch mua bán tàu, Công ty trình dự kiến kế hoạch năm 2017 như sau:

Về đơn giá tiền lương và quỹ lương:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	TH 2016	KH 2017	So sánh (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000T	5.613	5.300	94,42
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.316	1.299	98,71
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-354	Giảm lỗ tối đa	
4	EBITDA đội tàu	Tỷ đồng	146	194	132,88

Theo kết quả kinh doanh năm 2016, tổng quỹ lương của Công ty được chỉ là 119,86 tỷ đồng. Do hoạt động của Công ty gặp nhiều khó khăn, Công ty chỉ thực hiện chi lương là 119,44 tỷ đồng bằng 99,65% quỹ lương được phép chi của năm 2016 và bằng 70,46% so với thực hiện của năm 2015.

Để duy trì được mức thu nhập phù hợp với thị trường lao động của khối thuyền viên nhằm thu hút và giữ người lao động gắn bó với Công ty, Công ty đề xuất quỹ lương riêng cho khối thuyền viên của năm 2017 tối đa là 100 tỷ đồng trên cơ sở 18 thuyền bộ. Nếu thuê bareboat thêm tàu, quỹ lương thuyền viên sẽ được điều chỉnh tăng tương ứng với loại tàu thuê phù hợp. Đề nghị ĐHĐCĐ giao cho HĐQT tính toán và phê duyệt việc điều chỉnh tăng phù hợp với thực tế.

Đối với khối văn phòng, Công ty đề xuất quỹ lương là 3% tổng doanh thu vận tải trên cơ sở 18 tàu. Trong trường hợp tiến hành tái cơ cấu tài chính dẫn đến số lượng tàu giảm, làm ảnh hưởng tới doanh thu vận tải, đề nghị ĐHĐCĐ giao cho HĐQT tính toán và phê duyệt việc điều chỉnh tỷ lệ này cho phù hợp với thực tế.

4. Các giải pháp

Bước sang năm 2017, 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 để kịp 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 sẽ tiếp tục áp dụng một số giải pháp sau:

4.1. Giải pháp về công tác thị trường

Trong bối cảnh thị trường suy giảm, mức cước thấp cũng là cơ hội để Công ty tìm hướng mới khi không có điều kiện phát triển đội tàu bằng cách tăng cường thuê tàu định hạn và tàu trần của các doanh nghiệp bên ngoài nhằm nâng cao năng lực vận chuyển, bổ sung vào số tàu đã thanh lý do tuổi cao và khai thác không hiệu quả, tăng doanh thu, sản lượng, tạo thêm việc làm cho người lao động và từng bước có hiệu quả. Công ty cũng xác định đây là định hướng quan trọng và lâu dài để tồn tại và phát triển, đặc biệt là trong giai đoạn khó khăn về huy động vốn để đầu tư như hiện nay. Hiện tại, Công ty đang thuê dài hạn theo hình thức bareboat 02 tàu container, thuê định hạn và thuê voyage relet một số tàu hàng khô và đang tiến hành giao dịch thuê bareboat tàu dầu sản phẩm.

Về công tác thị trường với từng nhóm tàu cụ thể như sau:

- Đối với nhóm tàu hàng khô

Tiếp tục thực hiện việc thay đổi tư duy khai thác theo hướng mở rộng thị trường đặc biệt là tập trung vào thị trường hàng hóa xuất nhập khẩu và nội địa thông qua việc tham gia liên danh với các nhà cung ứng đấu thầu các dự án vận chuyển hàng hóa cho các dự án lớn trong nước như nhiệt điện, thép, xi măng... tăng tỷ lệ hàng COA nhằm góp phần ổn định nguồn hàng cho doanh nghiệp.

- Đối với nhóm tàu dầu sản phẩm

Tăng cường việc tìm kiếm, đàm phán để cố gắng thuê bareboat thêm ít nhất 01 tàu dầu sản phẩm. Đôn đốc giải quyết sớm một số khoản khiếu nại còn tồn đọng. Tiếp tục theo dõi chặt chẽ tiến độ dự án Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn và tìm kiếm cơ hội hợp tác vận chuyển nội địa.

- Đối với nhóm tàu container

- Tăng cường tiếp xúc với các Carrier ở phía Nam Trung Quốc, Hongkong để xúc tiến việc chạy nối tuyến từ khu vực này về cảng Hải Phòng.

- Tăng cường biện pháp để kết nối với các mainlines tại các cảng (các Hub) tại khu vực Thị Vải - Cái Mép để làm feeder cho các hãng tàu lớn, phát triển hàng door to door.

- Theo dõi, tính toán để mở thêm các tuyến Miền Trung.

4.2. Giải pháp về quản lý kỹ thuật

Trong hoàn cảnh khó khăn, Công ty tiếp tục rà soát lại công tác quản lý kỹ thuật, vật tư trên cơ sở tăng cường kiểm soát việc nhận và tiêu thụ nhiên, dầu liệu, mua sắm và sử dụng phụ tùng vật tư nhằm giảm chi phí khai thác cho cả đội tàu. Công ty đã và sẽ tiếp tục tiến hành các giải pháp sau:

- Tiếp tục duy trì các biện pháp hỗ trợ, giám sát, kiểm tra tàu, tiến hành định mức lại nhiên liệu của một số tàu nhằm giảm chi phí nhiên liệu.

- Tăng cường sử dụng phụ tùng và vật tư OEM và gia công, tăng tỷ lệ mua sắm hàng phụ tùng và vật tư OEM so với hàng chính hãng.

4.3. Giải pháp về tài chính

- Tiếp tục việc tái cơ cấu tài chính lần 2 với các ngân hàng theo hướng nghĩa vụ trả nợ được điều chỉnh phù hợp với dòng tiền để đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh chung của Công ty cho từng năm, kéo dài thêm thời gian trả nợ, bán nợ, thanh lý tài sản để cắt lỗ tùy theo từng dự án cụ thể.

- Tiến hành thủ tục thanh lý một số tàu nhỏ đã hết khấu hao, khai thác không hiệu quả để cắt lỗ, thu hồi vốn cho Công ty.

4.4. Giải pháp về nguồn nhân lực

- Cố gắng cải thiện đời sống, môi trường làm việc cho người lao động thông qua tìm kiếm thuê thêm tàu nhằm tăng doanh thu, tạo thêm việc làm, kết hợp với việc tăng cường tuyên truyền, vận động người lao động cùng chia sẻ với công ty trong giai đoạn khó khăn.

- Chủ động tìm kiếm nguồn nhân lực, phối hợp với các trường Đại học, dạy nghề để đào tạo theo yêu cầu của Công ty, sau đó tuyển dụng vào làm cho Công ty, tăng tần suất các đợt tuyển dụng.

- Tiếp tục đẩy mạnh đào tạo, bồi dưỡng các cán bộ trẻ về kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ trong công việc hàng ngày cũng như tham gia các khóa đào tạo của Công ty. Tạo điều kiện trau dồi kinh nghiệm thực tiễn thông qua việc đi theo tàu, đi công tác trong và ngoài nước. Tiếp tục phối hợp với các phòng ban trong Công ty trong việc đào tạo, huấn luyện nâng cao chất lượng sỹ quan thuyền viên.

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.

4.6. Tái cơ cấu tổ chức: Tiếp tục rà soát lại hoạt động của các chi nhánh, công ty con để thực hiện việc tái cơ cấu trên cơ sở đóng cửa, giải thể hoặc tinh giản nhân sự tại những chi nhánh, công ty con hoạt động không hiệu quả trong thời gian dài và khó có thể cải thiện hiệu quả trong thời gian tới.

Trên đây là Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2016 và kế hoạch năm 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 2017.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận: 

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



TỔNG GIÁM ĐỐC

Cao Minh Tuấn