

Số: /TTr-ĐHĐCĐ

Hà Nội, ngày tháng năm 2022

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

**Về Kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2022 của
Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022
Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH11 ngày 26/11/2019;

Căn cứ Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán;

Căn cứ Thông tư số 116/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020 của Bộ Tài chính về hướng dẫn một số điều về quản trị công ty áp dụng đối với công ty đại chúng tại Nghị định số 155/2020/NĐ-CP;

Căn cứ Điều lệ Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP;

Căn cứ Quy chế nội bộ về quản trị công ty của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP;

Căn cứ Nghị quyết số 164/NQ-ĐHĐCĐ ngày 22/4/2021 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP,

Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP (“VIMC”) kính trình Đại hội đồng cổ đông Kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2022 của VIMC như sau:

I. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2021

1. Môi trường hoạt động năm 2021

Năm 2021, đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp trên toàn cầu với những biến thể mới, các quốc gia đã hết sức nỗ lực để phục hồi kinh tế và bảo đảm sức khỏe, an sinh xã hội cho người dân. Kinh tế thế giới tăng trưởng trở lại sau mức tăng trưởng âm 3,1% năm 2020 do gián đoạn chuỗi cung ứng và ảnh hưởng từ các biện pháp phòng chống dịch bệnh đến các hoạt động kinh tế trên quy mô toàn cầu. Tuy nhiên, sự hồi phục giữa các khu vực trên thế giới không đồng đều do các chính sách hỗ trợ khác nhau.

Việt Nam là một trong những quốc gia chịu ảnh hưởng nặng nề của dịch bệnh, tăng trưởng kinh tế năm 2021 chỉ ở mức 2,58%. Nhờ sự chỉ đạo sát sao của Chính phủ, sự vào cuộc quyết liệt của các bộ, ngành, chính quyền địa phương, sự

nỗ lực chủ động vượt khó của cộng đồng doanh nghiệp nên vẫn đảm bảo được ổn định kinh tế vĩ mô. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam năm 2021 đạt 668,5 tỷ USD, xuất siêu 4 tỷ USD.

Trong lĩnh vực vận tải biển, thị trường tàu hàng khô năm 2021 được cải thiện đáng kể từ Quý 2/2021 nhờ sự tăng trưởng nhu cầu vận chuyển của các mặt hàng như than, quặng và nông sản trong khi nguồn cung tàu tăng trưởng chậm, đặc biệt bùng nổ trong giai đoạn tháng 8, 9/2021 khi tình trạng tắc nghẽn cảng diễn ra nghiêm trọng tại Trung Quốc khiến nguồn cung tàu bị thắt chặt khiến giá cho thuê tàu tăng mạnh. Tuy nhiên, kể từ giữa tháng 10/2021, thị trường đã bắt đầu giảm do nhu cầu vận chuyển giảm sút kéo theo giá cho thuê tàu giảm. Chỉ số BDI đã giảm hơn 3.000 điểm so với thời điểm cao nhất, chỉ còn hơn 2.200 điểm vào cuối tháng 12/2021. Thị trường tàu dầu sản phẩm cỡ MR trong năm 2021 diễn biến khá chậm do dịch Covid-19 bùng phát trở lại tại một số quốc gia khiến nhu cầu tiêu thụ dầu sản phẩm giảm mạnh kéo theo nhu cầu vận chuyển giảm trên hầu hết tất cả các tuyến. Mức cước thấp và thời gian vận doanh của các tàu giảm do phải nằm chờ nhiều ngày khiến doanh thu của các tàu dầu không đủ bù đắp chi phí hoạt động. Thị trường tàu container quốc tế vẫn hoạt động tích cực với giá cước trên các tuyến chính tăng mạnh, trong khi thị trường vận chuyển container nội địa liên tục bị ảnh hưởng lớn do dịch Covid-19 bùng phát tại nhiều tỉnh thành trên cả nước khiến hàng hoá sụt giảm đáng kể, đặc biệt từ tháng 7/2021 khi nhiều nhà máy phải tạm dừng sản xuất để thực hiện giãn cách theo Chỉ thị 16. Chuỗi cung ứng hàng hoá thậm chí bị tê liệt do các phương tiện vận chuyển không thể đăng ký giấy phép di chuyển tại một số mắt xích quan trọng như Hà Nội, Hải Phòng. Giá cước theo đó phải thường xuyên điều chỉnh giảm.

Hoạt động của các doanh nghiệp khối cảng biển năm 2021 cũng gặp nhiều trở ngại do tình hình dịch bệnh Covid-19 trong nước diễn biến hết sức phức tạp, đặc biệt là đợt bùng dịch lần thứ 4 khiến cho 19 tỉnh thành phía Nam và Hà Nội phải thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16. Tại các khu vực tâm dịch và có nguy cơ cao như TP. Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Bà Rịa-Vũng Tàu khi thực hiện giãn cách xã hội, các cảng đều phải áp dụng mô hình 3 tại chỗ, số lượng F0 tại các đơn vị tăng cao. Tuy nhiên, không có đơn vị nào bị phong tỏa cũng như không để xảy ra tổn thất về người do Covid-19, hoạt động SXKD được duy trì, phát triển ổn định và có tăng trưởng. Ngoài ra, hoạt động SXKD của khối cảng biển tiếp tục chịu ảnh hưởng không nhỏ từ sự cạnh tranh khốc liệt của các cảng biển tư nhân như Cảng Mippec, Cảng 128 tại khu vực Hải Phòng; Cảng Tân Cảng Sài Gòn, VITC, Cảng Quốc tế Long An, ... tại khu vực miền Nam; các Cảng Nam, Bắc Vân Phong, Vĩnh Tân tại khu vực Khánh Hòa. Mặt khác, tại nhiều cảng, phương tiện thiết bị, cơ sở hạ tầng còn thiếu đồng bộ, luồng vào cảng chưa được nạo vét kịp thời gây ảnh hưởng đến khai thác, ... khiến năng lực cạnh tranh bị hạn chế.

Các doanh nghiệp khối dịch vụ hàng hải năm 2021 tiếp tục đối mặt với rất nhiều khó khăn do ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19 cũng như áp lực cạnh tranh với các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước. Trong bối cảnh các cảng nước sâu đang có xu hướng xây dựng các ICD hoặc lập ra các công ty khai thác

kho bãi để thu hút hãng tàu, giảm thiểu chi phí, các doanh nghiệp dịch vụ của VIMC không đủ sức cạnh tranh và thị phần ngày càng bị thu hẹp do quy mô nhỏ, chưa linh hoạt; vị trí kho bãi không còn phù hợp, cơ sở hạ tầng và thiết bị đa phần xuống cấp. Bên cạnh đó, việc giãn cách xã hội để phòng chống dịch bệnh từ đợt bùng phát dịch lần thứ 4 dẫn tới các hoạt động vận tải bộ, kho bãi, kiểm đếm, cung ứng và hỗ trợ thuyền viên, ... bị ảnh hưởng nặng nề và phát sinh rất nhiều chi phí.

2. Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2021

2.1 Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh

a. Khối cảng biển

Để ứng phó trước tình hình dịch bệnh kéo dài, đồng thời nhằm thúc đẩy và nâng cao năng suất lao động, chất lượng dịch vụ tại các doanh nghiệp cảng biển, VIMC đã chỉ đạo quyết liệt việc thực hiện ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong quản trị, điều hành hoạt động SXKD. Nhiều doanh nghiệp đã nỗ lực và quyết tâm cải tiến, hoàn thiện hướng đến xây dựng hệ thống cảng thông minh, hiện đại, không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng và hiệu quả hoạt động. Lĩnh vực khai thác cảng biển vẫn tiếp tục là hoạt động mang lại hiệu quả kinh doanh cao nhất cho VIMC trong năm 2021 với các chỉ tiêu về sản lượng, doanh thu và lợi nhuận hoàn thành vượt mức kế hoạch đặt ra. Lợi nhuận trước thuế năm 2021 khối cảng biển đạt 2.588 tỷ đồng (chiếm 71% tổng lợi nhuận hợp nhất toàn VIMC), trong đó một số cảng có kết quả nổi bật như: Cảng Sài Gòn, Cảng Quy Nhơn, ... Trong năm 2021, hệ thống cảng của VIMC phát triển thêm được 13 tuyến dịch vụ container mới về các cảng: Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, SSIT, CMIT.

b. Khối vận tải biển

Nhờ sự chỉ đạo quyết liệt của Hội đồng quản trị, Ban điều hành của VIMC và sự tham mưu kịp thời của các Ban chuyên môn nghiệp vụ VIMC đến các DNTV trong việc theo sát diễn biến thị trường, nắm bắt cơ hội và linh hoạt trong điều chỉnh phương án khai thác cũng như trong đàm phán hợp đồng để nâng giá cước vận tải và giá cho thuê tàu nhằm tối ưu hóa hiệu quả kinh doanh, sau nhiều năm thua lỗ, khối vận tải biển đã đạt được mức lợi nhuận rất tốt trong năm 2021, đóng góp tích cực vào kết quả chung của VIMC. Nhìn chung, các tàu hàng khô đều tận dụng được cơ hội thị trường để cải thiện hiệu quả hoạt động. Ngoại trừ một số tàu đã ký hợp đồng dài hạn từ đầu năm, các tàu ký hợp đồng ngắn hạn đều nhanh chóng bắt kịp đà tăng của thị trường từ giữa năm 2021, đặc biệt là tăng mạnh trong Quý 3/2021. Lợi nhuận khối vận tải biển năm 2021 đạt 869 tỷ đồng, tăng gấp 5 lần so với kết quả thực hiện năm 2020. Một số đơn vị đạt kết quả nổi trội như Công ty Vosco, Công ty Vinaship, Công ty Biển Đông, ...

c. Khối dịch vụ hàng hải

Năm 2021, khối dịch vụ hàng hải đã vượt kế hoạch được giao về: doanh thu (đạt 2.628 tỷ đồng - tăng 58% so với kế hoạch) và lợi nhuận (đạt 57,5 tỷ

đồng - tăng 14,4% so với kế hoạch). Doanh thu toàn khối tăng do: Vosa tăng doanh thu từ cước vận tải hàng không tăng trong đợt dịch Covid-19; VIMC Logistics triển khai thêm được dịch vụ vận chuyển hàng điện gió cho khu vực phía Nam. Một số doanh nghiệp đã hoàn thành và vượt kế hoạch được giao cả về doanh thu và lợi nhuận như Vosa, VIMC Logistics, CPI, CMB, Vijaco, ...

Bên cạnh đó, VIMC tiếp tục thực hiện tái cơ cấu quản trị nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh của khối dịch vụ hàng hải. Trong năm 2021, VIMC đã thực hiện điều chuyển tài sản, nguồn nhân lực của VIMC Container sang Chi nhánh VIMC Hồ Chí Minh, đang hoàn thiện tổ chức bộ máy và định hướng kinh doanh tại thị trường phía Nam. Ngoài ra, VIMC thường xuyên làm việc với các doanh nghiệp có nguy cơ không hoàn thành kế hoạch/lỗ năm 2021 để yêu cầu thực hiện các biện pháp nhằm tăng doanh thu, tiết giảm chi phí, ...

Kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2021 như sau:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Thực hiện 2020	Kế hoạch 2021	Thực hiện 2021	So sánh TH2021/ TH2020	So sánh TH2021/ KH2021
I	HỢP NHẤT						
1	Sản lượng hàng thông qua cảng	Triệu tấn	110,8	113,9	125,9	113,7%	110,5%
2	Sản lượng vận tải biển	Triệu tấn	22,3	18,8	22,8	102,2%	121,2%
3	Doanh thu	Tỷ đồng	11.131	10.828	14.300	128,5%	132%
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	499,2	944	3.640	729%	386%
II	CÔNG TY MẸ						
1	Sản lượng vận tải biển	Triệu tấn	6,46	4,84	6,53	101%	135%
2	Doanh thu	Tỷ đồng	1.482	1.368	1.825	123%	133%
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	(823,5)	0,98	230	-	-

Ghi chú: Số liệu theo Báo cáo tài chính VIMC đã được kiểm toán

2.2 Kết quả hoạt động đầu tư năm 2021

a. Đầu tư xây dựng cơ bản

Trong năm 2021, Công ty mẹ đã thực hiện công tác đầu tư với tổng giá trị 28 tỷ đồng (tương đương khoảng 16% kế hoạch). Kết quả thực hiện còn thấp so với kế hoạch chủ yếu do giá thiết bị biến động mạnh khiến các dự án triển khai không thành công (dự án đầu tư 370 vỏ container) hoặc không còn hiệu quả (dự án 02 sà lan 312 TEU).

Các dự án đầu tư VIMC triển khai trong năm 2021 đều sử dụng vốn tự có. Tình hình thực hiện các dự án cụ thể như sau:

a.1 Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng

- Dự án đầu tư kho hàng tổng hợp tại chi nhánh Hoàng Diệu - Cảng Cần Thơ: đã hoàn thành trong năm 2021, đang thực hiện quyết toán với các nhà thầu.

- Dự án đầu tư bến tiếp nhận tàu 5.000 DWT tại VIMC Hậu Giang: đã hoàn thành và đưa vào sử dụng, đang thực hiện quyết toán với các nhà thầu.

- Dự án trung tâm phân phối hàng hóa Long Bình: VIMC đang nghiên cứu, triển khai các thủ tục có liên quan.

- Dự án đầu tư xây dựng phát triển kho bãi khu vực ĐBSCL (giai đoạn 2): Năm 2021, do ảnh hưởng của tình hình dịch bệnh nên tiến độ thực hiện được giãn hoãn, VIMC sẽ tiếp tục nghiên cứu đầu tư phát triển kho bãi tại khu vực này trong năm 2022.

a.2 Dự án mua sắm trang thiết bị

- Mua 01 xe ô tô 7 chỗ; 01 xe ô tô 16 chỗ để phục vụ CBCNV: đã hoàn thành.

- Dự án đầu tư 370 vỏ container: ngừng thực hiện do tình hình thị trường biến động mạnh về giá sắt thép, nhu cầu về vỏ container tăng mạnh trên toàn cầu, không có nhà cung cấp nào quan tâm nên việc đấu thầu không thành công. Năm 2022, VIMC dự kiến mua 500 vỏ 40' và 500 vỏ 20' để thay thế dự án này.

- Dự án đầu tư 02 sà lan 312 TEU cho Công ty VIMC Container: ngừng triển khai do VIMC Container thực hiện tái cơ cấu về lao động và hoạt động kinh doanh, giá cả sắt thép biến động mạnh, dự án được đánh giá không mang lại hiệu quả sau khi đánh giá lại.

a.3 Dự án đầu tư hệ thống CNTT

Trong năm 2021, giải ngân cho đầu tư CNTT là 1,9 tỷ đồng, tương đương 29% kế hoạch đề ra. Các dự án CNTT không đạt kế hoạch do đây đều là các hạng mục được đầu tư căn cứ vào nhu cầu thực tế hoạt động và tình hình công tác quản trị của VIMC. Các dự án này được kéo dài trong nhiều năm và sẽ tiếp tục đưa vào kế hoạch năm 2022.

a.4 Các dự án khác

Bao gồm các dự án sửa chữa, cải tạo văn phòng VIMC, nâng cấp hệ thống kỹ thuật Tòa nhà Ocean Park, chống thấm chân tường, vách kính xung quanh tòa nhà tầng 16, 17, 18 và phòng cháy chữa cháy. Các dự án đã thực hiện được 9,6 tỷ đồng, tương đương 32% kế hoạch đề ra. Năm 2022, VIMC sẽ tiếp tục triển khai công tác nâng cấp, sửa chữa văn phòng và Tòa nhà Ocean Park.

b. Đầu tư, bán thanh lý tàu

Trong năm 2021, VIMC chưa hoàn thành kế hoạch bán 05 tàu (VIMC Green, VIMC Unity, Vinalines Mighty, VIMC Freedom, Vinalines Glory) do thị trường tàu hàng khô tăng trưởng tốt, việc giữ tàu tiếp tục khai thác mang lại hiệu quả cao hơn so với kết quả thanh lý. Riêng tàu dầu Vinalines Glory đã triển khai

bán nhưng không thành công sau 3 vòng đấu giá và chào hàng cạnh tranh do thị trường tàu dầu sản phẩm năm 2021 không thuận lợi. Hiện tàu đã được cho Vosco thuê tàu trần với hiệu quả tốt hơn so với phương án VIMC trực tiếp khai thác, phù hợp với chủ trương chuyên môn hóa khai thác của VIMC.

c. Công tác thoái, giảm vốn

Năm 2021, VIMC hoàn thành công tác thoái vốn tại Tổng công ty Thương mại Kỹ thuật và Đầu tư (PETEC), đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật. Tổng số tiền thu được từ thoái vốn là 408,4 triệu đồng, chênh lệch tăng 248,5 triệu đồng so với giá trị sổ sách của Công ty mẹ.

Kết quả thực hiện thoái vốn năm 2021 còn thấp so với kế hoạch. Điều này chủ yếu là do: thực trạng tài chính yếu kém, thua lỗ kéo dài của các doanh nghiệp nằm trong danh mục thoái vốn dẫn đến giá thị trường và nhu cầu nhận chuyển nhượng thấp; diễn biến dịch bệnh phức tạp tại khu vực TP Hồ Chí Minh dẫn đến gián đoạn trong việc định giá vốn góp. Ngoài ra, một số doanh nghiệp nằm trong kế hoạch thoái vốn như Vosco, Vinaship, OSTC do các vướng mắc liên quan đến xử lý bảo lãnh nên chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

II. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH VÀ ĐẦU TƯ NĂM 2022

1. Phân tích tình hình thị trường

Kinh tế thế giới năm 2022 được dự báo vẫn còn nhiều yếu tố bất ổn. Ngân hàng thế giới dự báo mức tăng trưởng kinh tế toàn cầu sẽ giảm xuống còn 4,1% trong năm 2022, thấp hơn mức 5,5% của năm 2021, thậm chí có thể giảm tiếp xuống còn 3,2% trong năm tới khi các chính phủ thu hẹp chương trình hỗ trợ tài chính và tiền tệ được ban hành trong thời gian đại dịch. Dự báo thương mại hàng hóa toàn cầu đạt 4% trong năm 2022. Tuy nhiên, Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) cảnh báo, nếu xung đột Nga - Ukraine diễn biến căng thẳng, thiệt hại kinh tế có thể sẽ rất nghiêm trọng và khó lường. Xung đột thương mại giữa các nước vẫn tiếp diễn. Đại dịch Covid-19 vẫn tiếp tục lây lan mạnh, ảnh hưởng đến tốc độ phục hồi kinh tế của các quốc gia.

Giá nhiên liệu đã tăng rất mạnh theo giá dầu thô trong thời gian gần đây, đặc biệt kể từ khi cuộc xung đột Nga - Ukraine xảy ra. Hiện nguồn cung nhiên liệu có hàm lượng Sulfur thấp (VLSFO) trên toàn cầu đang bị thắt chặt, đặc biệt tại Châu Á. Trong trường hợp cuộc xung đột tiếp tục kéo dài, giá VLSFO trong năm 2022 có thể vượt qua mức 1.000 USD/tấn.

Ngày 20/10/2021, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2022 với mục tiêu tăng trưởng GDP đạt khoảng 6-6,5%, tốc độ tăng chỉ số giá tiêu dùng bình quân khoảng 4%. Dự báo hoạt động xuất nhập khẩu năm 2022 tiếp tục khởi sắc khi các hiệp định thương mại tự do đang dần được thực thi một cách toàn diện hơn, đặc biệt các hiệp định CPTPP, EVFTA, RCEP, ... sẽ tiếp tục tạo điều kiện để hàng hóa Việt Nam thâm nhập

vào các thị trường đối tác với thuế quan ưu đãi, từ đó thúc đẩy xuất khẩu tăng trưởng mạnh.

1.1 Lĩnh vực vận tải biển

- Diễn biến tích cực của thị trường tàu hàng khô trong giai đoạn gần đây chủ yếu xuất phát từ sự thiếu hụt nguồn cung tạm thời do sự cố tắc nghẽn kéo dài tại các cảng Trung Quốc và tình trạng khủng hoảng năng lượng tại Trung Quốc, Ấn Độ làm nhu cầu vận chuyển than tăng đột biến. Khi tình trạng tắc nghẽn giảm và nhu cầu vận chuyển chững lại, đặc biệt là mặt hàng than do sự can thiệp của chính phủ Trung Quốc, giá thuê tàu ngay lập tức giảm mạnh tại tất cả các phân khúc. Thị trường tàu hàng khô năm 2022 được dự báo sẽ không đạt mức tăng trưởng như của năm 2021 mà chỉ duy trì ở mức thấp khi các quốc gia đã dần thích nghi và ổn định trong bối cảnh đại dịch, nhu cầu vận chuyển phục vụ tái thiết kinh tế cũng lắng xuống. Bên cạnh đó, Trung Quốc - quốc gia tiêu thụ than và quặng lớn nhất thế giới đang giảm dần việc sử dụng nhiệt than để hạn chế lượng khí xả thải, đồng thời tập trung phát triển công nghệ thông tin và chuyển đổi số hơn là xây dựng cơ sở hạ tầng, do đó nhu cầu vận chuyển than, quặng và thép sẽ thiếu động lực để tăng trưởng.

- Đối với thị trường vận tải container nội địa, năm 2022 có thể vẫn tiếp tục là một năm khó khăn khi dịch Covid-19 vẫn đang diễn biến phức tạp với nhiều biến chủng mới đặc biệt bùng phát mạnh tại các tỉnh thành 2 đầu Nam, Bắc. Bên cạnh đó chính sách biên mậu thất thường của Trung Quốc cũng sẽ là yếu tố ảnh hưởng tiêu cực đến nhu cầu vận chuyển nội địa.

- Đối với thị trường tàu dầu sản phẩm, tốc độ tăng trưởng trong năm 2022 được dự báo ở mức thấp, dưới mức của năm 2019, do dịch Covid-19 chưa thể kiểm soát trên phạm vi toàn cầu sẽ tiếp tục gây ảnh hưởng đến nhu cầu đi lại và làm giảm nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu. Bên cạnh đó, diễn biến chính trị phức tạp tại một số khu vực điểm nóng có thể tạo ra những sự thay đổi lớn đến cầu vận chuyển.

- Giá nhiên liệu trong năm 2022 tiếp tục chịu ảnh hưởng từ việc cắt giảm sản lượng dầu thô từ các nước dầu mỏ lớn nhất thế giới. Giá nhiên liệu có hàm lượng Sulfur thấp (VLSFO) có thể sẽ tiếp tục tăng vượt mức 600 USD/tấn, và dầu nhớt (MGO) có thể tăng vượt mức 700 USD/tấn.

1.2 Lĩnh vực cảng biển

- Ngày 22/9/2021, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được ban hành. Theo đó, mục tiêu quy hoạch đến năm 2030, về năng lực: Đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa, giao thương giữa các vùng, miền trong cả nước và hàng trung chuyển, quá cảnh cho các nước trong khu vực cũng như nhu cầu vận tải hành khách nội địa và quốc tế. Hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn (trong đó, hàng container từ 38 đến 47 triệu TEU); hành khách từ 10,1 đến 10,3 triệu lượt khách.

- Bên cạnh những thuận lợi nói trên, hiện nay, các địa phương và doanh nghiệp trên cả nước tiếp tục triển khai các dự án đầu tư và xây dựng cảng biển để hoàn thiện và mở rộng hoạt động sẽ cạnh tranh trực tiếp về khách hàng,

nguồn hàng với hệ thống cảng biển của VIMC. Một số dự án cảng biển lớn có thể kể đến như của Tập đoàn Gemadept (cảng Gemalink giai đoạn 2 và cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 2); Tập đoàn The Vissai (xây dựng các bến số 4, 5, 6, 7 và hệ thống các dịch vụ logistics tại cảng biển quốc tế Vissai); Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (phát triển cảng biển và trung tâm logistics Vũng Áng - Sơn Dương); Tập đoàn Hòa Phát (cảng Thủy nội địa Vĩnh Tân tại Đồng Nai); Công ty TNHH Long Sơn (cảng tổng hợp quốc tế Long Sơn tại Bình Định); Công ty CP Hàng hải Vsico (dự án cầu cảng Container - Cảng tổng hợp tại cảng Chân Mây thuộc tỉnh Thừa Thiên Huế); Dự án bến cảng tổng hợp Vạn Ninh (giai đoạn 1) thuộc KKT cửa khẩu Móng Cái nhằm cung cấp dịch vụ thông qua hàng hóa tổng hợp và container phục vụ phát triển kinh tế xã hội tỉnh Quảng Ninh.

1.3 Lĩnh vực dịch vụ hàng hải

- Theo xu thế hiện nay, các công ty logistics trong nước đang mất dần thị phần tại các cảng lớn tại Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải do các cảng này đều có định hướng xây dựng ICD hoặc liên kết với hãng tàu lập ra các công ty logistics nhằm khép kín dịch vụ để thu hút các hãng tàu đưa tàu lớn vào khai thác.

- Bên cạnh những cơ hội thị trường khi Việt Nam hội nhập ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, các doanh nghiệp logistics trong nước phải đương đầu với những đối thủ mạnh đến từ những quốc gia tiên tiến.

- Các trung tâm logistics, ICD mới tại các địa phương tiếp tục được triển khai đầu tư xây dựng, đi vào hoạt động để hoàn thiện cơ sở hạ tầng, bổ sung các lĩnh vực hoạt động, tạo ra chuỗi dịch vụ trọn gói của chủ hàng, nhà sản xuất lớn như: Maersk đã mở rộng thêm 38.000 m² kho bãi tại Việt Nam tại Bình Dương và Bắc Ninh; dự án đầu tư xây dựng Khu dịch vụ Logistics và kho bãi container tại lô CN 119-12 quận Hải An (Hải Phòng); dự án Đầu tư trung tâm Logistics Bắc Trung Bộ và hạ tầng khu công nghiệp (KCN) số 6 tại Khu kinh tế Nghi Sơn; dự án Trung tâm logistics Vinatrans Danang tại Đà Nẵng; dự án Trung tâm logistics, cảng cạn ICD và cảng tổng hợp Tây Ninh; khai trương Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Tân Đông Hiệp B (Bình Dương); Viettel Post hợp tác với Tân Cảng Sài Gòn để thực hiện mục tiêu 5 năm tới tăng 55% doanh thu cho mảng logistics; giai đoạn 2021-2025, TP HCM sẽ ưu tiên xây dựng thêm 5 cụm cảng cạn mới; tỉnh Long An đã quy hoạch 6 trung tâm logistics tại các khu vực khác nhau trên địa bàn; dự án cảng cạn Mộc Bài tại KKT cửa khẩu Mộc Bài, tỉnh Tây Ninh của Công ty CP Tân Cảng - Tây Ninh; dự án Khu logistics thuộc khu Kim Thành - Bản Vược, tỉnh Lào Cai; dự án xây dựng trung tâm logistics tại KKT Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh,

Các yếu tố trên đã khiến cho các công ty dịch vụ hàng hải trong nước nói chung và của VIMC nói riêng bị mất nhiều thị phần khi quy mô hoạt động nhìn chung còn hạn chế, chính sách giá kém linh hoạt, khả năng chống đỡ với áp lực cạnh tranh ngày càng kém.

2. Kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2022

VIMC xây dựng kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2022 với một số chỉ tiêu chính như sau:

CHỈ TIÊU	ĐVT	TH 2021	KH 2022	KH 2022/ TH 2021
SẢN LƯỢNG				
Vận tải biển	Triệu tấn	22,86	19,36	84,7%
Thông qua cảng	Triệu tấn	125,99	132,68	105,3%
DOANH THU	Tỷ đồng	14.300	12.511	87,5%
LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ	Tỷ đồng	3.640	2.518	69%
CÔNG TY MẸ				
Sản lượng	Triệu tấn	6,53	3,86	59%
Doanh thu	Tỷ đồng	1.825	1.691	92%
Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	230	240	104,3%

Ghi chú một số chỉ tiêu KH năm 2022 giảm so với thực hiện năm 2021:

- Sản lượng khối vận tải biển: 19,36 triệu tấn (85% so với năm 2021), sản lượng giảm do trong năm 2022 một số các đơn vị có kế hoạch bán tàu như: Vinaship, VIMC Shipping, Biển Đông, Vitranschart, OSTC (bàn giao tàu Phương Đông 10 cho Ngân hàng để xử lý tài sản đảm bảo). Ngoài ra một số tàu đã bán sau khi khai thác một thời gian trong năm 2021 cũng là nguyên nhân khiến sản lượng năm 2021 cao hơn kế hoạch năm 2022.

- Doanh thu hợp nhất: 12.511 tỷ đồng (87,5% so với năm 2021), giảm chủ yếu ở doanh thu khối DVHH (giảm 440 tỷ đồng), nguyên nhân do: Vosa giảm mạnh hoạt động đại lý vận tải hàng không do có biên lợi nhuận thấp, đồng thời dự báo cước vận tải biển năm 2022 cũng sẽ giảm. Công ty VIMC Logistics giảm doanh thu thu hộ trả hộ từ hoạt động đại lý hãng tàu và giảm doanh thu hàng dự án.

- Lợi nhuận trước thuế hợp nhất: 2.518 tỷ đồng (69% so với năm 2021), trong đó: lợi nhuận khối vận tải biển và dịch vụ hàng hải đều có sự tăng trưởng so với thực hiện năm 2021, tuy nhiên lợi nhuận khối cảng biển giảm mạnh so với năm 2021 do các nguyên nhân: trong năm 2021, lợi nhuận hợp nhất Cảng Sài Gòn ghi nhận khoản lợi nhuận bất thường khoảng 483,7 tỷ đồng từ khoản cơ cấu khoản nợ vay của SP-PSA; ngoài ra lợi nhuận Cảng Quy Nhơn trong năm 2022 dự kiến giảm 220 tỷ đồng so với năm 2021 do không còn mặt hàng thiết bị điện gió.

- Sản lượng và doanh thu của Công ty mẹ năm 2022 giảm so với thực hiện năm 2021 là do: đội tàu container của Công ty Vận tải biển VIMC được tách riêng để thành lập Công ty cổ phần Vận tải biển Container VIMC.

3. Kế hoạch hoạt động đầu tư năm 2022

3.1 Các dự án đầu tư năm 2022 của Công ty mẹ - Tổng công ty

a. Các dự án đầu tư thiết bị

- Đầu tư vỏ container để thay thế vỏ cũ đã thanh lý, bổ sung thiết bị phục vụ nhu cầu SXKD. Vỏ container của VIMC đều là container 20DC đã có tuổi đời từ 10-12 năm và khai thác trong điều kiện nội địa rất khắc nghiệt nên xuống cấp mạnh, tính cạnh tranh thấp, không đáp ứng được yêu cầu của khách hàng

nội địa nhóm hàng chất lượng cao, chưa nói tới thị trường COC quốc tế. Hơn nữa, VIMC không có vỏ container 40DC và 40HC dẫn tới phát sinh chi phí thuê, tăng giá thành dịch vụ. Do đó, việc đầu tư thêm container sẽ đáp ứng nhu cầu về trang thiết bị đóng hàng, giảm chi phí, tăng hiệu quả, nâng cao năng lực cạnh tranh của hoạt động khai thác tàu container, đồng thời quảng bá thương hiệu mới “VIMC” khi các container đưa vào khai thác.

Nhận thấy nhu cầu đầu tư phục vụ hoạt động SXKD, VIMC đều đưa kế hoạch đầu tư vỏ container (370 vỏ) vào các năm 2020, 2021. VIMC đã triển khai các thủ tục mở thầu, tuy nhiên, do giá vỏ container trên thị trường tăng mạnh vượt dự toán ban đầu nên không có nhà cung cấp nào quan tâm khiến công tác đấu thầu chưa thành công.

Năm 2022, VIMC tiếp tục đưa kế hoạch đầu tư vỏ container với số lượng dự kiến là 500 vỏ container mới loại 40’HC, 500 vỏ container mới loại 20DC. Tổng mức đầu tư của dự án là 6.306.160 USD (tương đương 146,8 tỷ đồng), dự kiến thực hiện Quý 3/2022.

- Đầu tư 02 tàu container 1.700 - 2.200 TEU: việc đầu tư đội tàu container là một trong những ưu tiên hàng đầu của VIMC nhằm bắt kịp với sự phát triển của xu hướng container hoá trong vận tải biển trên toàn thế giới, đặc biệt là trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Hiện tại, VIMC đang quản lý và khai thác 02 tàu container có tổng trọng tải 22.848 DWT với sức chở 1.706 TEU, trong đó tàu VIMC Pioneer có tuổi tàu cao nên chi phí sửa chữa bảo dưỡng phát sinh hàng năm lớn, chỉ phù hợp cho việc khai thác tuyến nội địa thuần túy do sức chở nhỏ; tàu Vinalines Diamond tính năng kỹ thuật còn hạn chế, suất tiêu hao nhiên liệu cao hơn các tàu cùng cỡ (đóng tại Nhật Bản, Hàn Quốc) với thiết kế tối ưu hơn. Việc đầu tư thêm tàu container có tính năng kỹ thuật tối ưu sẽ tăng năng lực vận tải, cải thiện hiệu quả của đội tàu container, đáp ứng được xu hướng phát triển thị trường, xu thế hợp tác với các hãng tàu nước ngoài, đồng thời phù hợp với chiến lược phát triển của VIMC giai đoạn 2021-2025 tầm nhìn đến 2030. Dự án có Tổng mức đầu tư: 48.742.000 USD tương đương 1.160 tỷ đồng (tỷ giá 23.799 đồng/USD) thực hiện bằng nguồn vốn tự có (40%) và vốn vay thương mại (60%), dự kiến thực hiện vào cuối năm 2022, tùy thuộc vào tình hình thực tế của thị trường và theo hình thức phù hợp. Kế hoạch giải ngân năm 2022 khoảng 116 tỷ đồng, bao gồm các chi phí chuẩn bị đầu tư, giám định, đặt cọc, ...

- Đầu tư 01 xe ô tô điện phục vụ CBCNV VIMC, trị giá 1,6 tỷ đồng.

b. Các dự án CNTT

Ngoài các dự án chuyển tiếp từ năm 2021 với giá trị 4,7 tỷ đồng, VIMC tiếp tục thực hiện các dự án CNTT năm 2022 với kế hoạch đầu tư là 12,95 tỷ đồng.

c. Các dự án khác

VIMC tiếp tục thực hiện các dự án phòng cháy chữa cháy, chống thấm cho Tòa nhà Ocean Park.

d. Các dự án nghiên cứu đầu tư

Năm 2022, VIMC tiếp tục nghiên cứu triển khai các dự án xây dựng kho bãi, trung tâm logistics:

- Các dự án chuyển tiếp từ năm 2021, bao gồm:

+ Dự án trung tâm phân phối hàng hóa tại Đồng Nai hoặc Nam Sài Gòn: Nghiên cứu đầu tư.

+ Đầu tư cơ sở hạ tầng, kho, bãi, ... cho các doanh nghiệp ĐBSCL (tên cũ là Dự án xây dựng phát triển kho bãi khu vực ĐBSCL (giai đoạn 2)).

- Dự án đầu tư mới: Trên cơ sở chiến lược phát triển dịch vụ logistics, VIMC nghiên cứu thực hiện các dự án:

+ Dự án đầu tư trung tâm logistics VIMC tại Lạch Huyện (diện tích 15-20 ha).

+ Dự án đầu tư cảng trung chuyển container quốc tế Cần Giờ - Giai đoạn 1A.

+ Dự án thuê tư vấn quốc tế uy tín xây dựng chiến lược phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (*sự cần thiết của Dự án tại Phụ lục số 07 đính kèm*).

(Chi tiết các dự án đầu tư tại Phụ lục số 01 đính kèm).

3.2 Tăng vốn/ góp vốn

Năm 2022, Công ty mẹ dự kiến kế hoạch góp thêm vốn tại một số doanh nghiệp, bao gồm:

- Tạm ước khoản thanh toán “Giá trị lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư” theo Hợp đồng chuyển giao cổ phần Cảng Quy Nhơn với công ty Hợp Thành khoảng 65 tỷ đồng.

- Góp vốn vào SSIT để thực hiện tái cơ cấu nợ.

- Góp vốn thành lập Công ty cổ phần Vận tải container VIMC, tổng giá trị góp vốn ước tính khoảng 1.041 tỷ đồng bằng tài sản là phương tiện, thiết bị đội tàu container và phần vốn góp của VIMC tại Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ. (*Một số nội dung Phương án thành lập Công ty cổ phần tại Phụ lục số 05 đính kèm*).

- Để tiếp tục triển khai bước 2 giai đoạn 1 của Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ, Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ có kế hoạch tăng vốn điều lệ thêm 600 tỷ đồng. Với tỷ lệ hiện tại nắm giữ 51% vốn điều lệ tại Cảng VIMC Đình Vũ, VIMC sẽ thực hiện góp vốn 306 tỷ đồng. Sau khi doanh nghiệp xây dựng, hoàn thiện phương án tăng vốn, VIMC sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định. Ngoài ra, theo kế hoạch, VIMC thành lập CTCP Vận tải container VIMC với tài sản góp vốn gồm giá trị cổ phần tại VIMC Đình Vũ. Trong trường hợp CTCP được thành lập trước khi VIMC Đình Vũ tăng vốn điều lệ thì phần vốn tăng thêm tương ứng 51% tại VIMC Đình Vũ sẽ do CTCP Vận tải container VIMC góp.

- Nghiên cứu hợp tác, tham gia góp vốn thực hiện dự án đầu tư cảng tổng hợp và container tại khu vực Cái Mép Hạ. VIMC sẽ xây dựng phương án kinh doanh, góp vốn và báo cáo cấp có thẩm quyền trước khi thực hiện.

(Chi tiết các dự án tăng vốn/góp vốn tại Phụ lục số 02 đính kèm)

- Ngoài ra, thực hiện theo Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ VIMC đối với công tác sắp xếp các đơn vị hạch toán phụ thuộc, trong năm 2022, VIMC sẽ thực hiện chấm dứt hoạt động đối với chi nhánh là Công ty Vận tải biển container VIMC (*Báo cáo về việc chấm dứt hoạt động chi nhánh tại Phụ lục số 06 đính kèm*).

3.3 Thoái vốn/ giảm vốn

Trong năm 2022, căn cứ tình hình thị trường và kết quả xử lý các vướng mắc có liên quan, VIMC tiếp tục thực hiện thoái vốn/giảm vốn tại các doanh nghiệp có vốn góp theo kế hoạch đã đề ra trong năm 2021 và nằm trong kế hoạch giai đoạn 2021-2025 đã trình Ủy ban.

(Chi tiết kế hoạch thoái vốn tại Phụ lục số 03 đính kèm)

3.4 Kế hoạch bán/ thanh lý tài sản

a. Thanh lý tàu:

Tổng số tàu bán/thanh lý năm 2022 của đội tàu VIMC là 15 tàu với tổng trọng tải 372.293 DWT, trong đó:

- Các tàu bán/thanh lý chuyển tiếp từ kế hoạch năm 2021: 12 tàu, tổng trọng tải 293.654 DWT.

- Các tàu bán/thanh lý năm 2022: 03 tàu, tổng trọng tải 78.638 DWT.

(Chi tiết kế hoạch bán/thanh lý tàu tại Phụ lục số 04 đính kèm)

b. Thanh lý tài sản khác:

- Chi nhánh VIMC Hồ Chí Minh: Thanh lý 6 đầu kéo, 7 rơ moóc, 3 xe ô tô 7 chỗ (chuyển tiếp kế hoạch thanh lý từ năm 2021).

- Công ty Vận tải biển VIMC: Thanh lý 427 vỏ container 20DC.

- Công ty mẹ:

+ Thanh lý tài sản thuộc dự án Vân Phong.

+ Thanh lý hai máy tàu Wartsila.

+ Thanh lý 04 xe ô tô cũ của Văn phòng Công ty mẹ, gồm: Xe 16 chỗ Mercedes Sprinter 2.2 (30M-1691), Xe 8 chỗ Toyota Landcruiser 4.5 (29X-8839), Xe 5 chỗ Toyota Corolla Altis 1.8G (30A-123.72), Xe 5 chỗ Toyota Landcruiser 4.5 (29N-8613).

4. Các giải pháp thực hiện kế hoạch

4.1 Nghiên cứu thị trường

- Thường xuyên theo dõi, cập nhật, nghiên cứu, phân tích và dự báo thị trường vận tải biển trong nước và quốc tế, đặc biệt là diễn biến giá cho thuê tàu nguồn cung tàu đóng mới, phá dỡ, nhu cầu vận tải các mặt hàng chính như than, quặng, nông sản, ... trong ngắn, trung và dài hạn. VIMC quán triệt, chỉ đạo các doanh nghiệp vận tải biển tận dụng tối đa các cơ hội thị trường, điều chỉnh phương án khai thác, đàm phán nâng giá cho thuê, tối ưu hóa hiệu quả khai thác, kinh doanh. Bên cạnh đó, không ngừng nâng cao hiệu quả hoạt động công tác nghiên cứu thị trường nhằm phục vụ công tác xây dựng chiến lược và kế hoạch kinh doanh ngắn, trung và dài hạn cho các DNTV nói riêng và VIMC nói chung.

- Cập nhật thường xuyên các quy hoạch cảng biển, logistics của Việt Nam; tình hình triển khai các dự án cảng biển và logistics tại các khu vực trên cả nước để nhận diện khả năng và mức độ cạnh tranh của các doanh nghiệp cùng ngành tại khu vực để xây dựng chiến lược kinh doanh phù hợp; cập nhật tình hình triển khai các ứng dụng CNTT tiên tiến trong hoạt động khai thác cảng biển, logistics trên thế giới để kịp thời tham mưu cho các doanh nghiệp cảng biển và dịch vụ hàng hải nghiên cứu khả năng áp dụng.

4.2 Phát triển thị trường

- Triển khai và lan tỏa mạnh mẽ văn hóa "Lấy khách hàng làm trung tâm". Các DNTV xây dựng và triển khai chương trình hành động trên cơ sở "05 tôn chỉ" và "06 bước hành động" đã được thông qua tại Hội thảo giải pháp xây dựng bộ máy tổ chức theo định hướng lấy khách hàng làm trung tâm. Tăng cường khai thác các kênh thông tin để lắng nghe ý kiến khách hàng. Duy trì tốt các mối quan hệ với các khách hàng (hãng tàu, chủ hàng, ...) thông qua tìm kiếm các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ và xử lý triệt để các ý kiến phản hồi chưa tốt của khách hàng, linh hoạt trong việc áp dụng các chính sách đối với từng nhóm khách hàng cụ thể.

- Xây dựng dữ liệu khách hàng tập trung của VIMC và các DNTV để có cơ sở phân tích, đánh giá, phân loại khách hàng. Xây dựng các chính sách đối với từng nhóm khách hàng sao cho phù hợp và hiệu quả nhất trên nguyên tắc: (i) Duy trì các khách hàng truyền thống, có uy tín và có tiềm năng tài chính trên thị trường; áp dụng những chính sách ưu đãi, chăm sóc khách hàng tốt hơn nữa để duy trì và phát triển thêm các dịch vụ trong tương lai; (ii) Tiếp cận và từng bước hợp tác với các khách hàng lớn, tiềm năng; tập trung vào các khách hàng là các chủ hàng có khối lượng hàng hóa vận chuyển nội địa và xuất nhập khẩu lớn, các Tập đoàn, Tổng công ty nhà nước và tư nhân.

- Tiếp tục đẩy mạnh phát triển dịch vụ chuỗi trên nền tảng hệ sinh thái vận tải biển, cảng biển và logistics trong đó tập trung chuyển đổi cơ cấu nguồn hàng, phát triển các mặt hàng container. Xây dựng hệ thống, quy trình và chuẩn hóa trên nền tảng công nghệ thông tin để ứng dụng và triển khai đồng bộ, mạnh mẽ tại các DNTV.

- Trong bối cảnh bình thường mới, triển khai mạnh mẽ các hoạt động đối ngoại, tìm kiếm đối tác trong nước và quốc tế có kinh nghiệm trong lĩnh vực hoạt động của VIMC, có tiềm lực tài chính để nghiên cứu hợp tác, liên doanh, liên kết trong một số dự án trọng điểm của VIMC và các DNTV; trao đổi kinh nghiệm trong công tác quản trị, ứng dụng CNTT trong điều hành và các hoạt động khai thác, SXKD. Đẩy mạnh hợp tác với các đối tác trong nước và quốc tế bao gồm các hãng tàu, các nhà sản xuất, chủ hàng nhằm tìm kiếm và đảm bảo nguồn hàng cho hệ thống cảng của VIMC nói chung và các dự án phát triển cảng nước sâu như Cần Giờ, Lạch Huyện, ... nói riêng.

- Đối với khối vận tải biển:

+ Duy trì mạng lưới các khách hàng sẵn có, tìm kiếm và thiết lập mối quan hệ với các khách hàng lớn tiềm năng cũng như các nhà xuất nhập khẩu hàng hóa lớn trong nước. Tăng cường gặp gỡ khách hàng, đẩy mạnh công tác quảng bá thương hiệu container của VIMC bằng nhiều hình thức. Nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải container, mở rộng hợp tác phát triển các tuyến nội Á và quốc tế.

+ Theo dõi chặt chẽ diễn biến thị trường, tình hình dịch bệnh Covid-19 để có phương án khai thác tàu hiệu quả nhất; đẩy mạnh việc đánh giá thị trường, tìm kiếm các cơ hội thuê thêm tàu ngoài vào khai thác; tích cực trao đổi vị trí các tàu để tối ưu hóa việc chạy ballast, nâng cao hiệu quả khai thác; linh hoạt các hình thức khai thác (cho thuê chuyến, thuê định hạn, để nâng cao hiệu quả khai thác; đối với tàu container, tìm và nghiên cứu các thị trường mới như Ấn Độ, Myanmar, Phillipine, Malaysia, ..., tạo ra các sản phẩm mới đa dạng, đặc trưng và giảm thiểu rủi ro.

- Đối với khối cảng biển và dịch vụ hàng hải:

+ Duy trì và phát triển khách hàng trên nền tảng hệ sinh thái cảng biển - vận tải biển - dịch vụ. Xây dựng và cung cấp cho khách hàng các gói giải pháp logistics tổng thể, nâng cao trải nghiệm và giá trị gia tăng cho khách hàng. Phát triển mạnh các dịch vụ sau cảng, tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận của các hoạt động ngoài bốc xếp.

+ Nghiên cứu và triển khai các giải pháp nhằm từng bước chuyển đổi cơ cấu hàng hóa, ưu tiên khai thác các mặt hàng chiến lược, có dư địa tăng trưởng ổn định và mang lại giá trị gia tăng cao như container, thiết bị, nông sản, phân bón, sắt thép, viên gỗ nén, ... Trong bối cảnh các hãng tàu ngày càng có xu thế tham gia sâu vào chuỗi cung ứng dịch vụ, cần liên kết và hợp tác chặt chẽ với các hãng tàu trong công tác tìm kiếm và phát triển khách hàng.

+ Tiếp tục đẩy mạnh và phát triển hơn nữa các hoạt động cốt lõi của doanh nghiệp. Xây dựng các giải pháp tổng thể để hỗ trợ, thu hút khách hàng trên nền tảng cơ sở vật chất hiện hữu và phát triển trong tương lai, trên nền tảng số hoá các dịch vụ nhằm giảm thiểu chi phí trung gian, đảm bảo nhanh, chính xác, thân thiện, dễ tiếp cận, đa dạng.

4.3 Phát triển nguồn nhân lực

- Thực hiện tuyển dụng cán bộ (lãnh đạo cấp cao, lãnh đạo cấp trung) tại VIMC và một số các chức danh chủ chốt tại DNTV bằng hình thức thi tuyển nhằm tìm kiếm, lựa chọn được nhân lực chất lượng cao.

- Chủ động tìm kiếm nguồn nhân lực, phối hợp với các trường Đại học, dạy nghề để đào tạo theo yêu cầu của doanh nghiệp; tiếp tục đẩy mạnh đào tạo, bồi dưỡng các cán bộ trẻ về kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ, tạo điều kiện trau dồi kinh nghiệm thực tiễn thông qua việc đi theo tàu, đi công tác trong và ngoài nước; tiếp tục tái cơ cấu bộ máy tổ chức các doanh nghiệp theo hướng tinh gọn nhẹ, hiệu quả cao.

- Đẩy mạnh việc huấn luyện, đào tạo nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong bối cảnh cạnh tranh hiện tại. Chủ động xây dựng chính sách về phát triển con người, xây dựng đội ngũ nhân lực kế cận chất lượng cao trong giai đoạn tới, đáp ứng được yêu cầu và chiến lược phát triển của doanh nghiệp cũng như của VIMC. Chú trọng đến chế độ đãi ngộ cho người lao động về tiền lương, thưởng để tạo hấp dẫn và thu hút nhân tài.

- Tiếp tục đánh giá năng lực cán bộ theo khung năng lực và từ điển năng lực (định kỳ mỗi năm 01 lần) nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và thúc đẩy mỗi CBNV tiếp tục học hỏi, rèn luyện để nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ, kỹ năng làm việc đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong thời kỳ mới.

- Hoàn thành công tác quy hoạch cán bộ lãnh đạo quản lý, lãnh đạo cấp trung giai đoạn 2021-2026 làm cơ sở để tiếp tục thực hiện công tác luân chuyển cán bộ.

- Đổi mới trong công tác đánh giá, sàng lọc, lựa chọn cán bộ để cử cán bộ làm Người ĐDPV, giới thiệu tham gia Ban kiểm soát tại các doanh nghiệp có vốn góp của VIMC.

- Đẩy mạnh các hoạt động đào tạo bằng hình thức trực tuyến với sự dẫn dắt của chuyên gia và các khóa học trên hệ thống Elearning của VIMC; tiếp tục duy trì và phát triển các hoạt động huấn luyện nội bộ định kỳ với sự chia sẻ của đội ngũ Huấn luyện viên nội bộ VIMC nhằm xây dựng VIMC trở thành doanh nghiệp luôn lấy con người làm trung tâm, lấy văn hóa học tập, văn hóa chia sẻ tri thức làm yếu tố duy trì và phát triển doanh nghiệp bền vững.

- Duy trì và tiếp tục đổi mới chính sách tạo động lực (tài chính, phi tài chính) nhằm thu hút và giữ chân nguồn nhân lực chất lượng cao.

4.4 Quản trị tài chính

- Phát hành bổ sung từ 500 đến 1.000 tỷ đồng vốn điều lệ để tạo nguồn lực phục vụ hoạt động tái cơ cấu tài chính và SXKD của VIMC.

- Tiếp tục quyết liệt trong tái cơ cấu tài chính, phấn đấu có kết quả cụ thể về việc tái cơ cấu với các tổ chức tín dụng; đánh giá thị trường, tìm giải pháp đảm bảo đầu tư hiệu quả đối với các dự án đầu tư. Tập trung làm việc với VDB về tái

cơ cấu nợ của Công ty mẹ và các DNTV; tiếp tục hỗ trợ các DNTV xử lý nợ tại các NHTM, SBIC, VFC; tập trung tái cơ cấu tài chính các Cảng liên doanh.

- Tập trung quản trị chi phí, chỉ đạo các DNTV tiết giảm chi phí, nâng cao hiệu quả quản lý sử dụng vốn tại các đơn vị.

- Tìm kiếm các nguồn vốn để huy động vốn cho các dự án trọng điểm của các DNTV VIMC và các dự án tại Công ty mẹ.

4.5 Quản trị doanh nghiệp

- Tiếp tục rà soát, thực hiện tái cơ cấu tổ chức theo hướng tinh gọn, giảm đầu mối, tăng trách nhiệm người đứng đầu các bộ phận; chuẩn hóa việc đánh giá cán bộ, nhân viên, xây dựng hệ thống trả lương theo 3P để tạo động lực cho người lao động và nâng cao hiệu quả chung của từng đơn vị.

- Tăng cường kiểm tra giám sát công tác quản lý trực tiếp trên các tàu; tiếp tục kiểm soát chặt chẽ các chi phí nhiên liệu, sửa chữa, phụ tùng, vật tư, ... phấn đấu giảm tối đa thời gian chạy rỗng, thời gian chờ, đặc biệt kiểm soát thời gian off-hire (thời gian ngừng khai thác) do tàu không đảm bảo tốc độ, gặp các vấn đề về máy móc, cầu, hầm hàng, ...; hướng dẫn thuyền viên vận hành, bảo quản bảo dưỡng tàu, hỗ trợ tàu tự xử lý các khiếm khuyết trên tàu trong bối cảnh khó bố trí sửa chữa.

- Sắp xếp, cơ cấu lại bộ máy tổ chức, quản trị; thành lập Công ty cổ phần Vận tải container VIMC để phát triển đội tàu container và kết nối hệ sinh thái vận tải biển - cảng biển - dịch vụ hàng hải; chấm dứt hoạt động chi nhánh Công ty Vận tải biển container VIMC để thu gọn đầu mối.

- Xây dựng các quy trình, quy chế quản trị thống nhất nhằm xây dựng bộ máy quản trị gọn nhẹ, hiện đại và hiệu quả; có sự phân công nhiệm vụ cụ thể từ Ban điều hành đến các chi nhánh/bộ phận, phòng ban và có sự giám sát chặt chẽ việc thực hiện từ HĐQT/HĐTV.

4.6 Phát triển công nghệ - kỹ thuật

- Nâng cao vai trò đi đầu của Đội mới sáng tạo, tạo môi trường và cơ chế linh hoạt cho các hoạt động nghiên cứu và phát triển, cho phép thử nghiệm những ý tưởng mới, qua đó tuyển lựa, đưa vào áp dụng những giải pháp đem lại hiệu quả cho các hoạt động của VIMC.

- Tiếp tục thực hiện Chuyển đổi số toàn diện, ứng dụng mạnh mẽ và triệt để các giải pháp CNTT đã xây dựng, từng bước đưa vào áp dụng hệ thống CNTT để phục vụ trực tiếp cho hoạt động kinh doanh, đem lại tiện lợi cho khách hàng, tăng sức cạnh tranh cho VIMC.

- Đẩy mạnh CNTT hóa một số quy trình quản trị, khai thác để bảo đảm chi phí thấp nhất, rà soát toàn bộ các quy trình để đạt hiệu quả cao. Chú trọng đầu tư về công nghệ để tạo nền tảng chung kết nối giữa các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải và nâng cao năng lực cạnh tranh trong thực hiện dịch vụ chuỗi. Triển khai

nội dung về chuyển đổi số toàn diện, đặc biệt hỗ trợ xây dựng các nền tảng giao dịch không tiếp xúc, đảm bảo kinh doanh trong mọi tình huống.

- Đưa vào sử dụng ít nhất một hệ thống CNTT để phục vụ trực tiếp một số lượng khách hàng nhất định - “khách hàng điện tử”, giúp cho khách hàng có thể đặt dịch vụ, tra soát đơn hàng, thanh toán, kiểm soát an toàn hàng hóa, đánh giá chất lượng dịch vụ, ... trên cùng một nền tảng CNTT.

Các giải pháp đưa vào triển khai ở các trụ cột, cụ thể như sau:

+ Kinh doanh và khách hàng: Đưa vào sử dụng hệ thống Booking dịch vụ trên cả 3 khối vận tải biển, cảng biển, dịch vụ hàng hải; Xây dựng hệ quản trị cơ sở dữ liệu tập trung khách hàng, dịch vụ, biểu giá; Xây dựng cổng thông tin chăm sóc khách hàng tập trung.

+ Điều hành sản xuất: Đưa vào ứng dụng giải pháp WMS, TMS trên nền tảng Cloud cho các đơn vị dịch vụ hàng hải; Triển khai TOS tập trung cho các dự án Lạch Huyện, Đình Vũ; Xây dựng cổng thông tin phục vụ cho hoạt động mua bán tập trung.

+ Hoạt động quản trị văn phòng: Tiếp tục triển khai đồng bộ giải pháp quản trị văn phòng bao gồm tài chính kế toán, quản trị nhân sự, văn phòng điện tử, ký số, ... đến toàn thể các doanh nghiệp trực thuộc; Nâng cấp hạ tầng, bảo mật CNTT, đảm bảo vận hành liên tục, đạt hiệu suất cao cho các ứng dụng tập trung của VIMC.

Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, thông qua:

(i) Kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2022 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.

(ii) Chủ trương thành lập Công ty cổ phần Vận tải container VIMC.

(iii) Chủ trương chấm dứt hoạt động chi nhánh Công ty Vận tải biển container VIMC.

Trân trọng kính trình./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban Kiểm soát;
- Các thành viên HĐQT;
- Lưu: VT, TTKH, TKTH, TGTT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Lê Anh Sơn

PHỤ LỤC SỐ 01
KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ CÔNG TY MẸ NĂM 2022

Đơn vị: Triệu đồng

TT	Chỉ tiêu	Tên dự án đầu tư	Tổng mức đầu tư	KHĐT 2022
A	Dự án chuyển tiếp từ 2021 sang 2022			65.083
1	Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng			40.000
1.1	Dự án 1	Đầu tư cơ sở hạ tầng, kho, bãi, ... cho các doanh nghiệp ĐBSCL	60.000	40.000
2	Dự án mua sắm trang thiết bị			
3	Dự án CNTT			4.700
3.1	Dự án 1	Dự án quản lý Kho/ Bãi WMS/YMS	3.000	900
3.2	Dự án 2	Dự án triển khai hệ thống giám sát hạ tầng CNTT (máy chủ, đường truyền, ...)	2.000	900
3.3	Dự án 3	Cổng thông tin CSKH tập trung (CRM + Hotline)	2.000	900
3.4	Dự án 4	Dự án triển khai hệ thống chữ ký số tập trung (HSM và license)	2.000	500
3.5	Dự án 5	Dự án công thông tin quản lý và chia sẻ nguồn lực - Logistics Hub	5.000	1.500
4	Dự án khác			20.383
4.1	Dự án 1	Sửa chữa, cải tạo Văn phòng làm việc của TCT	12.000	11.609
4.2	Các dự án	Sửa chữa, nâng cấp Hệ thống kỹ thuật Tòa nhà Ocean Park	19.222	8.424
-		<i>Nội ngoại thất</i>	630	630
-		<i>Hệ thống Phòng cháy chữa cháy</i>	870	870
		<i>Hệ thống camera giám sát</i>	600	600
-		<i>Hệ thống Điện</i>	2.490	459
-		<i>Nâng cấp Hệ thống điều hòa không khí.</i>	14.632	5.864
4.3	Dự án 2	Nội ngoại thất: Chống thấm chân tường, vách kính xung quanh tòa nhà tại tầng 16,17,18	350	350
B	Dự án đầu tư mới			279.807
1	Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng			-
2	Dự án mua sắm trang thiết bị			264.407
2.1	Dự án 1	Mua vỏ container: 500 container mới loại 40'HC, 500 container mới loại 20DC	146.807	146.807
2.2	Dự án 2	Đầu tư 02 tàu container sức chở 1.700-2.200 TEU	1.160.011	116.000
2.3	Dự án 3	01 xe ô tô điện	1.600	1.600
3	Dự án CNTT			12.950
3.1	Dự án 1	Nâng cấp hạ tầng máy chủ và bảo mật	10.000	10.000
3.2	Dự án 2	Dự án công thông tin dịch vụ Cảng (VIMC Port Service Hub)	2.000	1.500
3.3	Dự án 3	Cổng thông tin mua sắm tập trung	1.000	500
3.4	Dự án 4	Dự án tích hợp phần mềm văn phòng điện tử với các hệ thống TCKT và TCNS, MIS-BI	1.000	500
3.5	Dự án 5	Dự án xây dựng cơ sở dữ liệu thuyền viên	450	450
4	Dự án khác			2.450

TT	Chỉ tiêu	Tên dự án đầu tư	Tổng mức	KHĐT 2022
4.1	Dự án 1	Phòng cháy chữa cháy: Thay thế cửa chống cháy cho phòng kỹ thuật điện khu vực cầu thang bộ	450	450
4.2	Dự án 2	Chống thấm toàn bộ vách kính xung quanh tòa nhà	2.000	2.000
C	Dự án nghiên cứu đầu tư			64.000
1	Dự án 1	Dự án trung tâm phân phối hàng hóa tại Đồng Nai hoặc Nam Sài Gòn	100.000	1.000
2	Dự án 2	Dự án đầu tư trung tâm Logistics VIMC tại Lạch Huyện (diện tích 15-20 ha)	300.000	1.000
3	Dự án 3	Xây dựng chiến lược phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050	60.000	60.000
4	Dự án 4	Nghiên cứu hợp tác đầu tư Dự án cảng trung chuyển container quốc tế Cần Giờ - Giai đoạn 1A	15.011.000	2.000
	TỔNG			408.890

Ghi chú: Thời gian thực hiện sau khi được ĐHCĐ thường niên 2022 của VIMC thông qua đến kỳ đại hội tiếp theo.

PHỤ LỤC SỐ 02
KẾ HOẠCH TĂNG VỐN/GÓP VỐN CÔNG TY MẸ NĂM 2022

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Dự án đầu tư	Số tiền	Ghi chú
1	Tạm tính khoản thanh toán Giá trị lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư theo hợp đồng chuyển giao cổ phần cảng Quy Nhơn	65	Tạm ước để bố trí ngân sách
2	Thành lập mới Công ty cổ phần Vận tải container VIMC	1.041	VIMC đề xuất thành lập công ty CP Vận tải container VIMC, vốn điều lệ khoảng 2.041 tỷ đồng. VIMC góp 51% (tương đương 1.041 tỷ đồng) bằng tài sản là phương tiện, thiết bị đội tàu container và phần vốn góp tại Công ty CP VIMC Đình Vũ. Thực hiện sau khi được Ủy ban chấp thuận chủ trương.
3	Dự kiến kế hoạch tăng vốn tại VIMC Đình Vũ	306	Góp vốn đảm bảo duy trì tỷ lệ nắm giữ 51% khi doanh nghiệp tăng thêm 600 tỷ đồng vốn điều lệ. Trong trường hợp CTCP Vận tải container VIMC được thành lập trước khi VIMC Đình Vũ tăng vốn điều lệ thì phần vốn tăng thêm tương ứng 51% tại VIMC Đình Vũ sẽ do CTCP Vận tải container VIMC góp.
4	Hợp tác, tham gia góp vốn thực hiện dự án đầu tư cảng tổng hợp và container tại khu vực Cái Mép Hạ.	100	Tạm ước để bố trí ngân sách. Số liệu cụ thể sẽ được bổ sung sau khi được các cấp có thẩm quyền chấp thuận và có phương án góp vốn cụ thể
5	Góp vốn vào SSIT để tái cơ cấu	221,8	Dự kiến góp bổ sung 9.520.200 USD vào SSIT
	Tổng cộng	1.733,8	

Ghi chú: Thời gian thực hiện sau khi được ĐHCĐ thường niên 2022 của VIMC thông qua đến kỳ Đại hội tiếp theo.

PHỤ LỤC SỐ 03
KẾ HOẠCH THOÁI VỐN CÔNG TY MẸ NĂM 2022

STT	Tên doanh nghiệp	Vốn điều lệ (Tr. đồng)	Tỷ lệ VIMC năm giữ hiện tại	Tỷ lệ VIMC năm giữ sau thoái vốn	Số lượng cổ phần thoái vốn
1	Công ty CP Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)	1.400.000	51,00%	49,00%	2.800.000
2	Công ty CP Vận tải biển Vinaship (VINASHIP)	200.000	51,00%	36,00%	3.000.000
3	Công ty CP Vận tải biển Hải Âu (SESCO)	50.000	26,46%	0,00%	1.323.000
4	Công ty CP Hàng hải Sài Gòn	43.096	10,15%	0,00%	437.400
5	Công ty CP Vận tải biển và TM Phương Đông (OSTC)	200.560	49,00%	0,00%	9.827.440
6	Công ty CP Phát triển Hàng hải (Vimadeco)	90.000	51,00%	36,00%	1.350.000
7	Công ty TNHH Khai thác container Việt Nam (Vinabridge)	16.421	60,00%	0,00%	
8	Công ty TNHH Vận tải hàng công nghệ cao (Transvina)	39.854	56,00%	0,00%	
9	Công ty CP VIMC Nha Trang	50.593	98,34%	0,00%	939.558
10	Công ty CP Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam (VITRANSCHART)	609.993	47,44%	0,00%	29.888.000
11	Công ty CP Hàng hải Đông Đô (DONGDO MARINE)	122.445	48,97%	0,00%	5.996.573

Ghi chú: Thời gian thực hiện sau khi được ĐHDCĐ thường niên 2022 của VIMC thông qua đến kỳ Đại hội tiếp theo

PHỤ LỤC SỐ 04**KẾ HOẠCH BÁN TÀU CÔNG TY MẸ VÀ CÁC CÔNG TY CON NĂM 2022**

STT	Tên tàu	Tên doanh nghiệp	Năm đóng	Loại tàu	Tải trọng (DWT)	Nơi đóng
A	CÔNG TY MẸ					
1	VIMC Green	VIMC Shipping	1997	Hàng khô	47.271	Nhật Bản
2	Vinalines Freedom	VIMC Shipping	2009	Hàng khô	13.278	Việt Nam
3	VIMC Unity	VIMC Shipping	2007	Hàng khô	22.500	Việt Nam
4	Vinalines Mighty	VIMC Shipping	2007	Hàng khô	22.500	Việt Nam
5	Vinalines Glory	VIMC Shipping	2006	Tàu dầu	50.530	Hàn Quốc
6	Vinalines Galaxy	VIMC Shipping	2006	Tàu dầu	50.530	Hàn Quốc
7	VIMC Diamond	VIMC Shipping	2007	Container	13.760	Trung Quốc
B	CÔNG TY CON					
1	Mỹ Thịnh	Vinaship	1990	Hàng khô	14.348	Việt Nam
2	Vinaship Star	Vinaship	1996	Hàng khô	23.949	Nhật Bản
3	BienDong Victory	Bisco	2001	Tàu dầu	47.084	Nhật Bản
4	BienDong Trader	Bisco	2006	Container	7.143	Việt Nam
5	BienDong Freighter	Bisco	2006	Container	7.143	Việt Nam
6	Viễn Đông 3	Vitranschart	2004	Hàng khô	6.500	Nhật Bản
7	VTC Planet	Vitranschart	1993	Hàng khô	22.176	Nhật Bản
8	VTC Sun	Vitranschart	1996	Hàng khô	23.581	Nhật Bản

PHỤ LỤC SỐ 05

TÓM TẮT PHƯƠNG ÁN THÀNH LẬP CTCP VẬN TẢI CONTAINER VIMC

1. Sự cần thiết thành lập Công ty CP Vận tải container VIMC

Trong lĩnh vực hàng hải, xu hướng phát triển của phương thức vận tải container đã dần phát triển rộng rãi trên toàn thế giới vì tiết kiệm được thời gian, chi phí vận chuyển. Việc ứng dụng công nghệ để hợp lý hóa chuỗi cung ứng, tích hợp các dịch vụ cũng đang được các hãng vận tải biển hàng đầu thế giới áp dụng. Nhiều nước đã nhanh chóng xây dựng các cảng biển đón nhận tàu container hiện đại, cũng như phát triển đội tàu container, phát triển các công nghệ hiện đại trong khai thác. Hiện nay, nước ta đang ở giai đoạn đầu của quá trình container hoá để hòa nhập với xu hướng chung của thế giới, việc xây dựng hệ thống cảng container và đội tàu container hiện đại đang là yêu cầu cấp bách đối với ngành hàng hải Việt Nam.

Thực tế, Việt Nam chưa phát triển được đội tàu container chuyên nghiệp có thể cạnh tranh với các hãng tàu nước ngoài. Các doanh nghiệp vận tải biển của Việt Nam thường chỉ có một vài tàu container kết hợp khai thác hỗn hợp cùng với các tàu hàng khô, tàu dầu. Trong thời gian gần đây, kinh tế các quốc gia phục hồi nhanh sau đại dịch Covid-19, đặc biệt tại Trung Quốc, châu Âu và Mỹ, dẫn đến nhu cầu tiêu thụ hàng hóa, nguyên vật liệu tăng mạnh, tác động tích cực đến thị trường vận tải biển. Trong 06 tháng đầu năm 2021, thị trường vận tải container quốc tế sôi động với mức cước vận tải không ngừng tăng cao trên các tuyến vận chuyển chính (chỉ số World Container Index tăng trên 300% so với cùng kỳ năm 2020). Tuy nhiên, các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được hưởng lợi không đáng kể do phần lớn hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam là do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận. Đội tàu container của VIMC có sức chở nhỏ nên chỉ thực hiện các tuyến vận tải đi các nước trong khu vực như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, hoặc thực hiện gom container (feeder) cho các hãng tàu mẹ nước ngoài nên hiệu quả kinh tế không cao.

VIMC là doanh nghiệp hàng hải hoạt động trong cả 03 lĩnh vực: vận tải biển, cảng biển và dịch vụ logistics. Theo định hướng chiến lược phát triển giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030, VIMC tập trung phát triển hệ sinh thái vận tải biển - cảng biển - dịch vụ logistics để cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng. Vận tải biển container đóng vai trò kết nối với mạng lưới hạ tầng cảng biển và dịch vụ hàng hải trong chuỗi dịch vụ logistics trọn gói của VIMC. Do vậy, VIMC sẽ phát triển đội tàu container, tăng cường năng lực thông qua việc liên kết với các doanh nghiệp cảng biển, dịch vụ logistics và các hãng tàu để tăng lợi thế về quy mô, phát triển thành đơn vị chủ lực trong hoạt động kinh doanh logistics. Việc VIMC phát triển đội tàu container sẽ góp phần nâng cao năng lực đội tàu container của Việt Nam để lấp đầy khoảng trống trong thị trường vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu; tránh tình trạng các hãng tàu nước ngoài tăng giá cước một cách bất hợp lý, ảnh hưởng đến quyền lợi của các chủ hàng và ảnh hưởng đến phát triển kinh tế đất nước.

Thực hiện chiến lược phát triển đội tàu container, phát triển hệ sinh thái vận tải biển - cảng biển - dịch vụ logistics để cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng, VIMC đề xuất thành lập mới CTCP trên cơ sở một số lý do như sau:

- VIMC chưa có doanh nghiệp nào khai thác đội tàu container chuyên nghiệp. Hiện nay, VIMC đang phát triển dịch vụ vận tải container tại Công ty Vận tải biển VIMC là đơn vị HTPT của VIMC. Đơn vị quản lý khai thác 02 tàu container do VIMC sở hữu, đồng thời là đại lý khai thác 03 tàu container của doanh nghiệp khác. Khi thành lập CTCP, VIMC thực hiện góp vốn bằng 02 tàu container đang quản lý khai thác.

- Để phát triển đội tàu container cần có hệ thống đại lý, nguồn hàng ổn định. Do vậy, mục tiêu của VIMC trong việc phát triển đội tàu container là tìm kiếm đối tác để hợp tác đầu tư nhằm huy động nguồn vốn đầu tư tàu, tận dụng sự hỗ trợ về công nghệ, thị trường, khách hàng (đại lý), ... của các đối tác, từ đó phát triển thành một doanh nghiệp có quy mô lớn, chuyên sâu về khai thác hàng container và phát triển dịch vụ chuỗi logistics, hình thành thương hiệu vận tải container của VIMC cũng như của Việt Nam nói chung.

- VIMC đề xuất việc thành lập CTCP mới vì thủ tục và thời gian thực hiện nhanh gọn, đơn giản hơn. Việc hình thành CTCP từ sắp xếp, chuyển đổi doanh nghiệp của VIMC cũng sẽ bao gồm các bước quy trình của thành lập doanh nghiệp như tìm kiếm nhà đầu tư góp vốn, định giá tài sản góp vốn, thỏa thuận góp vốn, đăng ký doanh nghiệp, ... Tuy nhiên, công tác xử lý tài sản, tài chính phức tạp hơn nên tốn kém thời gian và chi phí, thời gian kéo dài có thể làm mất đi cơ hội của doanh nghiệp.

2. Cơ sở xây dựng Phương án thành lập CTCP

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020.

- Nghị định số 01/2021/NĐ-CP ngày 04/01/2021 về đăng ký doanh nghiệp.

- Điều lệ Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.

- Nghị quyết số 1530-NQ/ĐU Phiên họp ngày 16/7/2021 của Ban Thường vụ Đảng ủy Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, thông qua Chiến lược phát triển, Kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư 05 năm giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.

- Báo cáo số 1590/BC-HHVN ngày 23/7/2021; 15/BC-NĐD ngày 25/01/2022 của những Người đại diện phần vốn của VIMC về Chiến lược phát triển, Kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư 05 năm giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.

- Báo cáo số 1780/BC-NĐD ngày 19/8/2021 của những Người đại diện phần vốn của VIMC về Phương án sắp xếp các doanh nghiệp của VIMC giai đoạn 2021-2025.

3. Dự kiến vốn điều lệ và cơ cấu vốn điều lệ CTCP

Vốn điều lệ của Công ty cổ phần Vận tải container VIMC tại thời điểm thành lập: **2.041.000.000.000 đồng** (Bằng chữ: Hai nghìn không trăm bốn mươi một tỷ đồng chẵn).

(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam dự kiến góp vốn tại Công ty cổ phần với tỷ lệ trên 50% vốn điều lệ bằng tài sản được định giá tạm tính khoảng 1.041 tỷ đồng).

Cơ cấu vốn điều lệ tạm tính:

Cổ đông	Giá trị vốn góp theo mệnh giá (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu (%)
Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP	1.041	51
Cổ đông là các cá nhân, tổ chức ngoài VIMC	1.000	49
Tổng cộng	2.041	

Tài sản góp vốn của VIMC: (1) Giá trị tài sản 02 tàu container Vinalines Pioneer, Vinalines Diamond (theo chứng thư thẩm định giá) và giá trị lô vỏ container gồm 1.427 container 20' DC là 438 tỷ đồng; (2) Giá trị vốn góp của VIMC tại Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ là 603 tỷ đồng (theo chứng thư thẩm định giá). Tổng cộng giá trị tài sản góp vốn của VIMC: 1.041 tỷ đồng.

Nguồn vốn huy động từ các cổ đông bên ngoài: 1.000 tỷ đồng.

PHỤ LỤC SỐ 06

CHẤM DỨT HOẠT ĐỘNG CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN CONTAINER VIMC

1. Thực trạng Công ty

Công ty Vận tải biển container VIMC là đơn vị hạch toán phụ thuộc của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP và hiện nay đã dừng hoạt động.

Trước khi dừng hoạt động, Công ty thực hiện các hoạt động kinh doanh bao gồm: (i) Vận chuyển, chuyển tải container, kinh doanh vận chuyển và chuyển tải than; (ii) Vận chuyển, giao nhận door to door; (iii) Kinh doanh cho thuê văn phòng.

Công ty có trụ sở tại Hà Nội nhưng phạm vi hoạt động kinh doanh những năm gần đây chủ yếu là thị trường phía Nam. Kết quả hoạt động kinh doanh liên tục thua lỗ qua các năm, một số chỉ tiêu như sau:

Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021
1. Sản lượng	Tấn	1.779.757	32.047		
2. Doanh thu	Tỷ đồng	246	16	32	31
3. Lợi nhuận	Tỷ đồng	(185)	(551)	(16)	(8)

Nhằm tạo sự chủ động, linh hoạt cho đơn vị trong hoạt động kinh doanh tại khu vực phía Nam và quản lý khai thác tòa nhà 163 Nguyễn Văn Trỗi, Tp. Hồ Chí Minh, ngày 05/3/2021, Hội đồng quản trị VIMC ban hành Nghị quyết số 80/NQ-HHVN về chủ trương điều chuyển tài sản, nguồn nhân lực giữa các đơn vị hạch toán phụ thuộc của VIMC. Theo đó, điều chuyển tài sản và nguồn nhân lực của Công ty Vận tải biển container VIMC sang Chi nhánh VIMC tại thành phố Hồ Chí Minh.

Tổng công ty đã xây dựng Phương án điều chuyển tài sản và nguồn nhân lực của Công ty Vận tải biển container VIMC sang Chi nhánh VIMC tại thành phố Hồ Chí Minh bao gồm: (i) Phương án kinh doanh của VIMC Hồ Chí Minh sau khi tiếp nhận tài sản, nguồn nhân lực từ VIMC Container; (ii) Phương án rà soát, sàng lọc, lựa chọn nhân sự của VIMC Container điều chuyển sang VIMC Hồ Chí Minh; (iii) Phương án điều chuyển tài sản, công nợ của VIMC Container sang VIMC Hồ Chí Minh. Tổng công ty cũng đã có Quyết định số 365/QĐ-HHVN ngày 16/12/2021 về Phương án sử dụng lao động tại Công ty Vận tải biển container VIMC; Quyết định số 34/QĐ-HHVN ngày 11/02/2022 về điều chuyển tài sản, công nợ từ Công ty Vận tải biển container VIMC sang Chi nhánh VIMC tại thành phố Hồ Chí Minh và Biên bản bàn giao ngày 14/02/2022 bàn giao về các công việc tài chính kế toán từ Công ty Vận tải biển container VIMC sang Chi nhánh VIMC tại thành phố Hồ Chí Minh.

Cho đến nay, các công việc điều chuyển và xử lý tài sản, công nợ, nguồn nhân lực của Công ty Vận tải biển container VIMC đã được thực hiện xong.

2. Cơ sở đề xuất chấm dứt hoạt động Công ty

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020.

- Quyết định số 751/QĐ-TTg ngày 20/6/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

- Nghị quyết số 80/NQ-HHVN ngày 05/3/2021 của Hội đồng quản trị VIMC về chủ trương điều chuyển tài sản, nguồn nhân lực giữa các đơn vị hạch toán phụ thuộc của VIMC.

3. Đề xuất thực hiện chấm dứt hoạt động Công ty

Công ty Vận tải biển container VIMC hiện nay đã dừng mọi hoạt động sản xuất kinh doanh và không còn tài sản, công nợ. Nhân lực chỉ còn lại 01 người là Giám đốc Công ty để xử lý nốt những vấn đề phát sinh và phối hợp với các Ban CMNV của Tổng công ty để thực hiện các thủ tục chấm dứt hoạt động chi nhánh sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Căn cứ thực trạng nêu trên, VIMC đề xuất thực hiện chấm dứt hoạt động đối với Công ty Vận tải biển container VIMC để thu gọn đầu mối. Việc chấm dứt hoạt động VIMC Container là phù hợp với kế hoạch sắp xếp các đơn vị hạch toán phụ thuộc của VIMC theo Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty.

PHỤ LỤC SỐ 07

DỰ ÁN THUÊ TƯ VẤN QUỐC TẾ XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN VIMC ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

Sự cần thiết của Dự án:

- Việc xây dựng Chiến lược phát triển của VIMC đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là phù hợp với các định hướng chung của Đảng, Nhà nước và Chính phủ:

+ Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

+ Nghị quyết số 50/NQ-CP ngày 20/5/2021 về Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.

- VIMC đang đứng trước những cơ hội cũng như thách thức rất lớn, đòi hỏi sự xác định chiến lược, tầm nhìn trong dài hạn:

+ VIMC tập trung chiến lược phát triển cảng nước sâu như Dự án bến 3,4 Cảng Lạch Huyện, Dự án Cảng Liên Chiểu, Dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Để có thể triển khai thực hiện hiệu quả các dự án nêu trên, VIMC cần hợp tác với các đối tác, hãng tàu, liên minh hãng tàu quốc tế như Maersk, MSC, Cosco, CMA-CGM, liên minh 2M, The Alliance, Ocean Alliance, ... Các cảng nước sâu nêu trên sẽ trực tiếp cạnh tranh với các cảng trung chuyển lớn trong khu vực như PSA, Port K'Lang, Hutchinson.

+ Thị trường vận tải biển vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro khó lường. Chỉ số BDI sau khi tăng trưởng đột biến trong năm 2021 đã có những dấu hiệu sụt giảm, cùng với sự thay đổi chiến lược của các nước lớn, các chính sách ứng phó với dịch Covid-19, sự ra đời của các công ước quốc tế về kiểm soát lượng khí thải, ... VIMC cần được tư vấn về các phân khúc, size tàu, cơ hội thị trường tiềm năng, phù hợp nhất.

+ Với xu thế phát triển dịch vụ logistics, giải pháp tổng thể trên nền tảng công nghệ số, VIMC xây dựng công cụ kết nối, giá trị gia tăng với trọng tâm là phát triển đội tàu container với mục tiêu tiếp tục triển khai các tuyến, dịch vụ mới tại khu vực và quốc tế.

+ VIMC đẩy mạnh xây dựng hệ thống quản trị nguồn lực hiệu quả, phù hợp với chuẩn mực quốc tế, đảm bảo tính thống nhất One System.

Trong bối cảnh môi trường cạnh tranh ngày càng gay gắt, ngoài các doanh nghiệp trong nước, đặc biệt là khối tư nhân đang ngày trở nên mạnh mẽ, các doanh nghiệp nước ngoài cũng tham gia vào thị trường vận tải biển, cảng biển và dịch vụ logistics tại Việt Nam ngày càng nhiều khiến sức ép trong kinh doanh của ngành hàng hải ngày càng tăng lên. Trên thực tế, các hãng tàu lớn như Maersk, MSC, CMA-CGM, ... liên tục có sự thay đổi chiến lược phát triển nhằm tận dụng tối đa xu hướng, cơ hội thị trường. Với tính quốc tế cao của ngành hàng hải nói chung, thực trạng của VIMC nói riêng, để có thể phát triển bền vững, vươn lên vị trí số 1, ghi dấu ấn trên bản đồ hàng hải quốc tế, VIMC cần xây dựng chiến lược, tầm nhìn một cách bài bản với sự tư vấn, các ý tưởng đột phá, đổi mới sáng tạo của các đơn vị tư vấn chiến lược quốc tế chuyên nghiệp, uy tín.