

## Phụ lục 01

# BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ VỀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH HÀNG NĂM VÀ 03 NĂM GẦN NHẤT

Năm báo cáo: 2016-2019

### 1. Tình hình hoạt động kinh doanh và đầu tư phát triển 2016-2019 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (“Tổng công ty”)

#### a. Thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch

Nhằm tập trung tối đa vào phát triển sản xuất kinh doanh và quản trị doanh nghiệp để đạt được các chỉ tiêu kế hoạch đề ra, trong những năm qua, Tổng công ty đã từng bước triển khai các chương trình hành động theo Kế hoạch đầu tư phát triển và Kế hoạch sản xuất kinh doanh 05 năm giai đoạn 2016-2020 của Tổng công ty đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 27/02/2017 và Chiến lược phát triển giai đoạn 2016-2020 được nêu trong Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 751/QĐ-TTg ngày 20/6/2018. Bên cạnh đó, Tổng công ty cũng tập trung triển khai đồng bộ các giải pháp từ Công ty mẹ đến các doanh nghiệp thành viên nhằm khắc phục mọi khó khăn, tận dụng tối đa nguồn lực hiện hữu và mở rộng phát triển thị trường, kinh doanh, tinh gọn tài sản, đổi mới quản trị doanh nghiệp, đầu tư phát triển năng lực cơ sở hạ tầng cảng biển, đẩy mạnh công nghệ thông tin, văn hóa doanh nghiệp và đổi mới sáng tạo. Hiện nay, Tổng công ty đã cải thiện tình hình tài chính, nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và thực hiện nộp ngân sách đầy đủ theo quy định.

*(Một số chỉ tiêu về hoạt động sản xuất kinh doanh tại Biểu số 1).*

#### b. Tiến độ thực hiện các dự án trọng điểm trong các lĩnh vực hoạt động kinh doanh

Thực hiện Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty, trong giai đoạn 2016-2019, Tổng công ty đã chủ động thực hiện điều chỉnh kế hoạch đầu tư; cắt giảm, chuyển giao các hạng mục, dự án đầu tư chưa cần thiết và không hiệu quả. Đồng thời, Tổng công ty từng bước thực hiện Chiến lược, Kế hoạch đầu tư phát triển giai đoạn 2016-2020 theo chủ trương đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cụ thể như sau:

##### **Đầu tư phát triển đội tàu:**

Tổng công ty đã thực hiện thanh lý 26 tàu già, tàu hoạt động không hiệu quả với tổng trọng tải 508 nghìn tấn và dừng triển khai 23 dự án đóng tàu.

##### **Đầu tư cảng biển, kho bãi:**

Theo chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty đã hoàn thành bàn giao Dự án Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng về Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và tiếp nhận chuyển giao làm đại diện phần vốn nhà nước tại Công ty cổ phần Cảng Quy Nhơn theo kết luận của Thanh tra Chính phủ. Đối với Dự án Đầu tư xây dựng Cảng trung chuyển Quốc tế Vân Phong, Tổng công ty đã dừng triển khai

dự án và đang thực hiện các bước chuyển giao, thanh lý tài sản sau khi có chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Các doanh nghiệp thành viên của Tổng công ty đã thực hiện đầu tư một số dự án đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển và logistics phục vụ hoạt động kinh doanh:

+ Hoàn thành đầu tư và đưa vào khai thác cảng Tiên Sa (Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng), cảng Vinalines Hậu Giang, cảng Sài Gòn - Hiệp Phước (Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn).

+ Dự án đầu tư bến 3,4 Cảng Lạch Huyện (Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư.

+ Dự án Đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ, dự kiến sẽ hoàn thành đưa vào khai thác trong năm 2020.

### **c. Những thay đổi chủ yếu trong giai đoạn 2016-2019**

Sau tái cơ cấu doanh nghiệp, Tổng công ty đã thu hẹp hoạt động theo hướng tinh gọn, hiện có 35 doanh nghiệp thành viên, tập trung vào 03 lĩnh vực hoạt động chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải. Bộ máy tổ chức hoạt động của Công ty mẹ được sắp xếp, tổ chức lại: thành lập Trung tâm công nghệ thông tin và Ban Quản lý dự án chuyên ngành; sáp nhập các bộ phận tham mưu của Đảng vào các ban chuyên môn nghiệp vụ; tập trung phát triển văn hóa doanh nghiệp và đẩy mạnh hoạt động đổi mới sáng tạo nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và năng suất lao động. Tình hình tài chính của Tổng công ty được cải thiện, các chỉ số tài chính đã đạt được mức an toàn, tiếp tục bảo toàn vốn nhà nước, kết quả kinh doanh duy trì lãi và tăng trưởng với mức tăng trưởng bình quân lợi nhuận trước thuế đạt 42,8%.

Quyền đại diện chủ sở hữu vốn nhà nước tại Tổng công ty đã được chuyển giao từ Bộ Giao thông vận tải về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp từ ngày 29/9/2018 theo Nghị định số 131/2018/NĐ-CP của Chính phủ.

Công tác cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty được thực hiện từ năm 2017, đến nay đã đạt được quyết định phê duyệt giá trị doanh nghiệp của Bộ Giao thông vận tải; quyết định phê duyệt phương án cổ phần hóa của Thủ tướng Chính phủ; hoàn thành việc bán cổ phần lần đầu (IPO) và đạt được Quyết định điều chỉnh vốn điều lệ của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp. Hiện nay, Tổng công ty đang chuẩn bị tổ chức Đại hội đồng cổ đông lần đầu và sẽ chính thức chuyển sang công ty cổ phần trong năm 2020.

### **d. Những thuận lợi, khó khăn chủ yếu, các yếu tố ảnh hưởng tới tình hình hoạt động kinh doanh**

#### ***Thuận lợi:***

Việc thực hiện chuyển giao quyền, trách nhiệm đại diện chủ sở hữu tại Tổng công ty từ Bộ Giao thông vận tải về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Tổng công ty cùng với 18 tập đoàn, tổng công ty lớn khác trực thuộc Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp. Qua đó, dưới sự hỗ trợ của Ủy ban, các tập đoàn,

tổng công ty có thể tối ưu hóa, ưu tiên sử dụng dịch vụ của nhau, phối kết hợp, hỗ trợ nhau cùng phát triển. Đối với mỗi lĩnh vực hoạt động có những thuận lợi khác nhau ảnh hưởng đến kết quả hoạt động của Tổng công ty, cụ thể như sau:

- Hoạt động vận tải biển:

+ Việc hội nhập quốc tế sâu rộng đã tạo điều kiện thuận lợi cho Việt Nam gia tăng kim ngạch xuất khẩu, lượng hàng hóa xuất khẩu tăng lên đáng kể trong các năm qua góp phần thúc đẩy hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển phát triển.

+ Nhà nước có chính sách bảo hộ vận tải biển nội địa đã hỗ trợ tích cực cho các chủ tàu Việt Nam.

+ Bộ Giao thông vận tải có biện pháp siết chặt tải trọng phương tiện đường bộ nên các khách hàng đã tăng cường sử dụng dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

+ Nghị quyết số 107/NQ-CP ngày 10/10/2017 của Chính phủ về một số biện pháp tái cơ cấu tài chính của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2016-2020 là giải pháp thiết thực, tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải biển.

- Hoạt động cảng biển:

+ Hệ thống cảng biển của Tổng công ty trải dài trên khắp cả nước, có cơ sở hạ tầng, phương tiện được đầu tư hiện đại cùng với việc các cảng đều có vị trí đặc biệt quan trọng trong lưu thông hàng hóa, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa tăng trong các năm qua đã góp phần gia tăng sản lượng hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng doanh thu, lợi nhuận,... cho các doanh nghiệp khai thác cảng và phát triển kinh tế trong khu vực.

+ Các doanh nghiệp cảng biển đã hoàn thành cổ phần hóa, hoạt động theo mô hình công ty cổ phần đã thay đổi mô hình quản trị, linh hoạt, chủ động trong hoạt động đầu tư, kinh doanh nên hiệu quả hoạt động được cải thiện đáng kể.

+ Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã khẳng định vai trò, vị trí của hệ thống cảng biển trong nền kinh tế và an ninh quốc phòng, kinh tế hàng hải trọng tâm là khai thác có hiệu quả các cảng biển và vận tải biển là một trong những chủ trương lớn và khâu đột phá của Chiến lược biển Việt Nam.

+ Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 28/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải về ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam đã nâng cao hiệu quả kinh doanh của hệ thống cảng biển.

- Hoạt động dịch vụ hàng hải, logistics:

+ Khi giá dầu thế giới giảm mạnh từ giữa năm 2014, ngành dịch vụ hàng hải được hưởng lợi không nhỏ khi giảm được chi phí đầu vào.

+ Việc mở cửa thị trường hàng hóa, kim ngạch xuất nhập khẩu gia tăng trong những năm qua là điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp dịch vụ hàng hải nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa, cung ứng dịch vụ hàng hải, kho bãi, ...

+ Một số cơ chế, chính sách và hoạt động của Chính phủ, các bộ, ngành đã góp phần thúc đẩy tăng trưởng của các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải và logistics như: Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 về phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh logistics đến năm 2025; Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông; Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01/01/2019 của Chính phủ về việc tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021; Quyết định số 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 của Bộ trưởng Bộ Công thương đã ban hành phê duyệt Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam; Hội nghị toàn quốc và vùng về đẩy mạnh phát triển hoạt động logistics với các giải pháp giảm chi phí, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông,...

### ***Khó khăn:***

- Hoạt động vận tải biển:

+ Sự bất ổn và mất cân đối cung cầu kéo dài trên thị trường vận tải biển toàn cầu tiềm ẩn nhiều rủi ro và ảnh hưởng xấu đến hoạt động vận tải biển.

+ Giá cước vận tải và cho thuê tàu còn thấp, thị trường tiếp tục suy giảm, tuy có phục hồi nhẹ nhưng không mang tính bền vững, đồng đều trên các phân khúc tàu. Thị trường nội địa gặp nhiều khó khăn, việc chờ cầu bến ở các cảng xếp dỡ vẫn diễn biến phức tạp, chịu áp lực cạnh tranh lớn với các doanh nghiệp tư nhân về giá nhất là đối với thị trường container. Đặc biệt, khó khăn của thị trường tàu hàng khô trong những năm 2016-2017 do dư thừa nguồn cung tàu kéo dài trong bối cảnh nhu cầu tàu giảm sút và sự co lại của hoạt động vận chuyển các mặt hàng chính như quặng sắt, than, ...

+ Thị trường nhiên liệu diễn biến thất thường, giá nhiên liệu từ năm 2017 tăng sau khi giảm mạnh vào năm 2016 làm tăng chi phí nhiên liệu trong giá thành vận tải đối với khai thác đội tàu.

+ Đội tàu hầu hết được đầu tư trong giai đoạn phát triển nóng của thị trường nên giá đầu tư tàu cao, khấu hao lớn, chủ yếu sử dụng vốn vay ngân hàng nên chi phí tài chính, áp lực trả nợ lớn khiến một số doanh nghiệp vận tải biển bị mất cân đối dòng tiền dẫn đến không thực hiện được nghĩa vụ trả nợ đối với ngân hàng và tổ chức tín dụng. Tổng công ty đã phải thực hiện bán tàu để cơ cấu lại đội tàu dẫn đến sản lượng vận tải sụt giảm.

+ Tổng công ty còn hạn chế về nguồn lực để có thể đầu tư phát triển đội tàu hiện đại, có tính năng kỹ thuật cao nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả khai thác.

+ Hiện nay, với diễn biến phức tạp và chưa có dấu hiệu dừng lại của dịch bệnh Covid 19, các doanh nghiệp vận tải biển của Tổng công ty bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi nguồn hàng khan hiếm, nhu cầu vận chuyển hàng hóa sụt giảm mạnh, giá cước giảm, việc gia tăng ngày tàu chờ/chạy rỗng, thời gian vận chuyển hàng hóa bị kéo dài do thực hiện kiểm tra y tế hoặc cách ly dịch bệnh theo yêu cầu (14 ngày). Ngoài ra, việc cung cấp phụ tùng, vật tư để sửa chữa, duy trì đảm bảo tình trạng kỹ

thuật cho các tàu và việc cung ứng, thay thế thuyền viên cũng đang gặp nhiều khó khăn. Dự tính, đến hết quý II năm 2020, đội tàu của Tổng công ty chủ yếu đang hoạt động trên các tuyến Đông Nam Á, Đông Bắc Á và Trung Quốc sẽ giảm doanh thu khoảng 1.000 tỷ đồng tương ứng lợi nhuận sẽ giảm khoảng 500 tỷ đồng do dịch Covid 19.

- Hoạt động cảng biển:

+ Sự gia tăng cạnh tranh ngày càng lớn tại tất cả các khu vực, một số cảng trực thuộc địa phương hoặc tư nhân được hưởng những chính sách ưu đãi, linh hoạt đã ảnh hưởng đến sản lượng và thị phần các doanh nghiệp cảng biển của Tổng công ty.

+ Chính sách của cơ quan có thẩm quyền, địa phương về giá cầu bến, giá sàn xếp dỡ, phí cơ sở hạ tầng đã ảnh hưởng đến chính sách giá và trực tiếp tác động làm giảm doanh thu, tăng chi phí hoạt động.

+ Một số doanh nghiệp khai thác cảng chịu ảnh hưởng của các yếu tố như: luồng chưa được nạo vét kịp thời, chính sách phát triển của địa phương về ngành nghề khác (du lịch, công nghệ cao) ảnh hưởng đến việc khai thác cảng và đàm phán, thu hút khách hàng; công tác nạo vét, duy tu gặp nhiều khó khăn do việc xác định bãi đổ bùn thải và phê duyệt phương án đánh giá tác động môi trường; việc thu hồi, di dời của các cảng lớn như Cảng Hải Phòng, Cảng Sài Gòn còn chậm đã ảnh hưởng đến các kế hoạch đầu tư, phát triển, ổn định hoạt động sản xuất, kinh doanh của các cảng.

+ Chi phí dịch vụ tăng do giá nhiên liệu tăng, thuế đất tăng và các doanh nghiệp của Tổng công ty tuân thủ đúng quy định về kiểm tra giám sát tải trọng chất xếp hàng hóa.

+ Ngoài ra, năm 2020, với diễn biến phức tạp của dịch Covid 19, chuỗi cung ứng toàn cầu bị tắc do phong tỏa/đóng cửa biên giới, thị trường xuất nhập khẩu bị ảnh hưởng dẫn đến sản lượng thông qua các cảng của Tổng công ty sụt giảm nghiêm trọng. Những mặt hàng chủ lực là may mặc, giày da; đồ gỗ hiện đang đóng góp khoảng 60-70% sản lượng xuất khẩu chuyên chở tuyến xa sẽ bị sụt giảm mạnh từ 30-50% do giảm nhu cầu tại châu Âu và Mỹ, thậm chí nhiều đơn hàng cũng đã bị hủy.

- Hoạt động dịch vụ hàng hải:

+ Xu hướng liên minh giữa các hãng tàu với các doanh nghiệp cảng biển hoặc tự khai thác khép kín dịch vụ làm ảnh hưởng đến thị phần của các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải. Hơn nữa, sự gia tăng các doanh nghiệp tham gia vào ngành với tốc độ lớn đã đẩy mức cạnh tranh càng trở nên khốc liệt.

+ Các tập đoàn logistics nước ngoài đã được thành lập công ty 100% vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, các doanh nghiệp này hiện đang chiếm khoảng 80% thị phần logistics Việt Nam nên các doanh nghiệp logistics Việt Nam gặp nhiều khó khăn khi yếu thế hơn hẳn về vốn, mạng lưới hoạt động, ...

+ Khối doanh nghiệp tư nhân với khả năng tài chính mạnh, sự linh hoạt tối ưu trong các cơ chế đối với khách hàng, thị trường tiếp tục là những yếu tố bất lợi, trực tiếp tác động tới hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp của Tổng công ty.

+ Thị trường vận tải bị ảnh hưởng lớn từ chính sách biên mậu của Trung Quốc nên không ổn định. Thị trường kho bãi bị cạnh tranh gay gắt, vị trí trở nên kém lợi thế do xu hướng phát triển ra gần biển và chưa theo kịp xu thế phát triển về công nghệ nên đã ảnh hưởng đến kết quả hoạt động của doanh nghiệp, các doanh nghiệp phải giảm giá rất sâu để giữ chân khách hàng.

+ Phương tiện thiết bị tham gia sản xuất kinh doanh và cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics chưa đồng bộ, thiếu tính chuyên nghiệp, thiếu hụt nguồn nhân lực logistics được đào tạo bài bản.

+ Quy mô các doanh nghiệp thuộc Tổng công ty còn nhỏ lẻ, cung ứng dịch vụ rời rạc, vị trí kho bãi kém thuận lợi và ưu thế do sự dịch chuyển xu hướng trong phát triển vận tải biển, cảng biển.

+ Do ảnh hưởng của dịch Covid 19, hoạt động logistics của doanh nghiệp dịch vụ hàng hải của Tổng công ty trong những tháng đầu năm 2020 đã gặp nhiều khó khăn. Sự sụt giảm số lượng tàu ra/vào cảng, sản lượng hàng hóa lưu thông, hàng hóa xuất nhập khẩu, nhu cầu tiêu dùng của người dân,... cũng như việc kiểm dịch gắt gao, dẫn đến hoạt động tạm nhập, tái xuất và hoạt động của các ICD bị ảnh hưởng nghiêm trọng, chi phí lưu kho đặc biệt là kho lạnh tăng cao. Đến nay, các hoạt động này bắt đầu được khôi phục nhưng còn đang rất hạn chế do dịch bệnh trên thế giới vẫn diễn biến rất phức tạp.

#### **e. Kế hoạch năm 2020**

Ngày 21/01/2019, Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp ban hành Quyết định số 39/QĐ-UBQLV về việc Phê duyệt kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển năm 2020 của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Theo đó:

#### **Mục tiêu, nhiệm vụ:**

- Tiếp tục triển khai các thủ tục cần thiết để hoàn tất việc chuyển doanh nghiệp thành công ty cổ phần. Hoàn thiện bộ máy tổ chức và quản trị doanh nghiệp dưới mô hình công ty cổ phần hiện đại, phù hợp với các nguyên tắc chuẩn mực quốc tế.

- Chủ động nghiên cứu, xác định lợi thế cạnh tranh của mình so với doanh nghiệp khác, có chiến lược kinh doanh phù hợp, hiệu quả. Chủ động đổi mới, sáng tạo, phát huy mọi nguồn lực nhằm tạo sự chuyển biến mạnh mẽ trong kinh doanh, đảm bảo bắt kịp xu thế phát triển của ngành hàng hải của Việt Nam trong khu vực và thế giới; nâng cao chất lượng dịch vụ, năng suất lao động và hiệu quả kinh doanh.

- Cơ cấu lại nguồn lực, vốn đầu tư để tập trung vào những lĩnh vực kinh doanh cốt lõi, trong đó có trọng điểm: Tập trung phát triển hệ thống cảng biển tại khu vực Lạch Huyện (Hải Phòng), Đà Nẵng, Quy Nhơn và Cái Mép - Thị Vải. Nghiên cứu xây dựng các trung tâm logistics/ICD tạo vai trò kết nối và khép kín chuỗi dịch vụ; liên kết chặt chẽ mối quan hệ giữa các thành viên trong Tổng công ty để từng bước cung ứng cho khách hàng các giải pháp dịch vụ trọn gói.

- Bảo toàn và phát triển vốn nhà nước đầu tư tại Tổng công ty và vốn của Tổng công ty tại các doanh nghiệp khác. Xây dựng và triển khai các giải pháp nâng

cao hiệu quả hoạt động của toàn Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên; Tiếp tục tái cơ cấu hoạt động và tái cơ cấu tài chính các công ty có vốn góp và các doanh nghiệp liên doanh không hiệu quả.

- Nâng cao năng suất lao động tạo tiền đề cải thiện thu nhập cho người lao động trên cơ sở gắn với kết quả, hiệu quả sản xuất kinh doanh; chăm lo tốt đời sống cho người lao động.

- Tiếp tục thực hiện có hiệu quả Nghị quyết 107/NQ-CP ngày 10/10/2017 của Chính phủ về một số biện pháp tái cơ cấu tài chính của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2016-2020, tiến tới tổng kết việc thực hiện Nghị quyết, báo cáo Thủ tướng Chính phủ theo quy định.

***Các chỉ tiêu kế hoạch chính của Công ty mẹ - Tổng công ty:***

- Doanh thu: 1.555 tỷ đồng.

- Lợi nhuận trước thuế: 51 tỷ đồng.

***Kế hoạch đầu tư của Công ty mẹ - Tổng công ty:***

Tổng mức đầu tư của Công ty mẹ - Tổng công ty năm 2020 không quá 390 tỷ đồng, bao gồm: Đầu tư mua sắm, xây dựng cơ bản và đầu tư vốn.

**Biểu số 01**  
**MỘT SỐ CHỈ TIÊU VỀ HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH**

TT	Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
1	Sản lượng					
	<i>Vận tải biển</i>	<i>Triệu tấn</i>	24	24,8	26,7	23,04
	<i>Hàng thông qua cảng</i>	<i>Triệu tấn</i>	78	88,4	94,1	106,2
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	18.019	15.776	13.630	12.238
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	236	969	549	687
4	Nộp ngân sách	Tỷ đồng	866	822	799	764
5	Kế hoạch đầu tư phát triển	Tỷ đồng	388	427	261	390
6	Tổng lao động Công ty mẹ	Người	1.539	1.379	1.241	1.201
7	Tổng quỹ lương Công ty mẹ	Tỷ đồng	224,26	215,14	216,18	164,56
	<i>Quỹ lương quản lý</i>	<i>Tỷ đồng</i>	4,30	3,94	4,98	3,844
	<i>Quỹ lương lao động</i>	<i>Tỷ đồng</i>	219,96	211,20	211,20	160,72

*Số liệu trên là số liệu báo cáo hợp nhất (Số liệu lao động là số liệu Công ty mẹ, số liệu tiền lương là tạm ứng).*

## **2. Tình hình đầu tư tại các công ty con**

Năm 2019, Tổng công ty thực hiện thoái vốn giảm tỷ lệ sở hữu tại Công ty cổ phần Hợp tác lao động nước ngoài. Đến 31/12/2019, Tổng công ty có 19 công ty con, bao gồm 02 công ty TNHH một thành viên, 02 công ty TNHH hai thành viên trở lên và 15 công ty cổ phần (không bao gồm Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines Đông Đô đang làm thủ tục giải thể), hoạt động trong các lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải. Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các công ty con như sau:



- Trong số 10 doanh nghiệp khai thác cảng biển, 08 doanh nghiệp kinh doanh có lãi, 05 doanh nghiệp thực hiện chia cổ tức và lợi nhuận. Dự kiến, Tổng công ty thu được khoảng 340 tỷ đồng.

- Trong số 03 doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển, 02 doanh nghiệp kinh doanh có lãi, tuy nhiên, Tổng công ty chưa thu được lợi nhuận từ các doanh nghiệp này.

- Trong số 06 doanh nghiệp dịch vụ hàng hải, 03 doanh nghiệp kinh doanh có lãi, 02 doanh nghiệp thực hiện chia cổ tức và lợi nhuận. Dự kiến, Tổng công ty thu được khoảng 13 tỷ đồng.

*(Tình hình đầu tư tại các công ty con tại Biểu số 2)*

**Biểu số 02**

**TÌNH HÌNH ĐẦU TƯ TẠI CÁC CÔNG TY CON DO CÔNG TY MẸ NĂM CỔ PHẦN CHI PHỐI**

*Đơn vị tính: Triệu đồng*

TT	Tên doanh nghiệp	Thực hiện năm 2017			Thực hiện năm 2018			Thực hiện năm 2019			Ước thực hiện năm báo cáo (năm 2020)			Ghi chú
		Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	
<b>I</b>	<b>Các công ty con do Công ty mẹ nắm giữ 100% vốn điều lệ (cấp 2)</b>													
1	Công ty TNHH ITV Dịch vụ Hàng hải Hậu Giang	91,943	100.00%	395,301	91,943	100.00%	395,301	115,000	100.00%	395,301	115,000	100.00%	395,301	
2	Công ty TNHH ITV Vận tải Biển Đông	124,742	100.00%	124,742	124,742	100.00%	124,742	27,618	100.00%	0	27,618	100.00%	0	
<b>II</b>	<b>Các công ty con do Công ty mẹ nắm giữ cổ phần chi phối</b>													
1	Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (HAIPHONG PORT)	3,269,600	92.56%	4,781,734	3,269,600	92.56%	4,781,734	3,269,600	92.56%	4,781,734	3,269,600	92.56%	4,781,734	
2	Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn (SAIGON PORT)	2,162,950	65.45%	1,132,519	2,162,950	65.45%	1,132,519	2,162,950	65.45%	1,132,519	2,162,950	65.45%	1,132,519	
3	Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng (DANANG PORT)	660,000	75.00%	1,188,000	990,000	75.00%	1,435,500	990,000	75.00%	1,435,500	990,000	75.00%	1,435,500	
4	Công ty cổ phần Vinalines Nha Trang	50,593	98.34%	0	10,236	91.79%					10,236	91.79%		
5	Công ty cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh (NGHETINH PORT)	215,172	51.00%	125,101	215,172	51.00%	125,101	215,172	51.00%	125,101	215,172	51.00%	125,101	
6	Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ	284,800	99.05%	259,192	284,800	99.05%	259,192	284,800	99.01%	259,192	284,800	99.01%	259,192	
7	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)	1,400,000	51.00%	75,684	1,400,000	51.00%	75,684	1,400,000	51.00%	75,684	1,400,000	49.00%	72,716	Dự kiến thoái vốn xuống dưới chi phối

TT	Tên doanh nghiệp	Thực hiện năm 2017			Thực hiện năm 2018			Thực hiện năm 2019			Cực thực hiện năm báo cáo (năm 2020)			Ghi chú
		Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	Vốn điều lệ	Tỷ lệ vốn góp của công ty mẹ (%)	Tổng vốn đầu tư	
8	Công ty Cổ phần Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam (VITRANSCHART)	589,993	60.00%	42,480	Thoái vốn dưới chi phối			Thoái vốn dưới chi phối			Thoái vốn dưới chi phối			
9	Công ty Cổ phần Vận tải biển Vinaship (VINASHIP)	200,000	51.00%	10,200	200,000	51.00%	10,200	200,000	51.00%	10,200	200,000	51.00%	10,200	
10	Công ty Cổ phần đầu tư Cảng Cái Lân	365,050	56.58%	0	365,050	56.58%	0	365,050	56.58%	0	365,050	56.58%	0	
11	Công ty Cổ phần Phát triển Hàng hải (VIMADECO)	90,000	51.00%	59,670	90,000	51.00%	59,670	90,000	51.00%	59,670	90,000	51.00%	59,670	
12	Công ty Cổ phần Vinalines Logistics Việt Nam	142,121	56.72%	47,564	142,121	56.72%	47,564	142,121	56.72%	47,564	142,121	56.72%	47,564	
13	Công ty Cổ phần Đại lý Hàng hải Việt Nam (VOSA)	128,150	51.05%	154,643	140,965	51.05%	161,185	140,965	51.05%	161,185	140,965	51.05%	161,185	
14	Công ty Cổ phần Cảng Vinalines - Đình Vũ	200,000	51.00%	100,284	200,000	51.00%	100,284	248,000	51.00%	124,764	248,000	51.00%	124,764	
15	Công ty cổ phần Cảng Cam Ranh	245,018	80.90%	582,797	245,018	80.90%	582,797	245,018	80.90%	582,797	245,018	80.90%	582,797	
16	Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô	100,000	51.00%	0	100,000	51.00%	0	100,000	51.00%	0	100,000	51.00%	0	
17	Công ty TNHH Vận tải Hàng công nghệ cao (TRANSVINA)	52,517	56.00%	38,073	52,517	56.00%	38,073	52,517	56.00%	38,073	52,517	56.00%	38,073	
18	Công ty Liên doanh khai thác Container Việt Nam (VINABRIDGE)	16,421	60.00%	31,459	16,421	60.00%	31,459	16,421	60.00%	31,459	16,421	60.00%	31,459	
19	Công ty cổ phần Cảng Quy Nhơn							404,100	75,01%	415,156	404,100	75,01%	480,156	

Ghi chú: - Giá trị đầu tư vốn vào Cảng Quy Nhơn tạm tính đến thời điểm 20/6/2020, giá trị thực tế sẽ được điều chỉnh sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt  
- Giá trị vốn đầu tư được tính theo giá trị xác định lại khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty