

BAN CHỈ ĐẠO CỔ PHẦN HÓA CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA – TỔNG CÔNG TY VẬN TẢI THỦY KHUYẾN CÁO CÁC NHÀ ĐẦU TƯ NÊN THAM KHẢO KỸ CÁC THÔNG TIN TRONG TÀI LIỆU NÀY VÀ QUY CHẾ ĐẤU GIÁ TRƯỚC KHI QUYẾT ĐỊNH ĐĂNG KÝ THAM DỰ ĐẤU GIÁ.

BẢN CÔNG BỐ THÔNG TIN BÁN ĐẤU GIÁ CỔ PHẦN LẦN ĐẦU CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

**TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐẤU GIÁ:
SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI**

Trụ sở chính : Số 2 Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại : (084-4) 3941 2626

Fax : (084-4) 3934 7818

**TỔ CHỨC PHÁT HÀNH:
CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Trụ sở chính : Đường Hoàng Diệu, Phường Thanh Bình, Thành phố Ninh Bình

Điện thoại : (084-30) 3221 1068

Fax : (084-30) 3387 3427

**TỔ CHỨC TƯ VẤN:
CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN TÂN VIỆT**

Trụ sở chính : Tầng 6 tòa nhà TTXVN, 79 Lý Thường Kiệt, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại : (084-4) 3728 0921

Fax : (084-4) 3728 0920

MỤC LỤC

I. CÁC KHÁI NIỆM VÀ TỪ VIẾT TẮT	1
II. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH ĐỐI VỚI NỘI DUNG BẢN CÔNG BỐ THÔNG TIN	2
1. Ban chỉ đạo cổ phần hóa – Tổng công ty Vận tải thủy	2
2. Doanh nghiệp cổ phần hóa: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa .	2
3. Tổ chức tư vấn: Công ty Cổ phần Chứng khoán Tân Việt	2
III. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO	3
1. Rủi ro về kinh tế	3
2. Rủi ro về pháp luật.....	4
3. Rủi ro đặc thù	4
4. Rủi ro của đợt chào bán	5
5. Rủi ro khác	5
IV. THÔNG TIN VỀ DOANH NGHIỆP CỔ PHẦN HÓA	6
1. Giới thiệu chung về doanh nghiệp cổ phần hóa	6
2. Ngành nghề kinh doanh	9
3. Sản phẩm và dịch vụ chủ yếu	10
4. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý của doanh nghiệp trước khi cổ phần hóa	10
5. Thực trạng lao động tại thời điểm chuyển sang công ty cổ phần	11
6. Giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa	11
7. Tình hình tài sản	13
8. Danh sách những công ty mẹ, công ty con, công ty liên kết.....	15
9. Tình hình hoạt động kinh doanh và kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong 3 năm trước khi cổ phần hóa.....	17
10. Vị thế của Công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành	24
V. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN VÀ CƠ CẤU TỔ CHỨC SAU CỔ PHẦN HÓA CỦA CÔNG TY	28
1. Phương án đầu tư và chiến lược phát triển của doanh nghiệp sau cổ phần hóa	28
2. Cơ cấu bộ máy quản lý và tổ chức sau cổ phần hóa	33
VI. CÁC THÔNG TIN CƠ BẢN LIÊN QUAN ĐẾN CHÀO BÁN CỔ PHIẾU LẦN ĐẦU	39
1. Căn cứ pháp lý về đợt chào bán.....	39
2. Phương thức bán và thanh toán tiền mua cổ phần.....	40
3. Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ cổ phần hóa	41
4. Các đối tác liên quan đến đợt chào bán cổ phiếu lần đầu ra công chúng:	43

I. CÁC KHÁI NIỆM VÀ TỪ VIẾT TẮT

HĐTV	:	Hội đồng thành viên
TNHH	:	Trách nhiệm hữu hạn
MTV	:	Một thành viên
SXKD	:	Sản xuất kinh doanh
GTDN	:	Gía trị doanh nghiệp
BCTC	:	Báo cáo tài chính
TSCĐ	:	Tài sản cố định
QLDN	:	Quản lý doanh nghiệp
LN	:	Lợi nhuận
GCNQSDĐ	:	Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất
TCT	:	Tổng công ty
CN	:	Chi nhánh
BĐM	:	Ban đổi mới
GTVT	:	Giao thông vận tải
TCCB-LĐ	:	Tổ chức cán bộ - lao động
DNNN	:	Doanh nghiệp Nhà nước
CBCNV	:	Cán bộ công nhân viên
XDCB	:	Xây dựng cơ bản
CSHT	:	Cơ sở hạ tầng
HĐTC	:	Hoạt động tài chính

II. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH ĐỐI VỚI NỘI DUNG BẢN CÔNG BỐ THÔNG TIN

1. Ban chỉ đạo cổ phần hóa – Tổng công ty Vận tải thủy

- | | |
|---------------------------|---|
| • Ông Phạm Ngọc Đích | Chức vụ: Chủ tịch HĐQT
Trưởng ban chỉ đạo |
| • Ông Trần Hữu Luận | Chức vụ: Ủy viên HĐQT
Phó trưởng ban |
| • Ông Nguyễn Mạnh Hùng | Chức vụ: Ủy viên HĐQT
Phó ban thường trực |
| • Ông Tôn Quang Hiệp | Chức vụ: Trưởng phòng TCCB-LĐ
Ủy viên |
| • Ông Nguyễn Thanh Bình | Chức vụ: Quyền kế toán trưởng
Ủy viên |
| • Ông Nguyễn Tử Thư | Chức vụ: Trưởng phòng kế hoạch-Đầu tư
Ủy viên |
| • Bà Trịnh Thị Thanh Minh | Chức vụ: Chuyên viên phòng TCCB-LĐ
Ủy viên thư ký |
| • Ông Đinh Công Minh | Chức vụ: Chuyên viên chính BDM và QLDN, Bộ GTVT
Ủy viên |
| • Ông Vũ Anh Minh | Chức vụ: Chuyên viên BDM và QLDN, Bộ GTVT |
| • Bà Phạm Thị Giang | Chức vụ: Chuyên viên chính, Vụ Tài chính, Bộ GTVT
Ủy viên |
| • Ông Nguyễn Ngọc Bình | Chức vụ: Chủ tịch HĐQT-Tổng GD Cty TNHH
Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa
Ủy viên |

2. Doanh nghiệp cổ phần hóa: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa

- | | |
|------------------------|---|
| • Ông Nguyễn Ngọc Bình | Chức vụ: Chủ tịch kiêm Tổng Giám đốc |
| • Bà Phạm Thị Vân | Chức vụ: Kế toán trưởng |

Chúng tôi đảm bảo rằng các thông tin và số liệu trong Bản công bố thông tin này là chính xác, trung thực và cam kết chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của những thông tin và số liệu này.

3. Tổ chức tư vấn: Công ty Cổ phần Chứng khoán Tân Việt

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| • Ông Nguyễn Việt Cường | Chức vụ: Phó Tổng giám đốc |
|-------------------------|-----------------------------------|

Bản công bố thông tin này là một phần của hồ sơ chào bán cổ phiếu lần đầu ra công chúng của Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa do Công ty Cổ phần chứng khoán Tân Việt tham gia lập trên cơ sở hợp đồng tư vấn với Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa. Chúng tôi đảm bảo rằng việc phân tích, đánh giá và lựa chọn ngôn từ trong Bản công bố thông tin này đã được thực hiện một cách hợp lý và cẩn trọng dựa trên cơ sở các thông tin và số liệu do Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa cung cấp.

III. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO

1. Rủi ro về kinh tế

Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tình hình lạm phát, lãi suất là những nhân tố quan trọng tác động trực tiếp đến hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế:

Cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu kéo dài từ 2008 đến nay đã ảnh hưởng mạnh mẽ đến nền kinh tế toàn cầu và nước ta. Sau hơn 5 năm suy thoái, với sự nỗ lực của cả hệ thống chính trị, cộng đồng doanh nghiệp và nhân dân cả nước đến nay tình hình kinh tế đã sáng sủa hơn. Kinh tế vĩ mô nhìn chung ổn định, tăng trưởng ở mức hợp lý, lạm phát được kiểm chế. Sản xuất công nghiệp phát triển với những dấu hiệu phục hồi, hàng tồn kho có xu hướng giảm. Sản xuất nông nghiệp và hoạt động kinh doanh của khu vực dịch vụ giữ ổn định.

Là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải bốc xếp, xây dựng công trình nên Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa cũng sẽ phải chịu ảnh hưởng khá lớn bởi chu kỳ phát triển của nền kinh tế. Khi nền kinh tế tăng trưởng mạnh, nhu cầu của các doanh nghiệp trong lĩnh vực công nghiệp tăng mạnh tác động trực tiếp và thúc đẩy sự tăng trưởng của ngành nghề Công ty đang hoạt động. Ngược lại khi nền kinh tế bị trì trệ thì chắc chắn sẽ ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động kinh doanh của Công ty. Tuy nhiên, với tốc độ tăng trưởng kinh tế của Việt Nam trong các năm vừa qua cũng như những dự báo lạc quan về tốc độ tăng trưởng kinh tế trong các năm tới, có thể nhận định rằng rủi ro kinh tế không phải là một rủi ro lớn đối với hoạt động của Công ty.

Lạm phát

Lạm phát là yếu tố vĩ mô có ảnh hưởng đến mọi chủ thể trong nền kinh tế. Lạm phát tăng cao sẽ kéo theo sự gia tăng của chi phí sản xuất, quản lý, nguyên nhiên vật liệu đầu vào,... ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và kết quả hoạt động kinh doanh, tình hình tài chính của các doanh nghiệp.

Trên thực tế, trong những năm gần đây, nền kinh tế Việt Nam luôn ở trong tình trạng lạm phát cao và biến động mạnh. Chỉ số giá tiêu dùng (CPI) đã tăng lên mức 12,6% vào năm 2007 và lên đến mức đỉnh điểm 22,97% vào năm 2008. Tuy vậy, nhờ chính sách tài khóa thắt chặt của Chính phủ, lạm phát năm 2012 đã có dấu hiệu giảm tốc và thậm chí đã có những tháng lạm phát âm. Cụ thể, chỉ số tiêu dùng (CPI) năm 2012 chỉ còn tăng 6,81%, giảm đáng kể so với mức tăng CPI 18,13% năm 2011. Chỉ số giá tiêu dùng 6 tháng đầu năm 2013 tăng 6,73% so với cùng kỳ 2012, việc chính sách tiền tệ được nới lỏng dần để hỗ trợ kích thích tăng trưởng kinh tế cũng như giá xăng dầu được điều chỉnh tăng sẽ là những tác động chính lên tình hình lạm phát trong thời gian tới.

Rủi ro lãi suất

Hầu hết các doanh nghiệp đều sử dụng vốn vay từ ngân hàng để bổ sung cho hoạt động kinh doanh do vậy sự biến động về lãi suất sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp. Lãi suất Việt Nam trong giai đoạn năm 2008-2011 diễn biến khá phức tạp và tăng khá cao qua các năm đã gây ra khá nhiều khó khăn cho doanh nghiệp. Tuy nhiên từ đầu năm 2012 đến nay, Ngân hàng nhà nước (NHNN) đã liên tục điều chỉnh giảm các mức lãi suất chủ chốt. Tính đến cuối tháng 6 năm 2013 trần lãi suất huy động đồng Việt Nam đã giảm xuống 6,5% . Đặc biệt, việc giảm lãi suất đối với các khoản cho vay cũ xuống dưới 15% theo chỉ đạo của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam áp dụng từ ngày 15/7/2012 cũng góp phần hỗ trợ các doanh nghiệp trong thời kì kinh tế suy thoái.

Như vậy, với các chính sách điều tiết kinh tế vĩ mô của Chính phủ thì trong thời gian tới khi Công ty chuyển sang hoạt động dưới mô hình công ty cổ phần sẽ hứa hẹn nhiều cơ hội ổn định và thích nghi với nền kinh tế có nhiều cạnh tranh.

2. Rủi ro về pháp luật

Hệ thống luật pháp của Việt Nam đang trong quá trình hoàn thiện, việc vận dụng các quy định của luật pháp vào tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty hiện nay gặp nhiều khó khăn, không kịp thời và thiếu nhất quán. Bên cạnh đó còn tồn tại nhiều quy định phức tạp chồng chéo nhau.

Hoạt động của Công ty sẽ chịu ảnh hưởng của các quy định khác nhau như luật doanh nghiệp, luật giao thông đường bộ, luật giao thông đường thủy nội địa, luật bảo vệ môi trường... Theo dự kiến, các sắc luật này cần có sự điều chỉnh cho phù hợp hơn, chặt chẽ hơn trong thời gian tới, do đó cũng ảnh hưởng đến tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty.

Tuy nhiên việc thay đổi này lại tạo ra các thay đổi tích cực, tạo ra hành lang pháp lý ngày càng chặt chẽ và khoa học phù hợp với thông lệ và hệ thống luật pháp quốc tế, giúp thu hút nguồn vốn nước ngoài, thúc đẩy nền kinh tế trong nước phát triển qua đó tạo điều kiện giúp hoạt động kinh doanh của Công ty phát triển.

3. Rủi ro đặc thù

Hoạt động kinh doanh của Công ty chịu ảnh hưởng nhiều từ chi phí của các yếu tố đầu vào (giá nguyên nhiên liệu, giá hàng hóa thương mại...). Do đó, một sự bất ổn về giá cả nguyên vật liệu đầu vào có thể tác động mạnh đến tình hình lợi nhuận của Công ty.

Hoạt động kinh doanh của Công ty cũng chịu ảnh hưởng bởi yếu tố thời tiết, thời tiết không thuận lợi, mưa gió kéo dài sẽ ảnh hưởng đến năng suất xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa; tiến độ, chất lượng triển khai thi công công trình; sửa chữa và đóng mới phương tiện thủy.

Bên cạnh đó, sự cạnh tranh gay gắt từ các đối thủ trong ngành ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của Công ty. Công ty phải điều chỉnh giảm giá, nâng cao chất lượng dịch vụ để giữ khách hàng.

4. Rủi ro của đợt chào bán

Thị trường chứng khoán Việt Nam còn khá non trẻ, bên cạnh đó do ảnh hưởng của biến động của nền kinh tế thế giới và kinh tế đất nước trong thời gian qua dẫn tới tâm lý của các nhà đầu tư chưa thực sự ổn định. Phần đông số họ đang chờ các động thái tích cực hơn của Chính phủ và các chính sách ổn định kinh tế trong thời gian tới. Do đó làm cho tình hình giao dịch của cổ phiếu cả trên thị trường niêm yết và thị trường OTC chưa thực sự sôi nổi. Chính vì vậy việc bán cổ phần ra công chúng trong thời điểm này sẽ gặp phải một số khó khăn bất lợi nhất định.

Đây là thời kỳ khó khăn của ngành tài chính và ngân hàng Việt Nam, nhiều cổ phiếu có giá trị thấp nhưng vẫn không thu hút được nhà đầu tư, việc đấu giá cổ phiếu của doanh nghiệp cũng sẽ gặp nhiều khó khăn do tình hình chung này.

5. Rủi ro khác

Ngoài các loại rủi ro trên, hoạt động kinh doanh của Công ty còn chịu ảnh hưởng bởi một số rủi ro bất khả kháng như: Rủi ro thiên tai, hỏa hoạn, chiến tranh, rủi ro biến động chính trị xã hội...

IV. THÔNG TIN VỀ DOANH NGHIỆP CỔ PHẦN HÓA

1. Giới thiệu chung về doanh nghiệp cổ phần hóa

1.1 Tên, địa chỉ của doanh nghiệp cổ phần hóa

Tên công ty : **Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa**
Tên tiếng Anh : **TRANSPORTATION AND UNLOAD COMPANY LIMITED OF INLAND WATERWAY**
Tên viết tắt : **TRANCINWA**
Tên gọi ngắn gọn : **CÔNG TY VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**
Trụ sở chính : Đường Hoàng Diệu, phường Thanh Bình, thành phố Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình
Điện thoại : 030 221 1068/030 387 1212
Fax : 030 387 3427
Vốn điều lệ trước : **45.430.138.649** đồng
cổ phần hóa
(Bốn mươi lăm tỉ bốn trăm ba mươi triệu một trăm ba tám nghìn sáu trăm bốn mươi chín đồng)

1.2 Lịch sử hình thành và phát triển

Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa (tiền thân là Cảng Ninh Bình) là doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước được thành lập năm 1974. Nhiều năm qua, Công ty hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con, được thành lập theo Quyết định số 1767/QĐ-BGTVT ngày 25/6/2010 của Bộ Giao thông Vận tải trên cơ sở chuyển từ Công ty mẹ - Công ty Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa - trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải và sau đó ngày 31/10/2011 Bộ Giao thông Vận tải có quyết định số 2472/QĐ-BGTVT chuyển Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa về làm đơn vị thành viên Tổng Công ty Vận tải thủy. Công ty đã trải qua các giai đoạn phát triển chủ yếu như sau:

Giai đoạn 1974 – 1996

Cảng Ninh Bình (tiền thân của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa) được thành lập theo Quyết định số 2273/QĐ-TC ngày 17/9/1974 của Bộ Giao thông Vận tải với nhiệm vụ chủ yếu là bốc xếp hàng hóa phục vụ nhà Nhà máy điện Ninh Bình và các khách hàng phía Nam của đồng bằng Bắc bộ.

Theo Quyết định số 1101/QĐ/TCCB- LĐ ngày 03/6/1993 của Bộ Giao thông Vận tải thành lập Cảng Ninh Bình trực thuộc Cục Đường sông Việt Nam với 2 đơn vị trực thuộc là Xí nghiệp Xếp dỡ Ninh Phúc và Xí nghiệp Chế biến than và Kinh doanh tổng hợp. Ngành nghề kinh doanh chủ yếu của Cảng Ninh Bình là vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ, vận tải và các dịch vụ khác, xếp dỡ bảo quản giao nhận hàng hóa; sản xuất, chế biến kinh doanh mặt hàng chất đốt và vật liệu xây dựng. Cảng Ninh Bình là tổ chức sản xuất kinh

doanh, hạch toán kinh tế độc lập, có tư cách pháp nhân đầy đủ, được mở tài khoản tại ngân hàng, được sử dụng dấu riêng.

Căn cứ vào thông báo số 3523/ĐMDN ngày 26/7/1996 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt bổ sung phương án tổng thể sắp xếp DNNN trực thuộc Bộ Giao thông vận tải và tờ trình Chính phủ số 1342TT/TCCB-LĐ ngày 20/5/1996 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc tổ chức sắp xếp lại các doanh nghiệp thuộc Cục đường sông Việt Nam, Cục Đường Bộ Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam và một số doanh nghiệp khác thuộc Bộ Giao thông vận tải. Ngày 01/10/1996, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải đã có Quyết định số 2626/TCCB – LĐ công nhận lại Cảng Ninh Bình trực thuộc Cục Đường sông Việt Nam. Theo đó, ngành nghề kinh doanh của Cảng Ninh Bình gồm có: vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy (sông, biển) và đường bộ trong và ngoài nước; vận tải và kinh doanh các dịch vụ khác; xếp dỡ, bảo quản giao nhận hàng hóa; Sản xuất, chế biến, kinh doanh mặt hàng chất đốt và vật liệu xây dựng, san lấp mặt bằng; Sửa chữa, đóng mới, sản xuất phụ tùng, lắp ráp xe máy, ô tô, phương tiện Vận tải thủy.

Trong giai đoạn này, Cảng Ninh Bình không ngừng trưởng thành và lớn mạnh về mọi mặt. Trong giai đoạn thực hiện cơ chế đổi mới Cảng Ninh Bình đã mạnh dạn tiếp nhận nhiều đơn vị trong ngành và địa phương có điều kiện khó khăn đứng trước nguy cơ phá sản và giải thể làm thành viên của Cảng Ninh Bình. Đến nay, các đơn vị này đã ổn định sản xuất kinh doanh và không ngừng tăng trưởng. Cụ thể:

- Tại Quyết định số 307/QĐ-TCCB-LĐ của Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện, năm 1992 Cảng Ninh Bình đã tiếp nhận Công ty Xếp dỡ Hà Nam Ninh;
- Tại Quyết định số 647/QĐ-TCCB-LĐ ngày 2/3/1995 của Bộ Giao thông vận tải, Cảng Ninh Bình đã tiếp nhận Xí nghiệp Gạch ngói Hoa Lư;
- Tại quyết định số 647/QĐ-TCCB-LĐ ngày 2/3/1995 của Bộ Giao thông vận tải, Cảng Ninh Bình đã tiếp nhận Công ty Vận tải Sông biển Ninh Bình.

Giai đoạn 1997 – 2009

Giai đoạn này đánh dấu bước phát triển mới của Cảng Ninh Bình. Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đường sông Việt Nam tại Công văn số 550/TCCB – LĐ ngày 03/06/1997 và Vụ tổ chức cán bộ lao động, ngày 09/7/1997 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 1751 QĐ/TCCB- LĐ về việc đổi tên doanh nghiệp nhà nước “Cảng Ninh Bình” thành “ Công ty Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa” với ngành nghề kinh doanh chính là vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ trong cũng như ngoài nước; xếp dỡ, bảo quản giao nhận hàng hóa.

Trong giai đoạn này, Công ty đã tiếp nhận thêm Công ty Đảm bảo An toàn Giao thông đường sông (doanh nghiệp công ích) – đang đứng trước những khó khăn về mặt tài chính có khả năng phải giải thể làm đơn vị thành viên theo Quyết định số 3514/1999/QĐ-TCCB-LĐ

ngày 13/12/1999 của Bộ Giao thông vận tải. Từ giai đoạn này, Công ty Đảm bảo An toàn giao thông đường sông được chuyển thành một xí nghiệp trực thuộc của Công ty.

Tại Quyết định số 2924/QĐ-BGTVT ngày 03/10/2003 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã quyết định thành lập Công ty mẹ - Công ty Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa trực thuộc Bộ Giao thông vận tải trên cơ sở tổ chức lại Văn phòng Công ty Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa, Xí nghiệp Cảng Ninh Bình, Cảng Ninh Phúc, Đội Công trình, Xí nghiệp Đảm bảo an toàn giao thông đường sông Hải Phòng, Xí nghiệp Đảm bảo an toàn giao thông đường sông Hà Nội. Công ty mẹ là doanh nghiệp nhà nước, trực tiếp thực hiện các hoạt động sản xuất kinh doanh và có vốn đầu tư vào các công ty con; chịu trách nhiệm bảo toàn và phát triển vốn nhà nước tại Công ty và vốn đầu tư vào các công ty con, có tư cách pháp nhân và có con dấu riêng và được mở tài khoản tại ngân hàng.

Tại thời điểm đó các công ty con, công ty liên kết của Công ty Vận tải và Xếp dỡ đường Thủy nội địa bao gồm:

- Công ty Cổ phần Sản xuất Vật liệu xây dựng và Xây dựng (cổ phần hóa năm 1998, Công ty mẹ sở hữu 16,4% vốn điều lệ).
- Công ty Cổ phần Vận tải ô tô (cổ phần hóa tháng 08/2003, Công ty mẹ sở hữu 71% vốn điều lệ).
- Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Bút Sơn (cổ phần hóa 08/2003, Công ty mẹ sở hữu 51,64% vốn).
- Công ty Cổ phần Dịch vụ tổng hợp (cổ phần hóa 08/2003, công ty mẹ sở hữu 72,92% vốn điều lệ).
- Công ty Cổ phần Xếp dỡ Ninh Bình (cổ phần hóa 06/2006, Công ty mẹ sở hữu 51,64% vốn điều lệ).
- Công ty Cổ phần Vận tải thủy (cổ phần hóa 06/2006, Công ty mẹ sở hữu 89,04% vốn điều lệ).

Đề chủ động trong sản xuất kinh doanh khi chuyển sang mô hình mới nhằm đáp ứng yêu cầu của cơ chế thị trường Công ty đã không ngừng vươn lên từ một đơn vị chuyên làm nhiệm vụ xếp dỡ hàng hóa đến thời điểm này công ty đã có đủ các lĩnh vực ngành nghề như: xếp dỡ, vận tải sông, biển, vận tải ô tô, xây dựng các công trình giao thông, thủy lợi... phục vụ khách hàng trong khu vực và trong nước, uy tín của công ty đã được mở rộng ngày càng cao, các đơn vị trong Công ty đóng trên địa bàn nhiều tỉnh, thành phố trên cả nước.

Giai đoạn 2010 đến nay

Thực hiện Nghị định số 25/2010/NĐ-CP ngày 19/03/2010 của Chính phủ về chuyển đổi công ty nhà nước thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên và tổ chức quản lý công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu, Công ty đã thực hiện chuyển đổi sang mô hình công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên theo Quyết định số 1767/QĐ/BGTVT ngày 25/06/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Ngày 31/10/2011 Bộ Giao thông Vận tải đã có Quyết định số 2472/QĐ- BGTVT về việc chuyển nguyên trạng Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa về làm đơn vị thành viên của Tổng Công ty Vận tải thủy.

Đây là giai đoạn khó khăn đối với Công ty, tình hình kinh tế trong nước gặp nhiều khó khăn bên cạnh đó Công ty phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các doanh nghiệp bên ngoài hoạt động cùng ngành nghề dẫn tới doanh thu giảm mạnh so với các giai đoạn trước, trong khi đó các khoản chi phí (khấu hao tài sản cố định, chi phí quản lý, các các khoản chi phí khác...) chiếm tỷ trọng lớn và ổn định làm cho hoạt động kinh doanh của Công ty bị thua lỗ, đời sống của CBCNV gặp nhiều khó khăn. Cũng do những ảnh hưởng trên, Công ty Cổ phần Vận tải thủy và Công ty Cổ phần Dịch vụ tổng hợp là hai công ty con của Công ty hoạt động không hiệu quả dẫn tới thua lỗ kéo dài nên đang phải thực hiện các thủ tục giải thể.

Thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về cổ phần hóa doanh nghiệp 100% vốn Nhà Nước, ngày 07/08/2012 Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định 1852/QĐ-BGTVT về phê duyệt danh sách doanh nghiệp thực hiện cổ phần hóa. Theo đó, Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa là đơn vị sẽ thực hiện cổ phần hóa chuyển sang hoạt động theo hình thức công ty cổ phần. Ngày 27/08/2012 Bộ Giao thông vận tải có Quyết định số 2047/QĐ – BGTVT về việc thành lập Ban Chỉ đạo cổ phần hóa Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa lấy thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp là ngày 31/12/2012.

Trong năm 2013 Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa đang tiến hành các thủ tục cổ phần hóa theo Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 của Chính Phủ.

2. Ngành nghề kinh doanh

Theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên số 2700132397 do Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Ninh Bình cấp lần đầu ngày 01/01/2005 thay đổi lần thứ 07 ngày 26/01/2011, ngành nghề kinh doanh chính của Công ty bao gồm:

- Vận tải hành khách, hàng hóa nội bộ;
- Vận tải hành khách, hàng hóa ven biển và viễn dương;
- Bốc xếp hàng hóa;
- Xây dựng công trình dân dụng, giao thông thủy lợi, công nghiệp và các công trình công ích;
- Khảo sát, thiết kế kết cấu công trình dân dụng, thiết kế cải tạo phương tiện cơ giới đường bộ, cầu đường phương tiện thủy;
- Sản xuất phụ tùng và các bộ phận phụ trợ cho xe có động cơ;
- Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải, mô tô, xe máy và xe có động cơ;
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy: vệ sinh môi trường đường thủy; cứu hộ, cứu nạn; chống va trôi, trục vớt tàu; đảm bảo an toàn giao thông đường thủy; nạo vét luồng lạch, sông ngòi, thanh thải chướng ngại vật;

- Bán buôn vật liệu, thiết bị lắp đặt khác trong xây dựng;
- Buôn bán phân bón sử dụng trong nông nghiệp;
- Đại lý bảo hiểm;
- Dạy nghề ngắn hạn;
- Chế biến, mua bán than;
- Phá dỡ mặt bằng (nổ mìn phá đá và phá ngầm trên sông);
- Lắp đặt hệ thống điện, hệ thống cấp thoát nước và hệ thống xây dựng khác; hoàn thiện công trình xây dựng, hoạt động xây dựng chuyên dụng khác; buôn bán máy móc thiết bị điện, vật liệu điện.

3. Sản phẩm và dịch vụ chủ yếu

- Giao nhận, lưu kho bãi, bảo quản; bốc xếp; vận chuyển hàng hóa các loại bằng đường thủy, đường bộ và đường sắt.
- Sửa chữa, hoán cải và đóng mới phương tiện thủy bộ.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy: Vệ sinh môi trường đường thủy; cứu hộ, cứu nạn; chống va trôi, trục vớt tàu; đảm bảo an toàn giao thông đường thủy; nạo vét luồng lạch, sông ngòi, thanh thải chướng ngại vật; phá dỡ mặt bằng (nổ mìn phá đá và phá đá ngầm trên sông).
- Tư vấn; khảo sát; thiết kế và xây dựng công trình dân dụng, giao thông, thủy lợi, công nghiệp và các công trình công ích; công trình đường sắt, đường bộ, đường điện và trạm biến áp.
- Kinh doanh và chế biến than các loại.
- Dạy nghề ngắn hạn; Đại lý bảo hiểm.
- Buôn bán vật liệu, thiết bị lắp đặt khác trong xây dựng; thiết bị điện, vật liệu điện; sắt thép; nông sản.

4. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý của doanh nghiệp trước khi cổ phần hóa

4.1 Mô hình quản lý của công ty (hiện nay)

Tổ chức bộ máy quản lý của Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa gồm: Chủ tịch Hội đồng Thành viên và các Thành viên của Hội đồng Thành viên.

4.2 Cơ cấu tổ chức và bố trí nhân sự (hiện nay):

- Ban Tổng Giám đốc: Tổng Giám đốc Công ty và 02 Phó Tổng Giám đốc.
- Kiểm soát viên: 01 kiểm soát viên có nhiệm vụ báo cáo Hội đồng Thành viên và Ban Tổng Giám đốc về các vấn đề liên quan được Hội đồng Thành viên và Ban Tổng giám đốc giao.
- Phòng Kế hoạch – Đầu tư: 36 người trong đó cán bộ nghiệp vụ 6 người, công nhân sản xuất 30 người.
- Văn phòng đoàn thể: 01 người

- Phòng kỹ thuật công nghệ: 09 người trong đó, tổ sửa chữa 03 người, cán bộ nghiệp vụ 06 người.
- Phòng Tổ chức hành chính: 18 người và phòng Tài chính kế toán 06 người.
- Các đơn vị trực thuộc của Công ty: Chi nhánh Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa tại Hà Nội (14 người), Chi nhánh Xí nghiệp sửa chữa phương tiện thủy bộ (77 người), Xí nghiệp Đảm bảo an toàn giao thông đường sông Hải Phòng (53 người), Chi nhánh Dạy nghề (03 người).

5. Thực trạng lao động tại thời điểm chuyển sang công ty cổ phần

Tại thời điểm 21/10/2013 (thời điểm Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định phê duyệt giá trị doanh nghiệp của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa), tổng số lao động có tên trong danh sách lao động thường xuyên của Công ty là 223 người trong đó có cấu lao động như sau:

Tiêu chí	Số lượng (người)	Tỷ trọng
Theo trình độ lao động	223	
- Trên đại học	1	0,45%
- Đại học	46	20,63%
- Trung cấp, cao đẳng	28	12,56%
- Lao động phổ thông	8	3,59%
- Công nhân kỹ thuật	140	62,78%
Phân theo HĐ lao động	223	
- Hợp đồng không xác định thời hạn	156	69,96%
- Hợp đồng thời hạn	57	25,56%
- Hợp đồng thời vụ	10	4,48%
Phân theo giới tính	223	
- Nam	153	68,61%
- Nữ	70	31,39%

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

6. Giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa

Căn cứ vào Quyết định số 3284/QĐ-BGTVT ngày 21/10/2013 của Bộ Giao thông Vận tải về phê duyệt giá trị thực tế của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa tại thời điểm 31/12/2012 và Hồ sơ tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa tại thời điểm 31/12/2012 của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa, giá trị thực tế tại thời điểm 31/12/2012 của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa cụ thể như sau:

- **Tổng giá trị thực tế của doanh nghiệp**
 - Giá trị sổ sách 107.318.130.131 đồng
 - Giá trị xác định lại 121.534.381.513 đồng
 - Chênh lệch 14.216.251.382 đồng
- **Tổng giá trị phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp**
 - Giá trị sổ sách 43.697.876.090 đồng
 - Giá trị xác định lại 58.211.177.127 đồng
 - Chênh lệch 14.513.301.037 đồng
- **Giá trị còn lại tài sản không cần dùng loại khỏi giá trị doanh nghiệp** 382.854.720 đồng
- **Bản xác định giá trị thực tế của doanh nghiệp:**

Đơn vị tính: đồng

TT	TÊN TÀI SẢN	THEO SỔ KẾ TOÁN	ĐÁNH GIÁ LẠI	CHÊNH LỆCH
A.	TÀI SẢN ĐANG DÙNG	107.318.130.131	121.534.381.513	14.216.251.382
I.	Tài sản dài hạn	49.943.602.685	63.673.166.064	13.729.563.379
1.	Tài sản cố định	34.224.022.685	46.436.742.288	12.212.719.603
a.	Tài sản cố định hữu hình	27.862.451.089	40.075.170.692	12.212.719.603
-	Nguyên giá	65.947.120.183	100.972.493.662	35.025.373.479
-	Khấu hao lũy kế	(38.084.669.094)	(60.897.322.970)	(22.812.653.876)
b.	Tài sản cố định vô hình	-	-	-
c.	Chi phí XDCB dở dang	6.361.571.596	6.361.571.596	-
2.	Đầu tư tài chính dài hạn	15.719.580.000	17.236.423.776	1.516.843.776
3.	Tài sản dài hạn khác	197.136.932	456.681.624	259.544.692
II.	Tài sản ngắn hạn	57.177.390.514	57.177.390.976	462
1.	Tiền	3.349.009.586	3.349.010.048	462
2.	Các khoản phải thu	38.610.923.955	38.610.923.955	-
3.	Hàng tồn kho	13.589.205.034	13.589.205.034	-
4.	Tài sản ngắn hạn khác	1.628.251.939	1.628.251.939	-
III.	Lợi thế kinh doanh của DN	-	227.142.850	227.142.850
IV.	Giá trị quyền sử dụng đất	-	-	-
B.	TÀI SẢN KHÔNG CẦN DÙNG	-	-	-
C.	TÀI SẢN CHỜ THANH LÝ	382.854.720	382.854.720	-
1.	Tài sản cố định	382.854.720	382.854.720	-
D.	TÀI SẢN HÌNH THÀNH TỪ QUỸ KHEN THƯỞNG PL	-	-	-

TỔNG GIÁ TRỊ TÀI SẢN CỦA DN (A+B+C+D)	107.700.984.851	121.917.236.233	14.216.251.382
<i>Trong đó:</i>			
TỔNG GIÁ TRỊ THỰC TẾ DN (MỤC A)	107.318.130.131	121.534.381.513	14.216.251.382
E1. NỢ THỰC TẾ PHẢI TRẢ	63.350.029.621	63.052.979.966	(297.049.655)
E2. NGUỒN KINH PHÍ SỰ NGHIỆP	270.224.420	270.224.420	-
GIÁ TRỊ THỰC TẾ PHÂN VỐN NHÀ NƯỚC TẠI DN (A-[E1+E2])	43.697.876.090	58.211.177.127	14.513.301.037

(Nguồn: Trích Biên bản xác định giá trị doanh nghiệp tại thời điểm 31/12/2012 - Trancinwa)

7. Tình hình tài sản

7.1 Tình hình đất đai của Doanh nghiệp

Hiện nay, Công ty đang quản lý và sử dụng 12 lô đất tại 3 khu vực:

- Khu vực Ninh Bình tổng diện tích: 177.533,22 m²
- Khu vực Hà Nội: 1.472,5 m²
- Khu vực Hải Phòng: 9.712,5 m².
- Tổng cộng: 188.718,22m²**

Diện tích các lô đất hiện tại Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa đang sử dụng sau khi chuyển sang công ty cổ phần như sau:

TT	Vị trí	Thời hạn sử dụng	Tổng diện tích (m ²)	Quyền sử dụng	Tài sản trên đất
1	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	5.768,22	Đất thuê trả tiền hàng năm	Văn phòng làm việc, nhà xưởng, nhà lưu trú cho công nhân, vật kiến trúc, kho bãi.
2	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	5.773,10	Đất thuê trả tiền hàng năm	
3	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	977,50	Đất thuê trả tiền hàng năm	
4	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	18,90	Đất thuê trả tiền hàng năm	
5	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	36.628,50	Đất thuê trả tiền hàng năm	
6	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	84,10	Đất thuê trả tiền hàng năm	
7	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	3.298,20	Đất thuê trả tiền hàng năm	
8	Phường Bích Đào - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	53.265,70	Đất thuê trả tiền hàng năm	

TT	Vị trí	Thời hạn sử dụng	Tổng diện tích (m ²)	Quyền sử dụng	Tài sản trên đất
9	Phường Bích Đào - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	71.664,30	Đất thuê trả tiền hàng năm	
10	Đường Hoàng Diệu - P. Thanh Bình - Thị xã Ninh Bình - Ninh Bình	40 năm từ 2006	54,70	Đất thuê trả tiền hàng năm	
11	Phường Bồ Đề, Long Biên, TP Hà Nội	40 năm từ 2006	1.472,5	Đất thuê trả tiền hàng năm	Văn phòng Chi nhánh
12	Xã An Đồng, Huyện An Hải, Thành Phố Hải Phòng	40 năm từ 1998	9.712,50	Đất thuê trả tiền hàng năm	Văn phòng, nhà xưởng, công trình phụ trợ
Tổng cộng:			188.718,22		

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

Các khu đất trên đều là đất thuê trả tiền hàng năm với thời hạn sử dụng là 40 năm. Công ty đã ký hợp đồng thuê đất với cơ quan quản lý tại địa phương nơi sử dụng đất và được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (cho 12 lô đất trên).

Công ty đã xây dựng Phương án sử dụng đất và đang làm thủ tục để hoàn thiện hồ sơ pháp lý về nhà, đất với các cơ quan chức năng của TP Hà Nội, TP Hải Phòng và Tỉnh Ninh Bình.

7.2 Thực trạng về tài sản cố định

Tình hình về tài sản cố định của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa theo số liệu sổ sách kế toán tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (0h ngày 01/01/2013) – Số liệu đã được điều chỉnh theo Biên bản của Kiểm toán Nhà nước năm 2012 như sau:

<i>Đơn vị: đồng</i>				
STT	Danh mục	Nguyên giá	Khấu hao	Giá trị còn lại
1	Tài sản cố định hữu hình	68.839.864.473	40.594.558.664	28.245.305.809
	- Nhà cửa vật kiến trúc	47.524.359.110	26.799.929.834	20.724.429.276
	- Máy móc thiết bị	10.497.013.248	7.004.830.296	3.492.182.952
	- Phương tiện vận tải	10.134.462.808	6.173.054.207	3.961.408.601
	- Thiết bị dụng cụ quản lý	612.464.460	588.764.892	23.699.568
	- TSCĐ hữu hình khác	71.564.847	27.979.435	43.585.412
2	Tài sản cố định thuê tài chính			0
3	Tài sản cố định vô hình			0
4	Chi phí XDCB dở dang			6.361.571.596
Tổng tài sản cố định				34.606.877.405

(Nguồn: BCTC Công ty mẹ năm 2012 - Trancinwa)

Ghi chú: Giá trị còn lại cuối năm 2012 của TSCĐ hữu hình đã dùng để thế chấp, cầm cố đảm bảo cho các khoản vay của Công ty

❖ ***Nhà xưởng, vật kiến trúc***

Bao gồm các tòa nhà làm việc, hệ thống cầu cảng, ụ tàu, các công trình kiến trúc tại Văn phòng Công ty tại Ninh Bình, Xí nghiệp Sửa chữa phương tiện thủy bộ; Xí nghiệp Đảm bảo an toàn giao thông đường sông Hải Phòng, Chi nhánh Hà Nội. Phần lớn các tài sản này đã được đầu tư từ lâu, hiện tại đã cũ. Trong đó một số tài sản đã hết khấu hao nhưng vẫn còn sử dụng.

Hệ thống cầu cảng: gồm 07 cầu cảng tại Cảng Ninh Bình với tổng chiều dài mặt nước 259 m và 03 cầu cảng tại Cảng Bút Sơn (Hà Nam) phục vụ bốc xếp hàng hóa các loại với tổng chiều dài mặt nước 90m.

Hệ thống kho Tiếp phục vụ lưu trữ hàng hóa các loại tại cảng Ninh Bình: 8.840 m², tại cảng Bút Sơn là 10.000m².

Hệ thống bãi lưu trữ hàng hóa các loại tại cảng Ninh Bình có tổng diện tích: 84.667,87m², tại cảng Bút Sơn có tổng diện tích 9.000m²

Hệ thống đường sắt phục vụ việc bốc dỡ hàng hóa từ toa xe xuống bãi, ô tô hoặc ngược lại: 3 đường, với tổng chiều dài 450m.

❖ ***Máy móc thiết bị***

Bao gồm các máy móc thiết bị phục vụ công tác bốc xếp hàng hóa, nạo vét phục vụ đảm bảo an toàn giao thông đường sông.

Hệ thống băng tải bốc xếp hàng bao từ ô tô xuống phương tiện Vận tải thủy tại cảng Ninh Bình: 04 hệ thống, với năng suất đạt 600 tấn/01 băng/ngày; tại cảng Bút Sơn 01 hệ thống, với năng suất đạt 600 tấn/01 băng/ngày.

Hệ thống máng rót hàng rời: 04 hệ thống, công suất 10.000 tấn/ngày.

❖ ***Phương tiện vận tải***

Bao gồm các phương tiện phục vụ công tác quản lý, phục vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ.

❖ ***Thiết bị dụng cụ quản lý***

Bao gồm các thiết bị phục vụ công tác quản lý tại văn phòng công ty và văn phòng các chi nhánh xí nghiệp.

8. Danh sách những công ty mẹ, công ty con, công ty liên kết

❖ ***Danh sách Công ty con:***

Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa đầu tư vào các công ty con và là đại diện phần vốn Nhà nước tại các công ty con sau:

STT	Công ty con	Địa chỉ công ty con	Vốn điều lệ (VND)	Tỉ lệ sở hữu (%)
1	Công ty Cổ phần Vận tải ô tô	Đường Hoàng Diệu, Phường Thanh Bình, TP Ninh Bình, Tỉnh Ninh Bình	3.666.600.000	71,00
2	Công ty Cổ phần Dịch vụ Tổng hợp (*)	Phường Thanh Bình, TP Ninh Bình	1.791.700.000	72,92
3	Công ty Cổ phần Vận tải xếp dỡ Bút Sơn	Xã Kim Sơn, Huyện Kim Bảng, Tỉnh Hà Nam	1.845.000.000	51,64
4	Công ty Cổ phần Xếp dỡ Ninh Bình	Phố Phúc Thịnh, P. Bích Đào, TP Ninh Bình, Tỉnh Ninh Bình	1.854.170.000	51,64
5	Công ty Cổ phần Vận tải thủy (**)	Phố Phúc Thịnh, P. Bích Đào, TP Ninh Bình, Tỉnh Ninh Bình	9.228.190.000	89,04
6	Công ty Cổ phần Chế biến Than và kinh doanh tổng hợp	Đường Hoàng Diệu, Phường Thanh Bình, TP Ninh Bình, Tỉnh Ninh Bình	1.795.030.000	73,94

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

Ghi chú

Vốn điều lệ của công ty con được xác định theo số liệu trên Báo cáo tài chính tại thời điểm 31/12/2012 của các công ty con và Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh của công ty con gần nhất.

() Công ty Cổ phần Dịch vụ Tổng hợp*

Là công ty con của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa. Công ty bắt đầu đi vào hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ tháng 08/2003, đến năm 2007 bộ máy quản lý điều hành gần như tan rã, đến tháng 6/2008 chính thức ngừng hoạt động. Bộ máy điều hành gồm: Chủ tịch HĐQT, Ban Giám đốc, các phòng ban, công nhân tự nghỉ việc không hoạt động.

Ngày 20/03/2013 HĐTV đã có Quyết định số 100/QĐ-HĐTV cử Ông Đỗ Minh Ngọc, thành viên HĐTV, Phó Tổng Giám đốc làm người đại diện vốn công ty mẹ tại Công ty Cổ phần Dịch vụ Tổng hợp để tổ chức Đại hội cổ đông Công ty Cổ phần Dịch vụ Tổng hợp.

Ngày 08/4/2013 Công ty đã đăng thông báo mời họp Hội đồng cổ đông trên báo nhân dân. Ngày 15/4/2013 đã tổ chức Đại hội đồng cổ đông Công ty Cổ phần Dịch vụ Tổng hợp, các cổ đông đã nhất trí nghị quyết giải thể công ty. Hiện đang tiếp tục hoàn thiện các thủ tục giải thể theo trình tự của pháp luật.

*(**) Công ty Cổ phần Vận tải thủy*

Là công ty con của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa được thành lập vào năm 2006. Tính đến cuối tháng 4/2012 lỗ lũy kế của Công ty là gần 8 tỷ đồng. Tài sản cố định của Công ty còn rất ít, quá cũ và đã lạc hậu. Ngày 25/03/2013, các cổ đông của

Công ty Cổ phần Vận tải thủy đã họp và thông qua nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông về việc giải thể công ty. Công ty đang trong quá trình tiến hành giải thể theo các quy định của pháp luật.

Tính đến ngày 16/12/2013, công tác giải thể đối với hai công ty con này về cơ bản đã hoàn tất và đang chờ Sở kế hoạch đầu tư Ninh Bình ra quyết định.

Tồn thất về các khoản đầu tư vào hai công ty trên cụ thể như sau:

Công ty cổ phần Vận tải thủy	: 6.237.252.384 đ
Công ty cổ phần Dịch vụ tổng hợp	: 1.291.700.000 đ
Tổng cộng:	: 7.528.952.384 đ

Do thời điểm phê duyệt giá trị doanh nghiệp công tác giải thể Công ty Cổ phần Dịch vụ tổng hợp và Công ty Cổ phần Vận tải thủy chưa hoàn tất nên các tồn thất thực sự về các khoản đầu tư vào hai công ty trên sẽ được thực hiện điều chỉnh khi lập báo cáo tài chính vào thời điểm Công ty được cấp Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh lần đầu để bàn giao sang công ty cổ phần.

❖ **Danh sách các công ty liên kết**

Khoản đầu tư vào công ty liên kết của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa tại thời điểm 31/12/2012 gồm có:

STT	Công ty con	Địa chỉ	Vốn điều lệ (VND)	Tỉ lệ sở hữu (%)
1	Công ty CP Sản xuất Vật liệu xây dựng và xây dựng		630.000.000	16,4

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

9. Tình hình hoạt động kinh doanh và kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong 3 năm trước khi cổ phần hóa

9.1 Tình hình hoạt động kinh doanh

9.1.1 Doanh thu và lợi nhuận gộp của Công ty trong ba năm trước khi cổ phần hóa

Cơ cấu doanh thu và lợi nhuận gộp của Công ty qua các năm 2010, 2011, 2012 như sau:

STT	Khoản mục	2010		2011		2012	
		Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	31.484	100	35.514	100	66.995	100
-	Vận chuyển bốc xếp	19.960	63.4	27.881	78.5	18.596	27,8
-	Mua bán thương mại (hàng Clinker)	-	0	-	0	13.336	19,9

STT	Khoản mục	2010		2011		2012	
		Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỉ trọng (%)
-	Điều tiết đảm bảo đường sông	5.163	16.4	3.068	8.7	3.432	5,1
-	Sửa chữa đóng mới phương tiện	3.868	12.3	4.337	12.2	11.877	17,7
-	Công trình xây dựng (CNHN)	1.238	3.9	228	0.6	19.754	29,5
	Đào tạo nghề	1.255	4	-	0	-	0
2	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	3.620	99	4.794	74	3.808	100
-	Vận chuyển bốc xếp	2.180	60	3.365	70	2.325	61
-	Mua bán thương mại (hàng Clinker)	-	0	-	0	2	0
-	Điều tiết đảm bảo đường sông	299	8	461	1	338	9
-	Sửa chữa đóng mới phương tiện	289	8	789	2	165	4
-	Công trình xây dựng (CNHN)	50	1	179	1	978	26
-	Đào tạo nghề	802	22	-	0	-	0

(Nguồn: BCTC Công ty mẹ năm 2010, 2011, 2012 - Trancinwa)

Năm 2012, tổng doanh thu của Công ty có sự tăng trưởng đột biến, tăng 88,6% so với năm 2011, nguyên nhân là do: trong năm Công ty có phát sinh hoạt động buôn bán thương mại đối với sản phẩm Clanker và đem lại lượng doanh thu đáng kể 13,3 tỷ đồng chiếm 19,9% tổng doanh thu; doanh thu từ hoạt động xây dựng công trình cũng tăng 85,6% so với năm 2011, chiếm 29,5% tổng doanh thu.

Hoạt động vận chuyển và bốc xếp trong năm 2012 sụt giảm, doanh thu chỉ đạt 18,6 tỷ đồng, giảm 33,3% so với năm 2011 và chỉ chiếm 27,8% trên tổng doanh thu của Công ty. Doanh thu vận chuyển bốc xếp năm 2012 sụt giảm so với năm 2011 nguyên nhân là Công ty chịu sự cạnh tranh gay gắt từ các công ty tư nhân bên ngoài với chất lượng dịch vụ và giá cả ưu thế hơn so với Công ty. Tuy nhiên lợi nhuận gộp từ hoạt động vận chuyển và bốc xếp vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất so với các hoạt động khác của công ty (chiếm 61% tổng lợi nhuận gộp).

Hoạt động dạy nghề, từ năm 2011 Công ty ngừng hoạt động của chi nhánh dạy nghề nên không phát sinh doanh thu của hoạt động này. Nhìn chung doanh thu của hoạt động dạy nghề chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng doanh thu của Công ty. Tuy nhiên qua phân tích tỷ lệ lãi gộp cho thấy, hoạt động dạy nghề đóng góp một tỷ lệ lãi gộp tương đối lớn. Trong giai đoạn công ty cổ phần sau này, Công ty sẽ xem xét khôi phục lại hoạt động này

Đối với các dịch vụ đảm bảo an toàn giao thông đường sông, hoạt động xây dựng và hoạt động đóng mới sửa chữa phương tiện Vận tải thủy cũng có mức đóng góp đáng kể vào kết quả kinh doanh của Công ty.

9.1.2 Nguyên vật liệu, và sự ổn định của nguồn nguyên liệu

Đối với hoạt động xây dựng, thi công các công trình nguyên vật liệu chủ yếu là vật liệu xây dựng. Nguồn cung cấp nguyên vật liệu khá phong phú, vì vậy Công ty chủ động mua từ nguồn cung ứng gần với nơi thi công các công trình để giảm chi phí vận chuyển.

Đối với hoạt động sửa chữa đóng mới phương tiện: hoạt động đóng mới có đặc thù riêng là khách hàng cung cấp phần lớn nguyên vật liệu chính, Công ty chỉ phát sinh một số chi phí nguyên vật liệu phụ (đây thực chất là hoạt động đóng mới phương tiện bằng nguyên vật liệu do khách hàng cung cấp, Công ty chỉ hưởng phí thi công từ dịch vụ đóng mới). Nguyên vật liệu phụ Công ty thường mua của các nhà cung cấp thường xuyên với chất lượng và giá cả phù hợp nhằm giảm chi phí.

Đối với hoạt động bốc xếp vận chuyển, nguồn nhiên liệu chính của Công ty là xăng, dầu có nguồn cung cấp rất phong phú, thông tin về giá cả của loại nhiên liệu này rất rõ ràng. Công ty thường xuyên mua của các nhà cung cấp cố định, gần nơi sản xuất của Công ty để tiết kiệm chi phí.

Đối với hoạt động buôn bán thương mại Clanker, nguồn hàng chủ yếu là của các đối tác cung cấp Clanker trong tỉnh. Công ty luôn chủ động tìm nguồn hàng với giá thành thấp, đồng thời tiết kiệm chi phí vận chuyển để tăng hiệu quả của hoạt động buôn bán thương mại.

Sự ổn định của nguồn nguyên, nhiên liệu

Do ảnh hưởng của suy giảm kinh tế toàn cầu, nền kinh tế đất nước trong những năm vừa qua cũng chịu ảnh hưởng, giá cả nguyên vật liệu biến động tăng theo giá cả của điện, xăng, dầu. Giá các hàng hóa dịch vụ tăng cao làm ảnh hưởng đến giá vốn của các mặt hàng Công ty đang cung cấp. Tuy nhiên, xét trong dài hạn do các nguồn cung cấp nguyên, nhiên vật liệu và hàng hóa cho Công ty đều là những nguồn cung cấp đa dạng hoặc có mối quan hệ lâu dài vì vậy nguồn nguyên nhiên vật liệu và hàng hóa cũng có tính ổn định tương đối.

Ảnh hưởng của giá cả nguyên, nhiên, vật liệu và hàng hóa tới giá vốn

Nhìn chung, tất cả các hoạt động kinh doanh của Công ty đều có liên quan mật thiết đến nguyên nhiên vật liệu, hàng hóa. Trong cơ cấu giá vốn, chi phí nguyên nhiên vật liệu và giá mua hàng hóa chiếm tỷ trọng lớn trong giá vốn. Do đó, bất kỳ một sự biến động nào có liên quan đến giá cả của nguyên, nhiên vật liệu và giá mua hàng hóa sẽ làm cho giá vốn dịch vụ và hàng hóa của Công ty sẽ biến động theo. Điều đó sẽ làm ảnh hưởng đến doanh thu và lợi nhuận của Công ty.

9.1.3 Chi phí sản xuất

Cơ cấu chi phí SXKD của Công ty qua các năm 2010, 2011, 2012 như sau:

Khoản mục	Năm 2010		Năm 2011		Năm 2012	
	Giá trị (triệu đồng)	Tỷ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỷ trọng (%)	Giá trị (triệu đồng)	Tỷ trọng (%)
Giá vốn hàng bán	27.864	84,0%	30.721	78,3%	63.187	74,6%
Chi phí tài chính	59	0,2%	112	0,3%	1.252	1,5%
Chi phí bán hàng					-	
Chi phí QLDN	5.109	15,4%	5.353	13,6%	12.949	15,3%
Chi phí khác	129	0,4%	3.071	7,8%	7.285	8,6%
Tổng	33.161	100,0%	39.257	100,0%	84.674	100,0%

(Nguồn: BCTC công ty mẹ năm 2010, 2011, 2012- Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa)

Trong cơ cấu chi phí của Công ty, giá vốn hàng bán chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí. Tỷ trọng giá vốn hàng bán trong tổng chi phí của Công ty có xu hướng giảm trong 3 năm trở lại đây. Tuy nhiên xét trong mối quan hệ giữa giá vốn hàng bán với doanh thu thuần, trong năm 2012, tốc độ tăng trưởng của giá vốn (106%) cao hơn so với tốc độ tăng trưởng của doanh thu thuần (88,6%), do đó lợi nhuận gộp giảm 20,6% so với năm 2011. Nguyên nhân là do trong năm 2012 có sự biến động lớn của giá nguyên, nhiên vật liệu nhưng Công ty đã quản lý và cắt giảm các khoản chi phí trong giá vốn cho phù hợp nhằm tăng hiệu quả sản xuất của Công ty.

Chi phí quản lý doanh nghiệp qua các năm còn chiếm tỷ lệ cao trong tổng cơ cấu chi phí của Công ty và không có sự ổn định, cụ thể: tỉ lệ chi phí quản lý doanh nghiệp trên doanh thu thuần qua các năm 2010, 2011, 2012 lần lượt là 16,2%; 15,1%; 19,3% điều đó chứng tỏ biện pháp quản lý chi phí của Công ty chưa thật sự hiệu quả.

9.1.4 Trình độ công nghệ

Hiện tại, trong lĩnh vực xây dựng của Công ty máy móc thiết bị không nhiều. Do đó, khi phát sinh các công trình xây dựng, Công ty (chi nhánh Hà Nội, xí nghiệp Hải Phòng) sẽ thực hiện thuê ngoài hoặc đầu tư theo nhu cầu cụ thể của từng công trình.

Đối với hoạt động bốc xếp và vận chuyển, tài sản chủ yếu của Công ty là máy cầu hàng, hệ thống băng tải bốc xếp, hệ thống máng rót hàng rời và phương tiện vận tải hiện có. Hiện tại, phương tiện vận tải đã cũ hiệu quả sử dụng không cao. Vì vậy, khi khối lượng hàng hóa cần vận chuyển lớn Công ty vẫn phải thuê thêm tài sản bên ngoài để phục vụ công tác vận chuyển. Công ty đầu tư hệ thống băng tải bốc xếp phục vụ cho việc bốc xếp hàng bao, giúp tiết kiệm chi phí nhân công, tăng năng suất lao động và hiệu quả công việc. Bên cạnh đó

Công ty đầu tư hệ thống máng rót hàng rời phục vụ cho quá trình bốc xếp Clanker từ xe xuống tàu, đây là một trong những thế mạnh của Công ty.

9.1.5 Các hợp đồng lớn đang được thực hiện hoặc đã được ký kết

Một số hợp đồng lớn Công ty đang thực hiện như sau:

STT	Đối tác	Sản phẩm cung cấp	Sản lượng (tấn/ năm)	Giá trị ước tính (triệu đồng)	Thời gian thực hiện
1	Công ty TNHH Vĩnh Phước	Bốc xếp hàng Clinker rời, xi măng, than cám	876.000	7.920	Đến năm 2016
2	Công ty TNHH MTV Kim Thành	Bốc xếp hàng Clinker rời, than cám	900.000	5.220	Đến năm 2016
3	Công ty CP Vicem VTVT xi măng	Bốc xếp vận chuyển hàng than cám	360.000	4.200	Đến năm 2016
4	Công ty CP Xi măng Đỉnh cao	Mua bán thương mại hàng Clinker	24.000	19.200	Đến năm 2016
5	Công ty kinh doanh than Nam Ninh	Hàng than	24.000	384	Đến năm 2016

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa)

9.2 Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh trong 3 năm trước cổ phần hóa

Số liệu chi tiết về tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty từ năm 2010 đến năm 2012 cụ thể như sau:

			BCTC công ty mẹ			BCTC hợp nhất		
STT	Chi tiêu	Đơn vị tính	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012
1	Tổng giá trị tài sản	Triệu đồng	89.718	96.901	107.701	122.030	138.196	128.946
2	Vốn chủ sở hữu bình quân	Triệu đồng	56.382	56.852	51.103	47.198	50.010	47.127
3	Nợ phải trả	Triệu đồng	33.867	38.507	63.350	67.339	81.323	85.475
4	Nợ vay ngắn hạn	Triệu đồng	29.358	37.498	61.991	57.549	76.667	82.472
	- Trong đó quá hạn	Triệu đồng	-	-	-	-	-	-
5	Nợ dài hạn	Triệu đồng	4.510	1.008	1.359	9.790	4.656	3.003
	- Trong đó quá hạn	Triệu đồng	-	-	-	-	-	-
6	Nợ phải thu khó đòi	Triệu đồng	-	-	-	-	-	-
7	Tổng số lao động	Người	309	227	226	-	-	-

STT	Chi tiêu	Đơn vị tính	BCTC công ty mẹ			BCTC hợp nhất		
			Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012
8	Tổng quỹ lương	Triệu đồng	6.821	7.430	9.402	-	-	-
9	Thu nhập BQ đồng/người/tháng	Triệu đồng	1,84	2,73	3,47	-	-	-
10	Tổng doanh thu	Người	33.502	39.264	71.072	97.603	159.006	170.386
11	Tổng chi phí	Triệu đồng	33.162	39.257	84.674	96.267	157.682	181.053
12	Lợi nhuận trước thuế	Triệu đồng	340	7	(13.602)	1.053	695	(11.173)
13	Lợi nhuận sau thuế	Triệu đồng	340	7	(13.602)	908	440	(11.427)
14	Lợi nhuận sau thuế cổ đông công ty mẹ	Triệu đồng				0	0	0
15	Tỷ suất LNST/vốn chủ sở hữu	Triệu đồng	0,60	0,01	(26,62)	1,92	0,88	(24,40)
16	Tỷ suất LNST/Tổng tài sản	Triệu đồng	0,38	0,01	(12,63)	0,74	0,32	(8,92)
17	Hệ số thanh toán ngắn hạn	lần	1,05	1,01	0,92	1,05	1,03	0,98
16	Hệ số thanh toán nhanh	lần	0,74	0,65	0,68	0,75	0,75	0,76
17	Hệ số nợ phải trả/tổng tài sản	lần	0,38	0,40	0,59	0,55	0,59	0,66
18	Hệ số nợ phải trả/vốn CSH	lần	0,60	0,68	1,24	1,43	1,63	1,81

(Nguồn: BCTC công ty mẹ, BCTC hợp nhất năm 2010, 2011, 2012 - Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa)

Ghi chú:

() Tổng doanh thu bao gồm: doanh thu thuần, doanh thu từ hoạt động tài chính và thu nhập khác.*

*(**) Tổng chi phí bao gồm: giá vốn hàng bán, chi phí tài chính, chi phí quản lý doanh nghiệp và chi phí khác.*

Nhìn chung, tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu của Công ty trong thời gian 3 năm trước cổ phần hóa là thấp. Năm 2012, kết quả kinh doanh theo số liệu đã điều chỉnh theo Biên bản Kiểm toán Nhà nước tổng số lỗ của Công ty là 13,6 tỷ đồng, nguyên nhân trong năm Công ty đã trích lập và xử lý một số lượng lớn các khoản công nợ phải thu không có khả năng thu hồi đã tồn đọng từ lâu. Đồng thời các khoản chi phí phát sinh từ những năm trước chưa được ghi nhận vào kết quả kinh doanh của các kỳ trước đã được Kiểm toán Nhà nước xem xét ghi nhận vào kết quả của kỳ này. Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh không được cao một phần do ảnh hưởng của kinh tế thế giới tác động đến Việt Nam như sự

biến động của giá cả đầu vào của nguyên, nhiên, vật liệu dẫn tới chi phí đầu vào thấp đẩy giá vốn tăng cao.

9.3 Nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty

❖ Thuận lợi

- Về vị trí địa lý

Công ty đang quản lý và khai thác hệ thống các cảng đều nằm trên tuyến luồng sông Đáy, có quốc lộ 1A, quốc lộ 10 và đường sắt nội cảng, đường sắt bắc nam chạy qua. Đồng thời cũng là đơn vị duy nhất tại khu vực Ninh Bình và trên tuyến luồng sông Đáy được Bộ Giao thông Vận tải công nhận và cho phép tiếp nhận tàu biển nước ngoài có tải trọng tới 3.000 DWT ra vào làm hàng. Điều này đã và đang là lợi thế phát triển của Công ty, tạo điều kiện thuận lợi trong việc giao thương và xuất khẩu hàng hóa.

Với hệ thống cầu tàu; hệ thống kho - bãi; hệ thống nhà xưởng; số lượng phương tiện thiết bị được đầu tư đồng bộ đại đảm bảo đủ các tiêu chuẩn trong việc tiếp nhận phương tiện; tổ chức bốc xếp, vận chuyển và lưu kho, bảo quản hàng hóa mà một số đơn vị chưa có.

- Về tài sản con người

Công ty có đội ngũ công nhân và kỹ sư lành nghề, đội ngũ lãnh đạo năng động, với trình độ chuyên môn cao, có kinh nghiệm lâu năm được đúc kết qua thực tiễn mà không phải đơn vị nào cũng có được.

Bên cạnh đó thu nhập và việc làm của cán bộ công nhân viên ngày càng được cải thiện và bảo đảm, các hoạt động chăm lo đời sống tinh thần cho công nhân viên được tổ chức Đoàn thanh niên, Công đoàn quan tâm tạo không khí phấn khởi cho người lao động, an tâm trong lao động và sản xuất.

- Về Uy tín

Công ty đã tạo được uy tín mạnh trên thị trường, có hệ thống khách hàng ổn định ngay cả trong các thời điểm nền kinh tế khó khăn và ít chịu sự cạnh tranh đối với các doanh nghiệp trong khu vực.

❖ Khó khăn

Các hoạt động sản xuất kinh doanh hiện tại của Công ty chủ yếu là cung ứng dịch vụ vận chuyển, bốc xếp, lưu kho bãi cho ngành sản xuất xi măng nên chịu sự ảnh hưởng của thị trường bất động sản là rất lớn.

Việc quảng bá và giới thiệu Công ty của đội ngũ nhân viên Marketing đến với các khách hàng hiện chưa phát huy hết tiềm năng do hạn chế của cơ cấu tổ chức sản xuất kinh doanh trước khi chuyển đổi mô hình hoạt động sang hình thức công ty cổ phần.

Vốn của Công ty chủ yếu nằm trong các tài sản là nhà cửa, vật kiến trúc, hệ thống cầu tàu, bến bãi nên nhìn chung Công ty chịu nhiều áp lực về khấu hao trong những năm đầu khi đi vào hoạt động theo mô hình cổ phần hóa.

Trình độ quản lý, kỹ thuật của cán bộ công nhân việc nhìn chung còn hạn chế, chưa tương xứng với sự phát triển của Công ty.

Hệ thống cầu tàu, bến bãi, phương tiện, trang thiết bị được đầu tư và đi vào hoạt động đã lâu, có một số hạng mục và phương tiện thiết bị đã xuống cấp, không thích ứng với khả năng khai thác hiện tại.

❖ Cơ hội

Tuyến cửa Đáy Ninh Bình được chỉnh trị độ sâu, đảm bảo cho phương tiện vận tải thủy có tải trọng tới 3.000 tấn ra vào làm hàng;

Một số nhà máy sản xuất xi măng, Đạm và NPK đi vào hoạt động như: Công ty Cổ phần xi măng Bim Sơn; Công ty Cổ phần Xi măng Tam Điệp; Công ty Cổ phần Xi măng Hướng Dương; Nhà máy Xi măng The Vissai; Nhà máy Đạm Ninh Bình; Nhà máy Sản xuất Phân bón NPK Bình Điền; Nhà máy Xi măng Lacky. Với tổng công suất là 23,63 triệu tấn/năm (Trong đó: Khu vực Ninh Bình 15,93 triệu tấn/năm; khu vực lân cận: 7,7 triệu tấn/năm).

Từ tháng 3/2013 hệ thống cầu tàu, kho bãi của Công ty đang được Bộ Giao thông Vận tải đầu tư và triển khai 01 hệ thống cầu tàu mới với tổng chiều dài mặt nước 40 m; tổng diện tích kho là 4.335m². Dự kiến sẽ đưa vào khai thác từ tháng 8/2014. Tổng diện tích bãi chứa hàng và đường xây dựng mới: 10.300m².

❖ Thách thức

Công ty phải đối mặt với tính cạnh tranh ngày càng cao do trên thị trường các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực có quy mô lớn và được trang bị cơ sở hạ tầng, máy móc, phương tiện thiết bị hiện đại như: Công ty Long Sơn, Cảng Khánh An, Công ty TNHH Thành Hưng, Cảng Vissai, Cảng Phúc Lộc...

Bên cạnh đó, việc tiếp cận với nguồn vốn vay hiện nay rất khó khăn, chi phí lãi vay cao.

10. Vị thế của Công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành

10.1 Vị thế Công ty trong ngành

❖ Điểm mạnh

Được thành lập từ những năm 1974, sau quá trình hình thành và phát triển công ty đã tích lũy kinh nghiệm, xây dựng riêng cho mình một thương hiệu tại khu vực và các tỉnh lân cận.

Trụ sở làm việc, văn phòng đại diện của các đơn vị trực thuộc công ty nằm tập trung chủ yếu ở các thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Ninh Bình là điều kiện thuận lợi cho việc quảng bá thương hiệu, phát triển mở rộng thị trường.

Vị trí địa lý các bến cảng bốc xếp hàng hóa, kho bãi, xưởng cơ khí hết sức thuận tiện cho việc lưu thông, bảo quản hàng hóa, sửa chữa và đóng mới phương tiện thủy trong tỉnh, các khu vực lân cận và từ miền Bắc vào các tỉnh miền Trung, miền Nam, phục vụ xuất khẩu hàng hóa. Mặt khác, khu vực Cảng Ninh Bình và Bút Sơn nằm giữa chuỗi hệ thống nhà máy sản xuất xi măng lớn nhất cả nước nên việc hàng hóa thông qua hai khu vực luôn ổn định.

Với nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực triển khai thi công các hạng mục công trình đảm bảo an toàn giao thông đường sông, nên trong năm 2013 Công ty đã được Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường thủy nội địa phía Bắc, các Đoạn quản lý đường sông ký kết một số công trình thuộc lĩnh vực Đảm bảo an toàn giao thông đường sông của đơn vị nhằm đảm bảo công ăn việc làm và thu nhập cho người lao động.

Cảng Ninh Phúc là cảng đường thủy nội địa duy nhất khu vực miền Bắc được phép tiếp nhận tàu biển nước ngoài có trọng tải tới 3.000 tấn ra/vào làm hàng, là điều kiện hết sức thuận lợi cho việc xuất hàng hóa ngành công nghiệp xi măng, gỗ rắn phục vụ ngành sản xuất giấy...

Quá trình hình thành, ổn định, phát triển đã khẳng định được phần nào trình độ quản lý, chuyên môn nghiệp vụ và tay nghề của người lao động trong toàn công ty đảm bảo triển khai các công trình, dự án, phương án sản xuất đảm bảo chất lượng, tiến độ và giá thành hợp lý. Trong những năm qua, Công ty luôn nhận được sự tin tưởng, hợp tác của các bạn hàng.

❖ **Điểm yếu**

Trong năm 2012 và những tháng cuối năm 2013 chính quyền địa phương đã có nhiều Chỉ thị, công văn bắt lợi cho việc khai thác khu vực cảng Ninh Bình, Ninh Phúc và Bút Sơn. Như việc lắp đặt biển hạn chế trọng tải đối với phương tiện vận tải bộ; Bộ đội biên phòng, công an kinh tế thường xuyên ra vào cảng kiểm tra đối với phương tiện thủy đến cảng giao nhận hàng hóa gây tâm lý e ngại đối với chủ hàng.

Sự cho phép đầu tư dàn trải các bến cảng, các xưởng cơ khí tại khu vực đã phần nào làm chia sẻ hàng hóa, cùng với đó là việc cạnh tranh giá cả không lành mạnh ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của Công ty.

Về hoạt động bốc xếp tại cảng Bút Sơn có sự hạn chế về việc khai thác: Công ty được công nhận và cho phép tiếp nhận phương tiện vận tải thủy đến giao nhận hàng hóa. Tuy nhiên, hệ thống cảng Bút Sơn do nhà máy xi măng Bút Sơn quản lý và đã ký hợp đồng với công ty con của Trancinwa - Công ty cổ phần vận tải và xếp dỡ Bút Sơn với yêu cầu chỉ được phép bốc xếp những hàng hóa, nguyên liệu phục vụ cho nhà máy xi măng Bút Sơn còn các hàng hóa khai thác ngoài không được thực hiện tại đây.

Về hoạt động xây dựng: một số công trình hiện đang được triển khai dở dang phải dừng do việc giải ngân chậm trễ, đã phần nào làm ảnh hưởng đến uy tín, chất lượng và tiến độ triển khai thi công công trình của Công ty.

Về lĩnh vực thương mại, trong năm 2013 việc kinh doanh cũng giảm sút đáng kể so với cùng kỳ năm 2012. Nguyên nhân chính là do thiếu vốn; giá nguyên liệu được điều chỉnh tăng/giảm không theo chu kỳ, việc chậm trễ trong khâu thanh toán của khách hàng đối với đơn vị; Mặt hàng phụ gia phục vụ trong ngành sản xuất xi măng tại khu vực không đảm bảo các chỉ tiêu kỹ thuật.

Bên cạnh đó, hoạt động kinh doanh của Công ty còn chịu ảnh hưởng bởi yếu tố thời tiết. Khí hậu miền Bắc khá khắc nghiệt, số ngày mưa gió tập trung chủ yếu vào những tháng cuối năm làm ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa; tiến độ, chất lượng triển khai thi công công trình; sửa chữa và đóng mới phương tiện cho khách hàng.

Song song với công tác điều hành sản xuất, Công ty còn tiến hành đồng thời giải thể 2 đơn vị và hơn nữa là việc cổ phần hóa Công ty trong năm 2013. Việc giải thể hai đơn vị hết sức khó khăn về khâu giải quyết công nợ khách hàng, phải thu khách hàng (Do việc thất lạc các chứng từ, sổ sách tài chính).

10.2 Triển vọng phát triển của ngành

Việt Nam là nước có nhiều lợi thế để phát triển vận tải đường sông cũng như những dịch vụ giao nhận vận tải biển. Việt Nam là một trong những quốc gia có hệ thống sông và mật độ sông lớn nhất thế giới. Tuy nhiên hiện nay, đầu tư cho giao thông thủy còn rất hạn chế (chiếm khoảng 2,5% đầu tư cho giao thông) nên đã không phát huy hết được tiềm năng về giao thông thủy nội địa.

Cả mạng lưới đường thủy ở phía Bắc hiện có trên 4.500 km đang khai thác vận tải, trong đó tuyến quốc gia là 2.663,9 km chạy qua hầu hết các trung tâm kinh tế, đô thị, các khu công nghiệp. Sự ra đời của các hồ thủy điện Hòa Bình, Sơn La, Thác Bà, Tuyên Quang và những công trình thủy điện tương lai như Lai Châu, Huội Quảng, Bản Chát (sông Đà) góp phần điều tiết, giảm biên độ dao động mực nước lũ, giảm bớt sa bồi ở hạ lưu các sông; đồng thời tạo ra các hồ chứa nước dài hàng trăm km và là các đường vận tải lý tưởng. Theo sự phân vùng kinh tế, phía Bắc đã hình thành các cụm cảng đầu mối là: Cụm cảng Hà Nội, Ninh Bình, Việt Trì, Hòa Bình, Hà Bắc, Quảng Ninh, Đa Phúc... Ngoài ra có trên 30 cảng chuyên dụng khác, phục vụ cho các nhu cầu xuất khẩu, tiêu thụ than của các nhà máy nhiệt điện, xi măng, công nghiệp tàu thủy, chuyển tải hàng siêu trường siêu trọng.

Định hướng phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 của Bộ Giao thông Vận tải là tận dụng tốt nhất điều kiện tự nhiên, đồng thời đầu tư tập trung có kế hoạch để phát triển tối đa lợi thế của ngành vận tải thủy nội địa (vận tải hàng hóa khối lượng lớn, hàng siêu trường siêu trọng, giá thành rẻ, giảm thiểu ô nhiễm môi trường), đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế, đảm bảo phát triển bền vững. Tổng vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đến năm 2020 là khoảng gần 37.000 tỷ đồng. Bộ Giao thông Vận tải cũng đã có kế hoạch hiện đại hóa một số cảng đầu mối, cảng chính ở các vùng kinh tế trọng điểm, cảng chuyên dùng;

nâng cao tỷ lệ cơ giới hóa bốc xếp đối với các cảng địa phương; xây dựng một số cảng khách, bến khách. Đến năm 2020 đảm bảo vận chuyển được 190-210 triệu tấn hàng và 530-540 triệu hành khách.

Những phân tích trên cho thấy ngành giao thông vận tải đường thủy có tầm quan trọng đặc biệt đối với sự phát triển của nền kinh tế. Bởi vậy, triển vọng của ngành cung ứng dịch vụ cho ngành vận tải thủy xét về dài hạn vẫn còn rất tiềm năng.

10.3 Đánh giá về sự phù hợp định hướng phát triển của Công ty với định hướng của ngành, chính sách của Nhà nước và xu thế chung trên thế giới

Với những thế mạnh sẵn có của Công ty, cùng với định hướng phát triển của ngành, chính sách của Nhà nước thì định hướng phát triển của Công ty cho các năm tới là hoàn toàn phù hợp. Tuy nhiên với thực trạng doanh nghiệp hiện nay để đạt được kế hoạch và mục tiêu đã đề ra sau cổ phần hóa, Ban lãnh đạo Công ty phải nỗ lực hết sức, đưa ra các giải pháp nhằm thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty đạt hiệu quả.

V. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN VÀ CƠ CẤU TỔ CHỨC SAU CỔ PHẦN HÓA CỦA CÔNG TY

1. Phương án đầu tư và chiến lược phát triển của doanh nghiệp sau cổ phần hóa

1.1 Định hướng phát triển sau cổ phần hóa

Là đơn vị tiên phong trong lĩnh vực cung ứng các dịch vụ như: Bốc xếp, vận chuyển và lưu kho bãi hàng hóa các loại; Sửa chữa và đóng mới phương tiện thủy bộ; Kinh doanh và chế biến than; Tư vấn, thiết kế và thi công các công trình xây dựng tại tỉnh Ninh Bình. Trong kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2014 - 2016, Công ty đặt ra các mục tiêu cơ bản như sau:

- Xây dựng Công ty phát triển ổn định, bền vững với tốc độ tăng trưởng trung bình từ 10% đến 15%/năm; tỷ lệ lợi nhuận/vốn chủ sở hữu đạt từ 5% đến 10%/năm;
- Xây dựng mối quan hệ chặt chẽ với các công ty thành viên và với các công ty con tạo khối liên kết vững mạnh đủ sức tham gia đảm nhận các công trình, các dự án, các hợp đồng kinh tế với giá trị lớn;
- Duy trì, phát huy mối quan hệ hợp tác với các khách hàng truyền thống, tạo thị trường ổn định trong sản xuất kinh doanh;
- Chú trọng lực lượng lao động chất lượng cao, sắp xếp, tổ chức bộ máy tinh gọn, hợp lý nhằm cải thiện môi trường làm việc, tăng năng suất lao động;
- Tập trung phát triển và mở rộng một số ngành nghề chính có nhiều tiềm năng và lợi thế bao gồm: Dịch vụ bốc xếp; Dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy, đường bộ và đường sắt; Giao nhận, bảo quản và lưu trữ hàng hóa; Đóng mới và sửa chữa phương tiện thủy bộ; Tư vấn, thiết kế và tham gia thi công xây dựng các công trình; Điều tiết đảm bảo an toàn giao thông đường sông; Kinh doanh và chế biến than các loại...
- Phân đầu năm 2017 đưa cổ phiếu của công ty niêm yết trên thị trường chứng khoán.

1.2 Ngành nghề kinh doanh dự kiến sau cổ phần hóa

- Vận tải hành khách, hàng hóa nội bộ; Vận tải hành khách, hàng hóa ven biển và viễn dương; Vận tải hành khách, hàng hóa đường thủy nội địa;
- Bốc xếp hàng hóa; Kho bãi và lưu giữ hàng hóa;
- Sản xuất vật liệu xây dựng; Xây dựng nhà các loại;
- Xây dựng công trình dân dụng, giao thông thủy lợi, công nghiệp và các công trình công ích; Chuẩn bị mặt bằng;
- Khảo sát, thiết kế kết cấu công trình dân dụng, thiết kế cải tạo phương tiện cơ giới đường bộ, cầu đường phương tiện thủy;
- Sản xuất sản phẩm kim loại; Sản xuất thân xe có động cơ, rơ moóc; Sản xuất phụ tùng và các bộ phận phụ trợ cho xe có động cơ; Đóng tàu và cầu kiện nổi;
- Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải, mô tô, xe máy và xe có động cơ;

- Xây dựng công trình công ích; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy: vệ sinh môi trường đường thủy; cứu hộ, cứu nạn; chống va trôi, trục vớt tàu; đảm bảo an toàn giao thông đường thủy: nạo vét luồng lạch, sông ngòi, thanh thải chướng ngại vật;
- Dịch vụ đại lý tàu biển; Sản xuất bột giấy, giấy và bìa; Sản xuất giấy nhãn, bìa nhãn, bao bì từ giấy và bìa; Sản xuất quần áo bảo hộ lao động; Buôn bán ô tô và xe có động cơ khác; Bán mô tô, xe máy; Bán phụ tùng và các bộ phận phụ trợ của mô tô, xe máy; Bán buôn vật liệu, thiết bị lắp đặt khác trong xây dựng;
- Buôn bán phân bón sử dụng trong nông nghiệp; Đại lý bảo hiểm; Dạy nghề ngắn hạn; Chế biến, mua bán than;
- Phá dỡ mặt bằng (nổ mìn phá đá và phá ngầm trên sông); Buôn bán nông sản;
- Buôn bán sắt thép; Buôn bán kim loại khác (kim loại màu);
- Lắp đặt hệ thống điện, hệ thống cấp thoát nước và hệ thống xây dựng khác; Hoàn thiện công trình xây dựng; hoạt động xây dựng chuyên dụng khác; buôn bán máy móc thiết bị điện, vật liệu điện.

1.3 *Vốn điều lệ và cơ cấu vốn điều lệ sau cổ phần hóa*

❖ *Vốn điều lệ*

- Vốn điều lệ Công ty cổ phần : 58.500.000.000 đồng
- Mệnh giá cổ phiếu : 10.000 đồng/cổ phiếu
- Tổng số lượng cổ phần : 5.850.000 cổ phần

❖ *Cơ cấu vốn điều lệ và tỷ lệ cổ phần của các cổ đông*

Công ty dự kiến cơ cấu vốn điều lệ sau khi chuyển sang hoạt động mô hình công ty cổ phần như sau:

STT	Chủ sở hữu	Số lượng cổ phần	Số tiền (triệu đồng)	Tỷ lệ nắm giữ (%)
1	Cổ phần Nhà nước nắm giữ	2.983.500	29.835	51,00
2	Cổ phần bán ưu đãi cho người lao động theo số năm công tác	163.300	1.633	2,79
3	Cổ phần bán ưu đãi cho người lao động theo số năm cam kết làm việc	183.000	1.830	3,13
4	Cổ phần bán đấu giá công khai	2.520.200	25.202	43,08
Tổng cộng		5.850.000	58.500	100,00

(Nguồn: Trích Phương án cổ phần hóa của Trancinwa)

Ghi chú:

Bán bớt phần vốn Nhà nước:

- Số vốn Nhà nước cần bán bớt = Tổng số vốn nhà nước tại doanh nghiệp – phần vốn nhà nước tương ứng với 51% vốn điều lệ.
- Phần vốn nhà nước tương ứng 51% vốn điều lệ: 29.835.000.000 đồng.
- Số vốn nhà nước bán bớt = 58.211.177.127 - 29.835.000.000 = 28.376.177.127 đồng.

Phát hành thêm cổ phiếu:

Giá trị số cổ phần bán thêm = Vốn điều lệ - Phần vốn nhà nước (51%) - phần vốn bán bớt
 = 58.500.000.000 - 29.835.000.000 - 28.376.177.127
 = 288.822.873 đồng tương ứng với 28.882 cổ phần.

1.4 Kế hoạch sản xuất kinh doanh 3 năm sau cổ phần hóa

Trên cơ sở dự báo các chỉ tiêu kinh tế năm 2013, kế hoạch sản xuất kinh doanh của Công ty đến năm 2016 được xây dựng trên chỉ tiêu tăng trưởng từ 10% năm 2014 và tăng trên 10% từ năm 2015 tùy theo từng lĩnh vực.

Một số chỉ tiêu tài chính dự kiến của Công ty 3 năm sau cổ phần hóa cụ thể như sau:

Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016
Tổng doanh thu thuần	Đồng	84.045.100.000	92.640.360.000	101.678.608.500
Doanh thu bốc xếp	Đồng	17.236.800.000	18.802.980.000	20.517.903.000
Doanh thu vận chuyển	Đồng	12.654.500.000	13.746.700.000	14.939.457.500
Doanh thu XD CB	Đồng	24.000.000.000	26.000.000.000	29.000.000.000
Doanh thu cơ khí	Đồng	10.000.000.000	12.000.000.000	13.000.000.000
Doanh thu thuê CSHT	Đồng	3.571.200.000	3.928.320.000	4.321.152.000
Doanh thu dịch vụ + mua bán thương mại	Đồng	14.000.000.000	15.400.000.000	16.940.000.000
Doanh thu cân hàng	Đồng	1.797.600.000	1.977.360.000	2.175.096.000
Doanh thu HĐTC	Đồng	785.000.000	785.000.000	785.000.000
Tổng chi phí	Đồng	81.492.954.900	89.084.577.200	96.610.452.355
Tiền lương	Đồng	9.914.400.000	10.905.840.000	11.996.424.000
BHYT+BHXH+KPCĐ+BHTN	Đồng	1.364.031.900	1.364.031.900	1.364.031.900
Nhiên liệu	Đồng	3.094.350.000	3.322.742.500	3.744.163.500
Điện năng	Đồng	1.680.000.000	1.831.200.000	2.105.880.000

Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016
Giá vốn hàng TM	Đồng	12.512.500.000	13.763.750.000	15.140.125.000
Giá vốn xây dựng	Đồng	21.600.000.000	23.400.000.000	26.100.000.000
Giá vốn cơ khí	Đồng	8.500.000.000	9.600.000.000	10.400.000.000
Chi phí thuê ngoài	Đồng	14.229.320.000	16.290.802.000	17.479.469.700
Chi phí sửa chữa	Đồng	1.680.902.000	1.852.807.200	2.033.572.170
Khấu hao TSCĐ	Đồng	5.717.000.000	5.467.000.000	4.870.000.000
Chi phí lãi vay	Đồng	360.000.000	360.000.000	360.000.000
Chi phí quản lý chung	Đồng	840.451.000	926.403.600	1.016.786.085
Lợi nhuận trước thuế	Đồng	2.552.145.100	3.555.782.800	5.068.156.145
Thuế thu nhập doanh nghiệp	Đồng	638.036.275	888.945.700	1.267.039.036
Lợi nhuận sau thuế	Đồng	1.914.108.825	2.666.837.100	3.801.117.109
Lao động bình quân	Người	162	162	162
Thu nhập bình quân	đ/ng/th	5.100.000	5.610.000	6.171.000
Vốn điều lệ	Đồng	58.500.000.000	58.500.000.000	58.500.000.000
Tỉ lệ cổ tức	%	3%	4%	6%

(Nguồn: Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

1.5 Các giải pháp thực hiện để đạt được kế hoạch:

❖ Về tổ chức quản lý

- Sau khi cổ phần hóa, Công ty sẽ chủ động sắp xếp lại mô hình tổ chức hoạt động cho phù hợp với mô hình công ty cổ phần nhằm khai thác triệt để các chức năng ngành nghề hiện có, xem xét bỏ đi các chức năng ngành nghề không còn phù hợp, đáp ứng yêu cầu mở rộng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh trong những năm tiếp theo của Công ty.
- Rà soát lại toàn bộ bộ máy nhân sự, kiện toàn tổ chức, tái cấu trúc bộ máy quản lý, điều hành phù hợp với mô hình mới theo hướng tinh gọn; Hạn chế tối đa lực lượng lao động gián tiếp, sắp xếp lại và chuyển lực lượng gián tiếp dư thừa sang lực lượng trực tiếp tham gia sản xuất kinh doanh; Tuyển nhân lực có đủ trình độ chuyên môn, năng lực, nhiệt tình công tác phù hợp theo ngành nghề Công ty đã, đang và sẽ hoạt động, đặc biệt trẻ hóa lực lượng lao động có kết hợp với một số cán bộ, nhân viên có trình độ, có năng lực công tác, kinh nghiệm làm việc.

- Đổi mới phương thức quản trị doanh nghiệp theo hướng phân quyền cụ thể cho từng cấp quản trị, gắn trách nhiệm với quyền lợi theo hướng đạt hiệu quả cao thì được hưởng lương cao, được đề bạt giữ trọng trách cao hơn trong bộ máy quản lý và ngược lại có biện pháp xử lý khi thực thi công việc không hiệu quả hoặc không đạt kế hoạch được giao.
- Đảm bảo đời sống vật chất và tinh thần cho CBCNV. Chính sách lương, thưởng đảm bảo công bằng, công khai, gắn với hiệu quả và chất lượng làm việc nhằm tạo động lực để CBCNV phát huy sáng tạo trong công việc. Thường xuyên tổ chức các phong trào văn nghệ, thể thao đáp ứng nhu cầu tinh thần của CBCNV trong Công ty, thực hiện đúng cam kết trong Thỏa ước lao động tập thể.
- Thực hiện quản lý, kiểm soát mọi hoạt động của Công ty tập trung về bộ máy điều hành. Xây dựng mô hình quản lý, điều hành điện tử (sử dụng mạng nội bộ và liên hệ qua mạng điện tử). Khai thác triệt để mạng internet, sử dụng email để liên lạc, giao tiếp. Tuyển dụng nhân viên giỏi về lĩnh vực công nghệ thông tin để tái cấu trúc trang web hiện hữu, đảm trách quản lý trang web để ứng dụng thương mại điện tử vào kinh doanh.
- Ứng dụng các tiến bộ của công nghệ thông tin, đưa vào sử dụng các phần mềm quản lý như: nhân sự, tiền lương, quản lý dự án, quản lý công nợ, quản lý vật tư thiết bị, kế toán...

❖ ***Tăng doanh thu, giảm chi phí***

- Mở rộng và phát triển các hoạt động sản xuất kinh doanh khác dựa trên thế mạnh của Công ty.
- Đầu tư thay thế trang thiết bị cũ và đổi mới thiết bị nhằm nâng cao năng suất lao động và giảm chi phí ảnh hưởng trực tiếp đến giá thành sản phẩm, dịch vụ.
- Tập trung xây dựng thương hiệu cho một số lĩnh vực điển hình như: Bốc xếp, vận chuyển hàng hóa; Đảm bảo an toàn giao thông đường sông; Kinh doanh và chế biến than cám các loại.
- Rà soát các định mức chi phí trực tiếp trong thi công công trình, thực hiện tour du lịch, thương mại xuất nhập khẩu.
- Tiết kiệm trong chi tiêu hành chính, đảm bảo chi đúng tiêu chuẩn, đúng định mức, đúng mục đích. Giảm tối đa chi phí hội họp, đi công tác trong và ngoài nước, chi phí tiếp khách, mua sắm trang thiết bị văn phòng, quảng cáo, điện, điện thoại, văn phòng phẩm, xăng dầu góp phần giảm chi phí sản xuất. Khuyến khích CBCNV thực hiện tốt Quy

định thực hành tiết kiệm, chống lãng phí.

- Tổ chức hạch toán phù hợp nhằm xây dựng các dữ liệu thống kê các chỉ tiêu kinh tế - tài chính và cân đối đồng bộ thu chi nhằm phát huy tối đa hiệu quả sản xuất kinh doanh.

2. Cơ cấu bộ máy quản lý và tổ chức sau cổ phần hóa

2.1 Cơ cấu tổ chức và bố trí nhân sự của Công ty sau cổ phần hóa

❖ Đại hội đồng cổ đông

❖ **Hội đồng quản trị** : **05 người (Chủ tịch, Phó chủ tịch và 3 ủy viên)**

❖ **Ban tổng giám đốc** : **04 người**

- Tổng Giám đốc : 01 người
- Phó Tổng Giám đốc : 02 người
- Kế toán trưởng : 01 người

❖ **Ban kiểm soát** : **03 người**

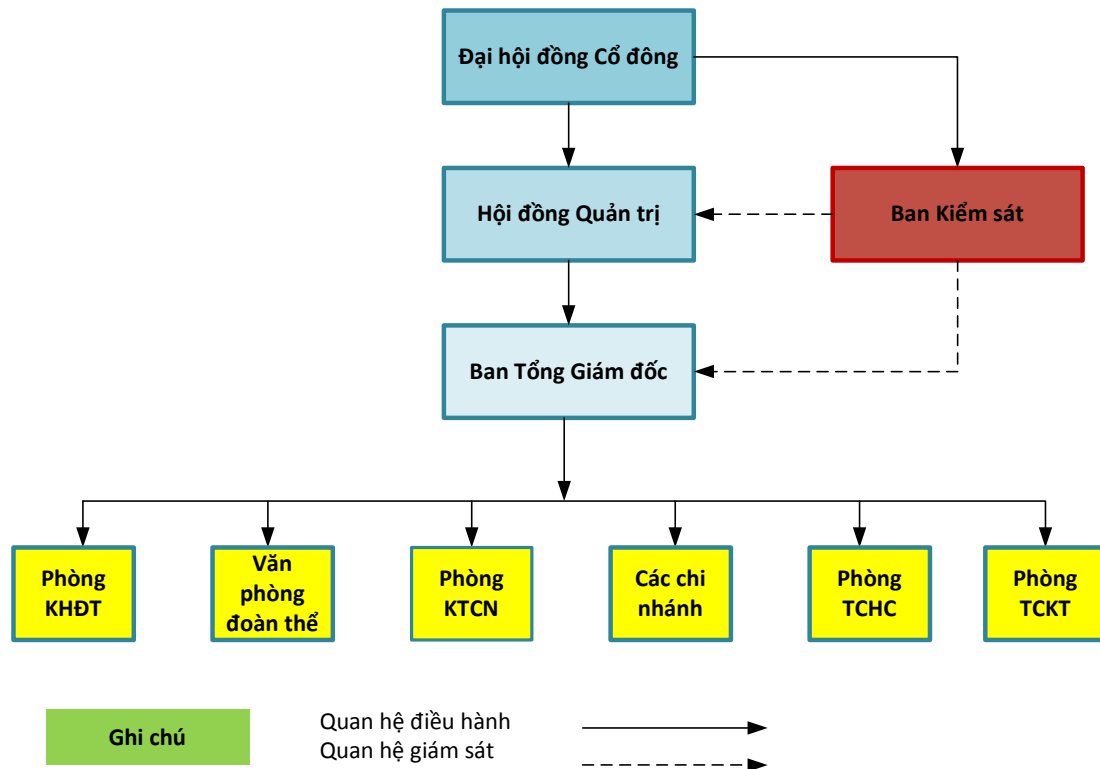
❖ Các phòng ban chức năng

- Ban lãnh đạo
- Phòng kỹ thuật công nghệ
- Phòng kế hoạch – Đầu tư
- Phòng Tổ chức Hành chính
- Phòng Tài chính kế toán
- Văn phòng đoàn thể

❖ Các đơn vị trực thuộc

- Xí nghiệp sửa chữa phương tiện thủy bộ
- Chi nhánh Xí nghiệp đảm bảo an toàn giao thông đường sông Hải Phòng
- Chi nhánh Hà Nội
- Chi nhánh dạy nghề
- Đội sản xuất

2.2 Sơ đồ tổ chức của Công ty sau cổ phần hóa



(Nguồn: Trích phương án cổ phần hóa - Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

Đại hội đồng cổ đông

Đại hội cổ đông là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty, có quyền quyết định những vấn đề thuộc nhiệm vụ và quyền hạn được Luật pháp và Điều lệ công ty quy định

Hội đồng Quản trị

Hội đồng Quản trị là cơ quan quản trị của Công ty, có toàn quyền nhân danh công ty để quyết định các vấn đề liên quan đến mục đích, quyền lợi của Công ty, trừ những vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông. Hội đồng Quản trị thường xuyên giám sát hoạt động kinh doanh, hoạt động kiểm soát nội bộ và hoạt động quản lý rủi ro của Công ty. Hội đồng Quản trị của Công ty dự kiến gồm 5 người do Đại hội cổ đông bầu ra.

Ban kiểm soát

Ban kiểm soát là cơ quan kiểm tra, giám sát toàn diện mọi hoạt động của Công ty theo quy định. Ban kiểm soát thẩm định báo cáo tài chính hàng năm, kiểm tra từng vấn đề cụ thể liên quan đến hoạt động tài chính khi xét thấy cần thiết hoặc theo quyết định của Đại hội đồng cổ đông hoặc theo yêu cầu của cổ đông lớn. Ban kiểm soát báo cáo Đại hội đồng cổ đông về tính chính xác, trung thực và hợp pháp của chứng từ, sổ sách kế toán, báo cáo tài chính và hoạt động của hệ thống kiểm soát nội bộ.

Ban kiểm soát của Công ty dự kiến có 3 người do Đại hội đồng cổ đông bầu ra.

Tổng Giám đốc và các Phó Tổng Giám đốc

Tổng Giám đốc là người đại diện theo pháp luật của Công ty, chịu trách nhiệm quản lý điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh hàng ngày của Công ty. Tổng Giám đốc Công ty do Hội đồng Quản trị bổ nhiệm hoặc ký hợp đồng thuê.

Giúp việc cho Tổng Giám đốc là các Phó Tổng Giám đốc (2 người).

Các phòng nghiệp vụ

❖ Phòng Kế hoạch – Đầu tư

- Chịu trách nhiệm thẩm định dự án, lập kế hoạch sản xuất kinh doanh ngắn hạn, trung, dài hạn, kế hoạch đầu tư, hoàn tất các thủ tục đầu tư, quản lý và phát triển dự án, tổ chức và triển khai thực hiện các dự án đầu tư.
- Tư vấn, tham mưu cho Ban Tổng Giám đốc về công tác kế hoạch.
- Kiểm tra, giám sát tình hình thực hiện công tác kế hoạch.
- Triển khai những tiêu chuẩn chất lượng của từng đơn hàng cho đơn vị sản xuất.
- Tổ chức thực hiện các phương án kỹ thuật và khai thác có hiệu quả các trang thiết bị kỹ thuật được trang bị, đảm bảo cho việc sản xuất tại các đơn vị đạt chất lượng tốt, thực hiện nhiệm vụ chính trị của đơn vị đúng quy trình, quy phạm.
- Chịu trách nhiệm về kỹ thuật trong việc phối hợp với các phòng nghiệp vụ, đơn vị trực thuộc tổ chức sản xuất và phục vụ kinh doanh.
- Bảo quản, bảo trì định kỳ và tổ chức sửa chữa trang thiết bị được giao khi bị hư hỏng.
- Tổ chức lưu trữ, bảo quản và cung cấp tư liệu được giao để phục vụ cho hoạt động chung toàn Công ty.
- Tham khảo và hoạch định các phương án phát triển kỹ thuật theo yêu cầu của pháp luật và của đơn vị.

❖ Phòng Tổ chức hành chính

- Tổ chức, cán bộ, tiền lương: Tham mưu cho Tổng Giám đốc và thủ trưởng cơ quan về công tác tổ chức và quản lý cán bộ, đào tạo lao động, tiền lương, thực hiện các chế độ chính sách đối với người lao động, tham mưu về công tác thanh tra, bảo vệ chính trị nội bộ.
- Văn phòng: Tham mưu giúp Tổng Giám đốc tổng hợp thông tin kinh tế, thông tin liên lạc. Điều phối hoạt động chính quyền và các tổ chức đoàn thể phục vụ cho việc điều hành sản xuất và quản lý của Tổng Giám đốc, giúp việc trong đối nội, đối ngoại và các công việc hành chính quản trị, nội vụ của Công ty, giúp chương trình làm việc, khánh tiết, công tác thi đua khen thưởng, kỷ luật.
- Thực hiện công tác văn thư – lưu trữ, quản lý nhân sự.
- Tìm kiếm, tuyển dụng các ứng viên có năng lực vào các vị trí theo yêu cầu của Ban Tổng Giám đốc.

- Xây dựng kế hoạch, đề xuất các chương trình vui chơi giải trí tập thể cho CBCNV trong Công ty, đảm bảo sử dụng quỹ phúc lợi hợp lý và có hiệu quả nhất.

❖ **Phòng Tài chính Kế toán**

- Tham mưu giúp Tổng Giám đốc trong việc thực hiện chức năng quản lý nhà nước về tài chính kế toán, hạch toán kế toán, thông tin kinh tế, phân tích hoạt động kinh tế, kiểm soát tài chính kế toán tại công ty. Thực hiện chức năng kiểm soát về nhà nước tại công ty. Quản lý và sử dụng vốn ngân sách và các nguồn vốn khác do công ty huy động.
- Tư vấn, tham mưu cho Tổng Giám đốc về các chiến lược tài chính ngắn hạn, trung và dài hạn trên cơ sở các dự án đang và sẽ triển khai.
- Theo dõi, quản lý và thu hồi công nợ khách hàng trong toàn bộ hệ thống kênh phân phối của Công ty, đề xuất với các bộ phận liên quan ngưng giao dịch với những khách hàng còn tồn đọng công nợ và thời gian nợ quá hạn mức cho phép.
- Kiểm soát toàn bộ các hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty liên quan đến chi phí, doanh thu.
- Kiểm soát toàn bộ việc thực hiện tính pháp lý của các hợp đồng mua bán đúng theo quy định của công ty và pháp luật.
- Kiểm soát quá trình nghiệm thu tất cả các chủng loại hàng hóa đầu vào.
- Thực hiện các công việc về tài chính kế toán của công ty, phân tích, đánh giá, tình hình tài chính, kết quả kinh doanh của Công ty.
- Kiểm tra, giám sát tình hình, công tác tài chính kế toán để đảm bảo tuân thủ quy chế của công ty và các quy định liên quan của Pháp luật. Kế toán trưởng chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực phản ánh đầy đủ hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty trước Ban Tổng Giám đốc.
- Hướng dẫn các đơn vị thực hiện chế độ, chính sách tài chính, kế toán, thống kê, báo cáo tài chính kế toán tại các đơn vị trực thuộc, tự kiểm tra việc chấp hành các chế độ chính sách và kỷ luật thu chi tài chính để hạn chế và tránh những sai sót trong việc sử dụng vốn và quản lý tài sản.

❖ **Phòng Kỹ thuật công nghệ.**

- Tham mưu giúp Tổng Giám đốc về công tác quản lý kỹ thuật và chất lượng trong việc thiết kế và thi công các công trình, công tác khoa học công nghệ, tiến bộ kỹ thuật vào việc quản lý, thẩm định các dự án đầu tư và xây dựng các phương án kỹ thuật trong phạm vi trách nhiệm của phòng để phục vụ cho hoạt động quản lý khai thác, vận hành bảo dưỡng các trang thiết bị máy móc.
- Tham mưu giúp Tổng Giám đốc trong việc thực hiện chức năng quản lý công tác sửa chữa thường xuyên, định kỳ đột xuất.
- Thường trực Hội đồng Khoa học kỹ thuật và sáng kiến cải tiến kỹ thuật, bồi dưỡng nghiệp vụ, công tác thi nâng bậc công nhân hàng năm.

- Chỉ đạo giám sát công tác sửa chữa, duy tu bảo dưỡng thường xuyên, trực tiếp điều hành công tác kỹ thuật. Phối hợp với các phòng nghiệp vụ, các đơn vị trực thuộc bổ sung, sửa đổi định mức nội bộ, lập và rà soát hồ sơ mời thầu phần yêu cầu kỹ thuật và tham gia tổ chuyên gia giúp việc đấu thầu; lập hồ sơ dự thầu và tham gia đấu thầu các công trình.
 - Lập phương án đánh giá tác động môi trường hàng năm của Công ty.
 - Quan hệ với các cơ quan chức năng của địa phương để giải quyết những các công trình trong khu vực cảng.
 - Chịu trách nhiệm về kỹ thuật trong việc phối hợp với các phòng nghiệp vụ công ty phục vụ sản xuất.
 - Tổ chức lưu trữ bảo quản hồ sơ thiết bị kỹ thuật và cung cấp tư liệu để phục vụ cho hoạt động sản xuất.
 - Hoạch định chính sách phát triển của khoa học kỹ thuật.
- ❖ **Văn phòng đoàn thể.**
- Tham mưu giúp Tổng Giám đốc về các hoạt động của các tổ chức đoàn thể (Công đoàn, Đoàn thanh niên, Nữ công), các hoạt động tổ chức Đảng.

2.3 Cơ cấu nhân sự của Công ty sau cổ phần hóa

Tình hình và số lượng người lao động trong Công ty chuyển sang công ty cổ phần như sau:

Tiêu chí	Số lượng (người)	Tỷ lệ %
* Theo trình độ lao động	162	
- Trên đại học	1	0,62
- Đại học	35	21,60
- Trung cấp, cao đẳng	25	15,43
- Lao động phổ thông	7	4,32
- Công nhân kỹ thuật	94	58,03
* Phân theo HĐ lao động	162	
- Hợp đồng không xác định thời hạn	99	61,11
- Hợp đồng thời hạn 1- 3 năm	56	34,57
- Hợp đồng thời vụ	7	4,32
* Phân theo giới tính	162	
- Nam	106	65,43
- Nữ	56	34,57

(Nguồn: Trích phương án cổ phần hóa - Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

VI. CÁC THÔNG TIN CƠ BẢN LIÊN QUAN ĐẾN CHÀO BÁN CỔ PHIẾU LẦN ĐẦU

1. Căn cứ pháp lý về đợt chào bán

- Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần;
- Thông tư 196/2011/TT-BTC ngày 16/12/2011 của Bộ Tài chính hướng dẫn bán cổ phần lần đầu và quản lý sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa của các doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thực hiện chuyển đổi thành công ty cổ phần;
- Thông tư 202/2011/TT-BTC ngày 30/12/2011 của Bộ Tài chính hướng dẫn xử lý tài chính và xác định giá trị doanh nghiệp thực hiện chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần theo quy định tại Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ;
- Nghị định số 91/2010/NĐ-CP ngày 20/08/2010 của Chính phủ quy định chính sách đối với người lao động dôi dư do sắp xếp lại công ty TNHH MTV do Nhà nước làm chủ sở hữu;
- Thông tư số 38/2010/TT-BLĐTBXH ngày 24/12/2010 của Bộ Lao động – Thương Binh và Xã hội hướng dẫn thi hành một số điều của Nghị định 91/2010/NĐ-CP ngày 20/08/2010 của Chính phủ quy định chính sách đối với lao động dôi dư do sắp xếp lại công ty TNHH MTV do Nhà nước làm chủ;
- Thông tư số 33/2012/TT-BLĐTBXH ngày 20/12/2012 của Bộ Lao động Thương binh và Xã hội hướng dẫn thực hiện một số chính sách đối với lao động theo Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ về chuyển đổi doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần;
- Thông tư số 20/2007/TT-BLĐTBXH ngày 22/09/2007 của Bộ Lao động Thương binh và Xã hội hướng dẫn chính sách đối với người lao động theo Nghị định 109/2007/NĐ-CP ngày 26/06/2007 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần;
- Quyết định số 2047/QĐ – BGTVT ngày 27 tháng 08 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc thành lập Ban Chỉ đạo cổ phần hóa Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa.
- Quyết định số 879/QĐ – TCCB ngày 05 tháng 09 năm 2012 của Tổng Công ty Vận tải thủy về việc thành lập Tổ giúp việc cho Ban chỉ đạo Cổ phần hóa Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa
- Quyết định số 3284/QĐ-BGTVT ngày 21 tháng 10 năm 2013 của Bộ Trưởng Bộ Giao thông vận tải về phê duyệt giá trị doanh nghiệp tại thời điểm 31/12/2012 của Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa;

2. Phương thức bán và thanh toán tiền mua cổ phần

2.1. Thông tin cơ bản về tổ chức chào bán và cổ phiếu chào bán

- Tên tổ chức chào bán : Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa
- Trụ sở chính : đường Hoàng Diệu, phường Thanh Bình, thành phố Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình
- Vốn điều lệ dự kiến sau cổ phần hóa : **58.500.000.000** đồng
(*năm mươi tám tỷ năm trăm triệu đồng chẵn*)
- Mệnh giá : **10.000** đồng/cổ phần
(*mười nghìn đồng/ một cổ phần*)
- Tổng số lượng cổ phần : **5.850.000** cổ phần
(*mười lăm triệu cổ phần*)
- Số lượng cổ phần chào bán : **2.520.200** cổ phần
- Loại cổ phần chào bán : Cổ phần phổ thông
- Hình thức chào bán : Đấu giá cạnh tranh
- Giá khởi điểm : **10.000** đồng/ cổ phần

2.2. Phương thức bán và thanh toán tiền mua cổ phần đấu giá

2.2.1 Thời gian và địa điểm đăng ký tham dự đấu giá và nộp tiền đặt cọc

Theo Quy chế đấu giá do Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội ban hành.

2.2.2 Địa điểm và thời gian tổ chức đấu giá

- ❖ Địa điểm tổ chức đấu giá: Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội
Địa chỉ : Số 2 Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội
- ❖ Thời gian tổ chức đấu giá: theo Quy chế đấu giá do Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội ban hành.

2.2.3 Thời gian thanh toán tiền mua cổ phần và hoàn trả tiền đặt cọc

Theo Quy chế đấu giá do Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội ban hành.

2.2.4 Giới hạn về tỷ lệ nắm giữ đối với người nước ngoài

Tỷ lệ sở hữu cổ phần Công ty do người nước ngoài nắm giữ tối đa là 49% tổng số cổ phiếu của Công ty theo Quyết định số 55/2009/QĐ-TTg ngày 15 tháng 04 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 06 năm 2009.

2.2.5 Các hạn chế liên quan đến việc chuyển nhượng

Cổ phần được đấu giá là cổ phần phổ thông, không bị hạn chế chuyển nhượng.

2.3. Phương thức bán và thanh toán tiền mua cổ phần bán cho người lao động và tổ chức công đoàn

2.3.1 Cổ phần bán cho Cán bộ công nhân viên

Cổ phần bán cho CBNV được thực hiện qua 2 hình thức, cụ thể:

❖ ***Cổ phần bán cho CBCNV theo tiêu chuẩn thâm niên làm việc trong khu vực nhà nước***

Cổ phần CBCNV trong công ty mua theo quy định tại khoản 1 Điều 48 Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ được tính là 100 cổ phần cho 1 năm làm việc trong khu vực nhà nước, giá bán cổ phần cho người lao động trong trường hợp này bằng 60% giá đầu thành công thấp nhất.

Tổng số cổ phần CBCNV được mua theo quy định này là 163.300 cổ phần với tổng mệnh giá 1.633.000.000 đồng chiếm 2,79% vốn điều lệ của Công ty cổ phần. Thời gian thực hiện bán cổ phần cho CBCNV sẽ thực hiện sau khi bán đấu giá công khai ra công chúng.

❖ ***Cổ phần CBCNV mua theo hình thức đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại Công ty cổ phần***

Cổ phần CBCNV trong Công ty mua theo quy định tại khoản 2 điều 48 Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính Phủ được tính là 200 cổ phần cho 1 năm cam kết làm việc tiếp trong doanh nghiệp nhưng tối đa không quá 2.000 cổ phần (đối với chuyên gia giỏi tương ứng là 500 cổ phần cho 1 năm và không quá 5.000 cổ phần)

Tổng số cổ phần CBNV mua theo hình thức này là: 183.000 cổ phần tương ứng với số tiền là 1.830.000.000 đồng chiếm 3,13% vốn điều lệ công ty cổ phần

2.3.2 Cổ phần bán ưu đãi cho Công đoàn Công ty

Tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp tổ chức Công đoàn không đăng ký mua theo quy định trên.

2.4. Cổ phần bán đấu giá cho nhà đầu tư chiến lược

Tính đến ngày 31/10/2013, chưa có nhà đầu tư chiến lược đăng ký mua cổ phần của Công ty.

3. Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ cổ phần hóa

Việc quản lý, sử dụng tiền thu từ bán cổ phần hóa được thực hiện theo quy định tại mục III Thông tư số 196/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011 của Bộ Tài chính

Trên cơ sở giá trị thực tế phần vốn tại doanh nghiệp, tỷ lệ góp vốn của nhà nước tại Công ty CP Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa, Công ty dự kiến kế hoạch hoàn vốn ngân sách nhà nước, tạm tính giả sử tất cả số cổ phần bán đấu giá được mua với giá khởi điểm là 10.000 đồng/cổ phần và giá đấu bình quân là 10.000 cổ phần, chi tiết như sau:

STT	KẾ HOẠCH HOÀN VỐN NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC	SỐ TIỀN (đồng)
1	Vốn điều lệ công ty cổ phần	58.500.000.000
	Nhà nước giữ 51%	29.835.000.000
	Cổ đông khác 49%	28.665.000.000
2	Vốn nhà nước thực tế sau đánh giá lại	58.211.177.127
3	Giá bán khởi điểm (đồng/cổ phần)	10.000
4	Thu tiền từ bán cổ phần	28.011.800.000
	(tính theo giá khởi điểm 10.000 đ/cổ phần)	
4.1	Thu từ bán cổ phần cho CBCNV	2.821.800.000
	- Mua theo tiêu chuẩn thâm niên làm việc trong khu vực nhà nước(đã trừ phần ưu đãi 40%).	979.800.000
	- Mua theo đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại công ty	1.830.000.000
4.2	Thu từ bán cổ phần cho Công đoàn	-
4.3	Thu tiền từ bán đấu giá ra bên ngoài	25.202.000.000
5	Chi phí cổ phần hóa đơn vị thực hiện	500.000.000
6	Chi phí giải quyết đối với lao động dôi dư	3.633.287.076
7	Tiền hoàn vốn ngân sách dự kiến	=(4)-(5)-(6) 23.878.512.924

(Nguồn: Trích phương án cổ phần hóa - Công ty TNHH MTV Vận tải và Xếp dỡ đường thủy nội địa)

Số tiền thu được từ cổ phần hóa doanh nghiệp sẽ sử dụng để thanh toán chi phí cổ phần hóa theo quy định của Nhà nước. Giá trị mệnh giá cổ phần phát hành thêm để lại doanh nghiệp. Phần còn lại nộp về Quỹ hỗ trợ sắp xếp doanh nghiệp tại Tổng Công ty.

4. Các đối tác liên quan đến đợt chào bán cổ phiếu lần đầu ra công chúng:

4.1. Chủ sở hữu vốn Nhà nước

Tổng công ty Vận tải thủy

Địa chỉ:

Điện thoại:

4.2. Tổ chức phát hành

Công ty TNHH MTV Vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa

Địa chỉ: đường Hoàng Diệu, phường Thanh Bình, TP Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình

Điện thoại: 030 221 1068/030 387 1212 - Fax: 030 387 3427

4.3. Tổ chức xác định giá trị doanh nghiệp

Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC

Địa chỉ: Số 01 Lê Phụng Hiểu, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (04) 3824 1990 - Fax: (04) 3825 3973

4.4. Tổ chức tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng

Công ty cổ phần Chứng khoán Tân Việt

Địa chỉ: Tầng 6, Số 79 Lý Thường Kiệt, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (04) 3728 0921 - Fax: (04) 3728 0920

Hà Nội, ngày 21 tháng 01 năm 2014

**ĐẠI DIỆN BAN CHỈ ĐẠO CỔ PHẦN HÓA
TẠI CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA
TRƯỞNG BAN**



Phạm Ngọc Đích

**ĐẠI DIỆN DOANH NGHIỆP CỔ PHẦN HÓA
CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI VÀ XẾP
DỠ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**



Ông Nguyễn Ngọc Bình
Chủ tịch HĐQT kiêm Tổng giám đốc

**ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC TƯ VẤN
CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN TÂN VIỆT**



Ông Nguyễn Việt Cường
Phó Tổng giám đốc