

BAN CHỈ ĐẠO CỔ PHẦN HÓA CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM VÀ CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM KHUYẾN CÁO CÁC NHÀ ĐẦU TƯ NÊN ĐỌC CẨN THẬN CÁC THÔNG TIN TRONG TÀI LIỆU NÀY VÀ QUY CHẾ ĐẤU GIÁ TRƯỚC KHI THAM GIA ĐẤU GIÁ.

# BẢN CÔNG BỐ THÔNG TIN BÁN ĐẤU GIÁ CỔ PHẦN LẦN ĐẦU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

(Giấy chứng nhận ĐKKD số 0100104595 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hà Nội cấp lần đầu ngày 07/07/2010, thay đổi lần thứ 5 ngày 13/10/2015)



## TỔ CHỨC PHÁT HÀNH:

### **CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

Địa chỉ: Tòa nhà OCEAN PARK, Số 1 Đào Duy Anh, phường Phương Mai,  
quận Đống Đa - Hà Nội

Điện thoại: (+ 84) 24 3577 0825 Fax: (+84) 24 3577 0850

## TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐẤU GIÁ:

### **SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI**

Địa chỉ: Số 02, Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (+84) 24 3941 2626 Fax: (+84) 24 3934 7818



**HANOI STOCK EXCHANGE**  
SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI

## TỔ CHỨC TƯ VẤN BÁN ĐẤU GIÁ CỔ PHẦN:

### **CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN**

Trụ sở chính: 72 Nguyễn Huệ, Quận 1, TP. HCM

Điện thoại: (+84) 28 38242897 Fax: (+84) 28 38242997

Chi nhánh Hà Nội: 1C Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (+84) 24 39366321 Fax: (+84) 24 39366311





BAN CHỈ ĐẠO CỔ PHẦN HÓA CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM VÀ CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM KHUYẾN CÁO CÁC NHÀ ĐẦU TƯ NÊN ĐỌC CẨN THẬN CÁC THÔNG TIN TRONG TÀI LIỆU NÀY VÀ QUY CHẾ ĐẤU GIÁ TRƯỚC KHI THAM GIA ĐẤU GIÁ.

# BẢN CÔNG BỐ THÔNG TIN BÁN ĐẤU GIÁ CỔ PHẦN LẦN ĐẦU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

(Giấy chứng nhận ĐKKD số 0100104595 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hà Nội cấp lần đầu ngày 07/07/2010, thay đổi lần thứ 5 ngày 13/10/2015)



## TỔ CHỨC PHÁT HÀNH:

### **CÔNG TY MẸ - TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

Địa chỉ: Tòa nhà OCEAN PARK, Số 1 Đào Duy Anh, phường Phương Mai, quận Đống Đa - Hà Nội

Điện thoại: (+84) 24 3577 0825 Fax: (+84) 24 3577 0850

## TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐẤU GIÁ:

### **SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI**

Địa chỉ: Số 02, Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (+84) 24 3941 2626 Fax: (+84) 24 3934 7818



**HANOI STOCK EXCHANGE**  
SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI

## TỔ CHỨC TƯ VẤN BÁN ĐẤU GIÁ CỔ PHẦN:

### **CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN**

Trụ sở chính: 72 Nguyễn Huệ, Quận 1, TP. HCM

Điện thoại: (+84) 28 38242897 Fax: (+84) 28 38242997

Chi nhánh Hà Nội: 1C Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (+84) 24 39366321 Fax: (+84) 24 39366311





## MỤC LỤC

|  |           |
|--|-----------|
| <b>DANH MỤC BẢNG BIỂU .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>DANH MỤC HÌNH ẢNH.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>CÁC KHÁI NIỆM VÀ THUẬT NGỮ VIẾT TẮT .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>CĂN CỨ PHÁP LÝ .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>I. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH ĐỐI VỚI NỘI DUNG CÁC THÔNG TIN VỀ TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM.....</b>             | <b>10</b> |
| 1. Ban chỉ đạo cổ phần hóa.....  | 10        |
| 2. Tổ chức phát hành: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....  | 11        |
| 3. Tổ chức tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng: Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn (SSI) .....                   | 11        |
| <b>II. GIỚI THIỆU THÔNG TIN VỀ DOANH NGHIỆP CÓ PHẦN HÓA .....</b>  | <b>11</b> |
| 1. Doanh nghiệp cổ phần hóa .....  | 11        |
| 2. Sản phẩm và dịch vụ chủ yếu .....   | 12        |
| 3. Ngành nghề sản xuất kinh doanh.....   | 12        |
| 4. Cơ cấu tổ chức Tổng công ty Hàng hải Việt Nam .....   | 14        |
| 5. Tổng số lao động tiếp tục chuyển sang công ty cổ phần.....  | 20        |
| 6. Giá trị doanh nghiệp và phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp.....   | 21        |
| 7. Tài sản chủ yếu của doanh nghiệp .....  | 26        |
| 8. Danh sách những công ty mẹ và công ty con, công ty liên doanh, liên kết.....  | 28        |
| 9. Tình hình hoạt động kinh doanh và kết quả hoạt động kinh doanh trong 03 năm trước cổ phần hóa.....                          | 29        |
| 10. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong 3 năm gần nhất trước khi cổ phần hóa.....                                       | 43        |
| 11. Vị thế của Tổng công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành .....  | 50        |
| <b>III. PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP SAU CÓ PHẦN HÓA.....</b>   | <b>66</b> |
| 1. Thông tin chung về doanh nghiệp sau cổ phần hóa .....   | 66        |
| 2. Hình thức cổ phần hóa.....  | 66        |
| 3. Ngành nghề kinh doanh .....   | 66        |
| 4. Cơ cấu tổ chức sau cổ phần hóa.....   | 69        |
| 5. Cơ cấu sở hữu công ty con và công ty liên doanh, liên kết sau cổ phần hóa .....   | 70        |
| 6. Một số thông tin chủ yếu về chiến lược phát triển doanh nghiệp và kế hoạch đầu tư của Tổng công ty sau khi cổ phần hóa..... | 71        |
| <b>IV. VỐN ĐIỀU LỆ VÀ CƠ CẤU VỐN ĐIỀU LỆ .....</b>   | <b>82</b> |
| <b>V. THÔNG TIN VỀ ĐỢT CHÀO BÁN CỔ PHẦN.....</b>   | <b>83</b> |
| 1. Bán đấu giá cổ phần lần đầu (IPO).....  | 83        |

|  |           |
|--|-----------|
| 2. Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên theo số năm làm việc tại khu vực nhà nước.....                                     | 85        |
| 3. Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên và chuyên gia giỏi mua theo số năm cam kết làm việc tiếp cho công ty cổ phần ..... | 85        |
| 4. Cổ phần bán cho tổ chức Công đoàn .....   | 85        |
| 5. Bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược.....  | 85        |
| 6. Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt chào bán cổ phần.....   | 86        |
| <b>VI. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO .....</b>  | <b>88</b> |
| 1. Rủi ro về kinh tế.....  | 88        |
| 2. Rủi ro về luật pháp .....   | 91        |
| 3. Rủi ro đặc thù ngành .....  | 91        |
| 4. Rủi ro của đợt chào bán, của kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt chào bán.....  | 92        |
| 5. Rủi ro liên quan đến các vấn đề cần tiếp tục xử lý khi cổ phần hóa và bàn giao sang công ty cổ phần.....                        | 92        |
| 6. Rủi ro bảo lãnh đối với các doanh nghiệp thành viên.....  | 93        |
| 7. Rủi ro liên quan đến nghĩa vụ của Vinalines tại các Cảng liên doanh:.....   | 93        |
| 8. Rủi ro khác .....   | 93        |



**DANH MỤC BẢNG BIỂU**

|  |    |
|--|----|
| Bảng 1 : Ngành nghề kinh doanh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....                         | 13 |
| Bảng 2 : Danh sách các chi nhánh - đơn vị trực thuộc hiện nay .....                            | 15 |
| Bảng 3 : Lao động của Công ty mẹ - Tổng công ty tại ngày 31/12/2016.....                       | 20 |
| Bảng 4 : Lao động của Công ty mẹ - Tổng công ty sau khi chuyển sang công ty cổ phần .....      | 20 |
| Bảng 5 : Kết quả xác định giá trị doanh nghiệp tại ngày 31/12/2016 .....                       | 21 |
| Bảng 6 : Tình hình sử dụng đất đai trước khi cổ phần hóa .....                                 | 26 |
| Bảng 7 : Giá trị nhà cửa vật kiến trúc.....  | 27 |
| Bảng 8 : Giá trị máy móc thiết bị.....   | 27 |
| Bảng 9 : Giá trị phương tiện vận tải .....   | 28 |
| Bảng 10 : Thống kê số lượng tàu biển tại thời điểm 31/12/2017 .....                            | 29 |
| Bảng 11 : Tuyển vận tải và hiệu suất khai thác tàu tại Tổng công ty.....                       | 29 |
| Bảng 12 : Sản lượng vận tải Công ty mẹ - Tổng công ty .....                                    | 31 |
| Bảng 13 : Sản lượng vận tải Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty con .....                 | 31 |
| Bảng 14 : Doanh thu, lợi nhuận từ vận tải biển.....  | 32 |
| Bảng 15 : Sản lượng hàng hoá thông qua cảng qua các năm.....                                   | 35 |
| Bảng 16 : Chi tiết sản lượng hàng hoá thông qua cảng phân theo loại hàng hoá .....             | 35 |
| Bảng 17 : Doanh thu, lợi nhuận từ khai thác cảng biển qua các năm .....                        | 36 |
| Bảng 18 : Doanh thu, lợi nhuận từ dịch vụ hàng hải qua các năm .....                           | 38 |
| Bảng 19 : Hệ thống quản lý chất lượng kỹ thuật .....   | 41 |
| Bảng 20 : Nhân hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền .....                  | 42 |
| Bảng 21 : Giá trị đầu tư 3 năm trước cổ phần hoá .....   | 42 |
| Bảng 22 : Một số chỉ tiêu kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất 2015-2017 .....                | 43 |
| Bảng 23 : Một số chỉ tiêu kết quả hoạt động kinh doanh riêng giai đoạn 2015-2017 .....         | 44 |
| Bảng 24 : Chi tiết vay và nợ ngắn hạn, dài hạn tại Công ty mẹ - Tổng công ty .....             | 45 |
| Bảng 25 : Số thuế và các khoản phải nộp Nhà nước của Công ty mẹ .....                          | 45 |
| Bảng 26 : Cơ cấu tài sản và nguồn vốn .....  | 46 |
| Bảng 27 : Một số chỉ tiêu tài chính Công ty mẹ - Tổng công ty 2015-2017.....                   | 46 |
| Bảng 28 : Cơ cấu tài sản và nguồn vốn .....  | 48 |
| Bảng 29 : Một số chỉ tiêu tài chính hợp nhất Tổng công ty 2015-2017.....                       | 49 |
| Bảng 30 : Một số hàng hóa xuất nhập khẩu chính trong năm 2016 .....                            | 57 |
| Bảng 31 : Dự báo lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, 2030.....      | 61 |
| Bảng 32 : Tổng hợp nhu cầu phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, 2030.....                | 63 |
| Bảng 33 : Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container có thể thông qua cảng cạn ..... | 64 |
| Bảng 34 : Ngành nghề kinh doanh Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP .....                    | 66 |

1595-C/2017  
 NG  
 NG TY  
 HẢI  
 NAM  
 TP. H.



|  |           |
|--|-----------|
| <b>Bảng 35 : Danh sách các công ty con, công ty liên kết của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP..</b> | <b>70</b> |
| <b>Bảng 36 : Kế hoạch sản lượng vận chuyển của VIMC trong giai đoạn 2018 - 2020 .....</b>                | <b>75</b> |
| <b>Bảng 37 : Kế hoạch sản lượng hợp nhất giai đoạn 2018 - 2020.....</b>                                  | <b>75</b> |
| <b>Bảng 38 : Dự báo kết quả hoạt động kinh doanh Công ty mẹ - Tổng công ty 2018 - 2020.....</b>          | <b>76</b> |
| <b>Bảng 39 : Dự báo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất Tổng công ty 2018 - 2020 .....</b>             | <b>77</b> |
| <b>Bảng 40 : Danh mục dự án trọng điểm đã triển khai đầu tư xây dựng.....</b>                            | <b>79</b> |
| <b>Bảng 41 : Danh mục dự án trọng điểm chuẩn bị đầu tư xây dựng .....</b>                                | <b>81</b> |
| <b>Bảng 42 : Cơ cấu vốn điều lệ dự kiến .....</b>  | <b>82</b> |
| <b>Bảng 43 : Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt bán cổ phần .....</b>                                 | <b>86</b> |



## DANH MỤC HÌNH ẢNH

|           |  |    |
|-----------|--|----|
| Hình 1 :  | Cơ cấu tổ chức tại thời điểm hiện tại .....  | 14 |
| Hình 2 :  | Bản đồ vị trí các cảng biển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam .....                     | 34 |
| Hình 3 :  | Diễn biến và dự báo tăng trưởng thương mại toàn cầu đến 2035 .....                   | 54 |
| Hình 4 :  | Tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển qua các năm .....                 | 54 |
| Hình 5 :  | Tổng sản lượng xếp dỡ container toàn cầu từ T9/2017 - T2/2018 .....                  | 55 |
| Hình 6 :  | Dự báo tăng trưởng cung cầu thị trường vận tải container toàn cầu đến năm 2020 ..... | 56 |
| Hình 7 :  | Cơ cấu đội tàu chở hàng của Việt Nam năm 2016 theo chủng loại.....                   | 59 |
| Hình 8 :  | Tỷ trọng nhập khẩu từ các nước trên thế giới vào Việt Nam giai đoạn 2014-2016.....   | 61 |
| Hình 9 :  | Cơ cấu tổ chức sau cổ phần hóa .....   | 69 |
| Hình 10 : | Tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam giai đoạn 2005 – 2017 .....                      | 88 |
| Hình 11 : | CPI bình quân của Việt Nam giai đoạn 2007 – 2017 .....                               | 89 |
| Hình 12 : | Biến động lãi suất ngắn hạn bình quân giai đoạn 2008 – 2016 .....                    | 90 |



### CÁC KHÁI NIỆM VÀ THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

Trong bản công bố thông tin này, những từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Bán đấu giá cổ phần          | Là hình thức bán cổ phần của doanh nghiệp nhà nước cổ phần hóa công khai cho các nhà đầu tư có sự cạnh tranh về giá, ở đây cụ thể là cổ phần của Công ty mẹ - Tổng công ty hàng hải Việt Nam.  |
| Nhà đầu tư                   | Là tổ chức kinh tế và cá nhân trong và ngoài nước theo quy định tại Nghị định số 126/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần. |
| Ban chỉ đạo cổ phần hoá      | Ban chỉ đạo cổ phần hoá Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.   |
| Vinalines<br>Tổng công ty    | Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Công ty TNHH một thành viên.  |
| Báo cáo tài chính Công ty mẹ | Là báo cáo tài chính của Văn phòng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các chi nhánh, đơn vị trực thuộc.   |
| Báo cáo tài chính hợp nhất   | Là báo cáo tài chính được lập trên cơ sở hợp nhất báo cáo tài chính tổng hợp của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và báo cáo tài chính của các công ty do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam kiểm soát.  |
| SSI                          | Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn  |
| Giấy CNĐKDN                  | Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp   |
| TNHH                         | Trách nhiệm hữu hạn  |
| CTCP                         | Công ty cổ phần  |
| HĐTV                         | Hội đồng thành viên  |
| HĐQT                         | Hội đồng quản trị  |
| BKS                          | Ban kiểm soát  |
| KTNN                         | Kiểm toán nhà nước   |
| BGTVT                        | Bộ Giao thông vận tải  |



## CĂN CỨ PHÁP LÝ

- ✓ Nghị định số 126/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty TNHH một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần;
- ✓ Nghị định số 63/2015/NĐ-CP ngày 22/07/2015 của Chính phủ quy định chính sách đối với người lao động dôi dư khi sắp xếp lại công ty TNHH một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu;
- ✓ Thông tư số 44/2015/TT-BLĐTBXH ngày 22/10/2015 của Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội hướng dẫn thực hiện Nghị định số 63/2015/NĐ-CP ngày 22/07/2015 của Chính phủ quy định chính sách đối với người lao động dôi dư khi sắp xếp lại công ty TNHH một thành viên do nhà nước làm chủ sở hữu;
- ✓ Thông tư số 40/2018/TT-BTC ngày 04/5/2018 của Bộ Tài chính về hướng dẫn bán cổ phần lần đầu và quản lý, sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa của doanh nghiệp nhà nước và công ty TNHH một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ chuyển đổi thành công ty cổ phần;
- ✓ Thông tư số 41/2018/TT-BTC ngày 04/5/2018 của Bộ Tài chính về hướng dẫn một số nội dung về xử lý tài chính và xác định giá trị doanh nghiệp khi chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty TNHH một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần;
- ✓ Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các văn bản điều chỉnh;
- ✓ Quyết định số 2023/QĐ-BGTVT ngày 29/05/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt danh sách doanh nghiệp thực hiện cổ phần hoá;
- ✓ Quyết định số 51/2014/QĐ/TTg ngày 15/09/2014 của Thủ tướng Chính phủ quy định một số nội dung về thoái vốn, bán cổ phần và đăng ký giao dịch, niêm yết trên thị trường chứng khoán của doanh nghiệp nhà nước;
- ✓ Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 27/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược, Kế hoạch đầu tư phát triển và Kế hoạch sản xuất kinh doanh 05 năm giai đoạn 2016 - 2020 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- ✓ Văn bản số 86/TTg-ĐMDN ngày 13/10/2017 của Thủ tướng Chính phủ về tỷ lệ Vinalines nắm giữ vốn tại các doanh nghiệp thành viên; Văn bản số 625/VPCP-ĐMDN ngày 02/3/2018 của Văn phòng Chính phủ về tỷ lệ Vinalines nắm giữ vốn tại các doanh nghiệp thành viên; Văn bản số 198/BGTVT-QLDN ngày 30/3/2018 của Bộ Giao thông vận tải về kế hoạch thoái vốn/giảm vốn của Vinalines giai đoạn 2018-2020;
- ✓ Quyết định số 842/QĐ-BGTVT ngày 24/03/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc thành lập Ban chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các Quyết định về thay đổi thành viên Ban chỉ đạo: Quyết định số 3088/QĐ-BGTVT ngày 13/8/2014, Quyết định số 4838/QĐ-BGTVT ngày 22/12/2014, Quyết định số 3247/QĐ-BGTVT ngày 09/9/2015, Quyết định số 4243/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2015, Quyết định số 975/QĐ-BGTVT ngày 12/4/2017, Quyết định số 2962/QĐ-BGTVT ngày 23/10/2017, Quyết định số 3273/QĐ-BGTVT ngày 27/11/2017;
- ✓ Quyết định số 253/QĐ-HHVN ngày 29/5/2017 của Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về việc thành lập Tổ giúp việc Ban chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- ✓ Quyết định số 1677/QĐ-BGTVT ngày 08/05/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt kết quả gói thầu "Lựa chọn đơn vị tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hoá Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam"; Công văn số 1280/BGTVT-QLDN ngày 10/02/2017 của



- Bộ Giao thông vận tải về lựa chọn tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- ✓ Hợp đồng dịch vụ tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp số 036/2014/HĐ-HHVN ngày 09/5/2014 và Phụ lục hợp đồng số 01/2017/PLHĐ-HHVN ngày 28/02/2017 giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Liên danh Công ty TNHH Kiểm toán và Thẩm định giá Việt Nam và Công ty TNHH Hãng Kiểm toán và Định giá ATC;
  - ✓ Quyết định số 1188/QĐ-KTNN ngày 08/8/2017 của Kiểm toán Nhà nước về việc Kiểm toán kết quả tư vấn định giá và xử lý các vấn đề tài chính trước khi chính thức công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa đối với Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Văn bản số 572/KTNN-TH ngày 23/11/2017 của Kiểm toán Nhà nước về Báo cáo kiểm toán kết quả tư vấn định giá và xử lý các vấn đề tài chính trước khi chính thức công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa đối với Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Quyết định số 3402/QĐ-BGTVT ngày 08/12/2017 của Bộ Giao thông vận tải về giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Văn bản số 2228/VPCP-ĐMDN ngày 09/3/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc phương án cổ phần hóa Vinalines; Văn bản số 2635/BGTVT-QLDN ngày 16/3/2018 của Bộ Giao thông vận tải về hoàn chỉnh Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Văn bản số 102/QHLĐTL-CSLĐ ngày 20/4/2018 của Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội về việc hướng dẫn xây dựng phương án sử dụng lao động và giải quyết lao động dôi dư khi cổ phần hóa doanh nghiệp;
  - ✓ Văn bản số 5602/BTC-TCĐN ngày 15/5/2018 của Bộ Tài chính về việc điều chỉnh số liệu trong sổ kế toán theo giá trị doanh nghiệp đã được công bố;
  - ✓ Văn bản số 172/CĐHHVN ngày 20/3/2018 của Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về đăng ký mua cổ phần ưu đãi;
  - ✓ Biên bản và Nghị quyết Hội nghị người lao động ngày 23/3/2018 về việc thông qua phương án cổ phần hóa, chế độ mua cổ phần ưu đãi của người lao động theo nội dung tại Điều 42 Nghị định số 126/2017/NĐ-CP và thông qua phương án phân phối Quỹ Khen thưởng, Quỹ Phúc lợi và Quỹ Thưởng người quản lý doanh nghiệp, kiểm soát viên;
  - ✓ Văn bản số 13948/BGTVT-QLDN ngày 04/11/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc lựa chọn tổ chức tư vấn xây dựng phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; Văn bản số 8065/BGTVT-QLDN ngày 21/7/2017 của Bộ Giao thông vận tải về việc lựa chọn đơn vị tư vấn xây dựng phương án cổ phần hóa;
  - ✓ Hợp đồng dịch vụ tư vấn số 168/2014/SSI-HN/NHĐT ngày 17/11/2014 giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn và Phụ lục hợp đồng số 02/2017/Ssi-HN/NHĐT ngày 08/8/2017 về cập nhật lại Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Quyết định số 751/QĐ-TTg ngày 20/6/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Văn bản số 17334/BGTVT-QLDN ngày 31/12/2015 của Bộ Giao thông vận tải về lựa chọn tổ chức tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; Văn bản số 5863/BGTVT-QLDN ngày 04/6/2018 của Bộ Giao thông vận tải về việc tiếp tục thực hiện Hợp đồng dịch vụ tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
  - ✓ Hợp đồng dịch vụ tư vấn số 02/2016/SSI-HN/NHĐT ngày 17/01/2016 và Phụ lục hợp đồng ký ngày 08/6/2018 giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn về việc tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng.



## I. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH ĐỐI VỚI NỘI DUNG CÁC THÔNG TIN VỀ TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

### 1. Ban chỉ đạo cổ phần hóa

Ban chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập theo Quyết định số 842/QĐ-BGTVT ngày 24/3/2014 của Bộ Giao thông vận tải;

Các quyết định về thay đổi, bổ sung thành viên Ban chỉ đạo:

- Quyết định số 3088/QĐ-BGTVT ngày 13/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 4838/QĐ-BGTVT ngày 22/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 4243/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 3247/QĐ-BGTVT ngày 09/9/2015 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 975/QĐ-BGTVT ngày 12/4/2017 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 2962/QĐ-BGTVT ngày 23/10/2017 của Bộ Giao thông vận tải,
- Quyết định số 3273/QĐ-BGTVT ngày 27/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải.

| TT | Họ và tên             | Chức danh  |
|----|-----------------------|--|
| 1  | Ông Lê Anh Sơn        | Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Trưởng ban  |
| 2  | Ông Nguyễn Cảnh Tĩnh  | Thành viên HĐQT, Quyền Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Phó Trưởng ban thường trực           |
| 3  | Ông Đỗ Đức Tiến       | Phó Vụ trưởng Vụ Quản lý doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải - Phó Trưởng ban                              |
| 4  | Ông Nguyễn Chí Thành  | Phó Vụ trưởng Vụ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải - Phó Trưởng ban   |
| 5  | Ông Kiều Anh Quân     | Hàm Vụ phó Vụ Đổi mới doanh nghiệp, Văn phòng Chính phủ - Ủy viên  |
| 6  | Ông Lê Trung Sơn      | Phó Trưởng phòng Nghiệp vụ 2, Cục Tài chính doanh nghiệp, Bộ Tài chính - Ủy viên                           |
| 7  | Ông Nguyễn Đình Chung | Thành viên HĐQT Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên   |
| 8  | Ông Đỗ Tiến Đức       | Thành viên HĐQT Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên   |
| 9  | Ông Nguyễn Văn Hạnh   | Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên   |
| 10 | Ông Bùi Việt Hoài     | Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên   |
| 11 | Ông Lê Phan Linh      | Chủ tịch Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên  |
| 12 | Ông Lương Đình Minh   | Kế toán trưởng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên  |
| 13 | Bà Đoàn Thị Thu Hương | Trưởng Ban Tổ chức Nhân sự Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Ủy viên  |
| 14 | Ông Nguyễn Mạnh Thịnh | Chuyên viên chính Vụ Quản lý doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải - Ủy viên (đã nghỉ hưu từ ngày 01/7/2018) |
| 15 | Ông Đinh Công Minh    | Chuyên viên chính Vụ Quản lý doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải - Ủy viên                                 |
| 16 | Bà Phạm Thị Giang     | Chuyên viên chính Vụ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải - Ủy viên (đã nghỉ hưu từ ngày 01/02/2018)           |
| 17 | Ông Trần Trọng Ngôn   | Trưởng phòng LĐTTL Vụ Tổ chức cán bộ, Bộ Giao thông vận tải - Ủy viên                                      |



## 2. Tổ chức phát hành: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Ông **Lê Anh Sơn** - Chủ tịch Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Ông **Nguyễn Cảnh Tinh** - Quyền Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Chúng tôi đảm bảo rằng các thông tin và số liệu trong Bản công bố thông tin này là phù hợp với thực tế mà chúng tôi được biết, hoặc đã điều tra, thu thập một cách hợp lý.

## 3. Tổ chức tư vấn bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng: Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn (SSI)

Bà **Nguyễn Ngọc Anh** - Chức vụ: Giám đốc khu vực Phía Bắc - Khối Dịch vụ Ngân hàng Đầu tư Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn. (Giấy ủy quyền số: 03/2014/UQ-SSI do Ông Nguyễn Duy Hưng - Chủ tịch Hội đồng quản trị kiêm Tổng Giám đốc Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn ký ngày 17/10/2014.)

Bản công bố thông tin này là một phần của hồ sơ đăng ký chào bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng do Chi nhánh Công ty cổ phần Chứng khoán Sài Gòn tại Hà Nội tham gia lập trên cơ sở hợp đồng tư vấn với Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Chúng tôi đảm bảo rằng việc phân tích, đánh giá và lựa chọn ngôn từ trên 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 Tổng công ty cung cấp.

## II. GIỚI THIỆU THÔNG TIN VỀ DOANH NGHIỆP CỔ PHẦN HÓA

### 1. Doanh nghiệp cổ phần hóa

#### 1.1. Thông tin cơ bản

|                      |   |   |
|----------------------|---|---|
| Tên tiếng Việt       | : | TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM – CÔNG TY TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN MỘT THÀNH VIÊN   |
| Tên tiếng Anh        | : | VIETNAM NATIONAL SHIPPING LINES   |
| Tên viết tắt         | : | VINALINES   |
| Địa chỉ trụ sở chính | : | Toà nhà Ocean Park, Số 1 Đào Duy Anh, Phường Phương Mai, Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội, Việt Nam.                  |
| Điện thoại           | : | (84) 24 35770825  |
| Fax                  | : | (84) 24 35770850  |
| Website              | : | <a href="http://www.vinalines.com.vn">www.vinalines.com.vn</a>  |
| Logo                 | : |                                  |
| Giấy CNĐKKD          | : | 0100104595 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hà Nội cấp lần đầu ngày 07/7/2010, thay đổi lần thứ 5 ngày 13/10/2015 |
| Vốn điều lệ          | : | 10.693.000.000.000 đồng (Bằng chữ: Mười nghìn sáu trăm chín mươi ba tỷ đồng).                                       |



### **1.2. Cơ sở pháp lý của việc thành lập**

- Quyết định số 250/TTg ngày 29/4/1995 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- Quyết định số 216/2006/QĐ-TTg ngày 29/9/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án chuyển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sang tổ chức và hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con;
- Quyết định số 217/2006/QĐ-TTg ngày 29/9/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- Quyết định số 985/QĐ-TTg ngày 25/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc chuyển Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

### **1.3. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập năm 1995 theo Quyết định số 250/TTg ngày 29/4/1995 của Thủ tướng Chính phủ. Ngày 29/9/2006, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã chuyển đổi sang hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con theo Quyết định số 216/2006/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, đồng thời Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 217/2006/QĐ-TTg thành lập Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Ngày 25/6/2010, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 985/QĐ-TTg về việc chuyển Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đang được tổ chức và hoạt động theo Điều lệ đã được Chính phủ phê duyệt kèm theo Nghị định số 184/2013/NĐ-CP ngày 15/11/2013.

## **2. Sản phẩm và dịch vụ chủ yếu**

Các dịch vụ chủ yếu của Công ty mẹ - Tổng công ty gồm có:

- Vận tải biển:
  - + Vận tải hàng rời và hàng bách hoá
  - + Vận tải hàng container
  - + Vận tải chở dầu
- Khai thác cảng biển
- Dịch vụ hàng hải:
  - + Dịch vụ vận tải đa phương thức;
  - + Dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải đường biển;
  - + Dịch vụ môi giới hàng hải, đại lý giao nhận;
  - + Dịch vụ kho bãi và bốc xếp hàng hóa tại kho bãi;
  - + Dịch vụ cung ứng tàu biển, vệ sinh tàu biển;
  - + Dịch vụ kiểm đếm hàng hóa.

## **3. Ngành nghề sản xuất kinh doanh**

Theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0100104595 cấp lần đầu ngày 07/7/2010, thay đổi



lần thứ 5 ngày 13/10/2015, ngành nghề đăng ký kinh doanh hiện tại của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm:

**Bảng 1 : Ngành nghề kinh doanh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

| TT | Tên ngành  | Mã ngành |
|----|--|----------|
| 1  | Vận tải hàng hoá ven biển và viễn dương<br>- Kinh doanh vận tải biển;  | 5012     |
| 2  | Vận tải hàng hoá đường thuỷ nội địa<br>- Kinh doanh vận tải đường thuỷ;  | 5022     |
| 3  | Vận tải hàng hoá bằng đường bộ<br>- Kinh doanh vận tải đường bộ;   | 4933     |
| 4  | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải<br>- Dịch vụ vận tải đa phương thức; dịch vụ Logistics;<br>- Đại lý môi giới cung ứng dịch vụ hàng hải; cung ứng tàu biển, dịch vụ lai dắt tàu biển, tàu sông, đưa đón thuyền viên và dịch vụ hỗ trợ hoạt động đường thuỷ; | 5229     |
| 5  | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thuỷ<br>- Khai thác cảng biển, cảng sông;   | 5222     |
| 6  | Kho bãi và lưu giữ hàng hoá<br>- Kinh doanh dịch vụ kho, bãi;  | 5210     |
| 7  | Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác)<br>- Sửa chữa phương tiện vận tải biển;  | 3315     |
| 8  | Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác<br>- Sửa chữa phương tiện vận tải đường bộ và phương tiện khác;   | 4520     |
| 9  | Sản xuất phương tiện và thiết bị vận tải khác chưa được phân vào đâu<br>- Sản xuất phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên ngành;  | 3099     |
| 10 | Bán buôn máy móc, thiết bị và phụ tùng máy khác<br>- Buôn bán phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên ngành;   | 4659     |
| 11 | Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác<br>- Cho thuê phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên ngành;   | 7730     |
| 12 | Cung ứng và quản lý nguồn lao động<br>- Xuất khẩu lao động và cung ứng lao động hàng hải cho các tổ chức trong và ngoài nước (chỉ hoạt động khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép);  | 7830     |
| 13 | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ kinh doanh khác còn lại chưa được phân vào đâu<br>- Xuất khẩu phương tiện, thiết bị, nguyên, nhiên vật liệu chuyên ngành hàng hải; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước ngọt;   | 8299     |
| 14 | Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê<br>Chi tiết: Cho thuê và điều hành bất động sản với quyền sử dụng đất, quyền sử dụng hoặc đi thuê  | 6810     |
| 15 | Dịch vụ lưu trú ngắn ngày<br>Chi tiết: Kinh doanh khách sạn (không bao gồm kinh doanh quán bar, phòng hát karaoke, vũ trường)  | 5510     |

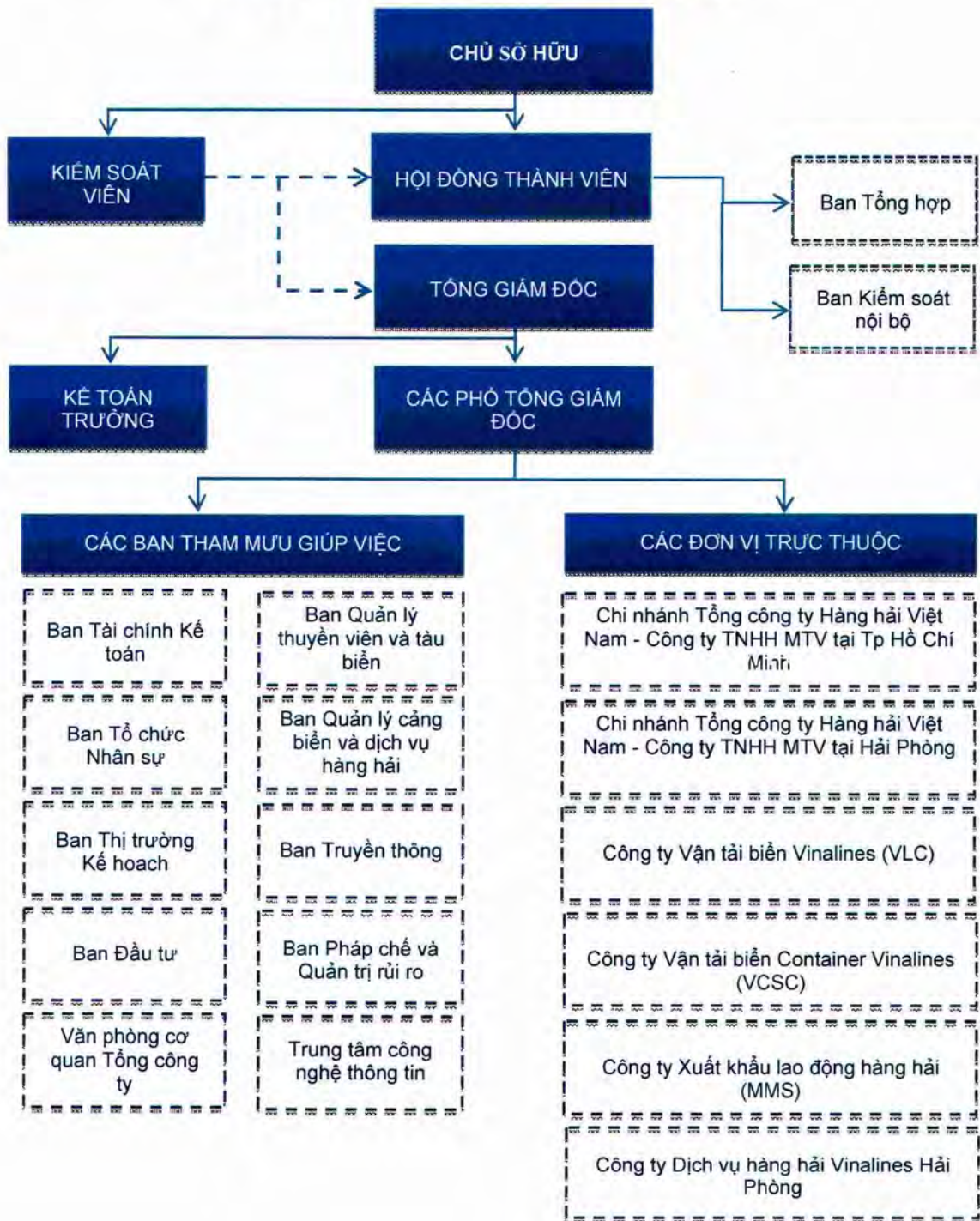


| TT | Tên ngành   | Mã ngành |
|----|---|----------|
| 16 | (Đối với các ngành nghề kinh doanh có điều kiện, doanh nghiệp chỉ được hoạt động khi đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật) |          |

#### 4. Cơ cấu tổ chức Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

##### 4.1. Cơ cấu tổ chức của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Hình 1 : Cơ cấu tổ chức tại thời điểm hiện tại



(Nguồn: Vinalines)

Công ty mẹ - Tổng công ty là công ty TNHH một thành viên do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ.



được tổ chức và hoạt động theo hình thức công ty mẹ - công ty con phù hợp với quy định của pháp luật. Hội đồng thành viên là đại diện chủ sở hữu trực tiếp tại Tổng công ty, dưới Hội đồng thành viên là Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng và các Ban chuyên môn nghiệp vụ chịu trách nhiệm về các hoạt động cụ thể.

#### 4.2. Danh sách chi nhánh, đơn vị trực thuộc Công ty mẹ

Hiện nay, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có 06 đơn vị trực thuộc là các chi nhánh và các công ty hạch toán phụ thuộc trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển, kinh doanh kho bãi và xuất khẩu thuyền viên của Tổng công ty.

**Bảng 2 : Danh sách các chi nhánh - đơn vị trực thuộc hiện nay**

| TT | Tên chi nhánh/đơn vị trực thuộc                                    | Lĩnh vực kinh doanh  | Hoạt động kinh doanh chính  |
|----|--|--|---|
| 1  | Công ty Vận tải biển Vinalines                                     | Kinh doanh vận tải biển  | Quản lý và khai thác đội tàu chở hàng rời, tàu dầu  |
| 2  | Công ty Vận tải biển Container Vinalines                           | Kinh doanh vận tải biển  | Quản lý và khai thác đội tàu container  |
| 3  | Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải Vinalines                      | Xuất khẩu thuyền viên  | Đào tạo và xuất khẩu thuyền viên  |
| 4  | Chi nhánh Tổng công ty hàng hải Việt Nam tại Hải Phòng             | Kinh doanh xăng dầu, đại lý vận tải, cho thuê văn phòng, giao nhận, vận tải đa phương thức, kinh doanh kho bãi | Kinh doanh xăng dầu, đại lý vận tải, cho thuê văn phòng, giao nhận, vận tải đa phương thức, kinh doanh kho bãi, khách sạn |
| 5  | Chi nhánh Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tại thành phố Hồ Chí Minh | Đầu mối giao dịch  | Đầu mối giao dịch khu vực phía Nam  |
| 6  | Công ty Dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng                       | Dịch vụ kho bãi và vận tải   | Kinh doanh dịch vụ kho bãi, vận tải   |

*Nguồn: Vinalines*

#### 4.3. Hội đồng thành viên

Hội đồng thành viên là cơ quan đại diện chủ sở hữu nhà nước tại Vinalines. Các thành viên Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam do Bộ Giao thông vận tải quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật, đánh giá và trả lương.

Hội đồng thành viên Tổng công ty có quyền hạn và trách nhiệm được tóm tắt lại như sau:

- Nhận và quản lý sử dụng có hiệu quả vốn, tài sản, đất đai, tài nguyên và các nguồn lực khác do chủ sở hữu đầu tư cho Tổng công ty.
- Quyết định chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển.
- Quyết định việc góp vốn, nắm giữ tăng giảm vốn của Tổng công ty tại doanh nghiệp khác, quyết định và giao nhiệm vụ Người đại diện tại doanh nghiệp khác.
- Quyết định dự án đầu tư, hợp đồng vay, cho vay, mua bán, thuê, cho thuê tài sản có giá trị dưới 50% vốn điều lệ của Tổng công ty, đề nghị cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đối



với các hợp đồng có giá trị lớn hơn hoặc bằng 50% vốn điều lệ của Tổng công ty.

- Quản lý, điều hành Tổng công ty tuân thủ đúng quy định của pháp luật và các quyết định của chủ sở hữu, quản lý sử dụng bảo toàn và phát triển vốn có hiệu quả.
- Các quyền hạn và nhiệm vụ khác theo quy định của pháp luật.

Danh sách các thành viên Hội đồng thành viên:

| TT | Họ và tên             | Chức danh                      |
|----|-----------------------|--------------------------------|
| 1  | Ông Lê Anh Sơn        | Chủ tịch Hội đồng thành viên   |
| 2  | Ông Nguyễn Cảnh Tĩnh  | Thành viên Hội đồng thành viên |
| 3  | Ông Đỗ Tiến Đức       | Thành viên Hội đồng thành viên |
| 4  | Ông Nguyễn Đình Chung | Thành viên Hội đồng thành viên |
| 5  | Ông Đỗ Hùng Dương     | Thành viên Hội đồng thành viên |

#### 4.4. Kiểm soát viên

Kiểm soát viên của Tổng công ty do Bộ Giao thông vận tải quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, từ chức, khen thưởng, kỷ luật, đánh giá và trả lương.

Kiểm soát viên có quyền hạn và nghĩa vụ được tóm tắt lại như sau:

- Kiểm tra tính hợp pháp, trung thực, cẩn trọng của Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc trong tổ chức thực hiện quyền chủ sở hữu trong quản lý điều hành công việc kinh doanh.
- Thẩm định báo cáo tài chính, báo cáo tình hình kinh doanh, báo cáo đánh giá công tác quản lý, ... trước khi trình Bộ Giao thông vận tải hoặc các cơ quan có liên quan.
- Xem xét bất kỳ hồ sơ, tài liệu nào của Tổng công ty tại trụ sở chính hoặc chi nhánh, văn phòng đại diện.
- Các quyền hạn và nhiệm vụ khác.

Kiểm soát viên Tổng công ty:

|   | Họ và tên       | Chức danh   |
|---|-----------------|---|
| 1 | Ông Đỗ Đức Tiến | Phó Vụ trưởng Vụ Quản lý doanh nghiệp Bộ Giao thông vận tải |

#### 4.5. Ban Tổng giám đốc

- Tổng giám đốc là người đại diện theo pháp luật của Tổng công ty, điều hành các hoạt động hàng ngày theo mục tiêu, kế hoạch và các quyết định của Hội đồng thành viên, phù hợp với Điều lệ và quy định của pháp luật; chịu trách nhiệm trước pháp luật và Hội đồng thành viên về việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao.
- Phó Tổng giám đốc: 05 Phó Tổng giám đốc giúp Tổng giám đốc điều hành Tổng công ty theo phân công, uỷ quyền của Tổng giám đốc.

Danh sách Ban Tổng giám đốc:



| TT | Họ và tên            | Chức danh           |
|----|----------------------|---------------------|
| 1  | Ông Nguyễn Cảnh Tinh | Quyền Tổng giám đốc |
| 2  | Ông Nguyễn Văn Hạnh  | Phó Tổng giám đốc   |
| 3  | Ông Bùi Việt Hoài    | Phó Tổng giám đốc   |
| 4  | Ông Trương Việt Đông | Phó Tổng giám đốc   |
| 5  | Ông Lê Quang Trung   | Phó Tổng giám đốc   |
| 6  | Ông Phạm Anh Tuấn    | Phó Tổng giám đốc   |

#### 4.6. Kế toán trưởng

- Có nhiệm vụ tổ chức công tác kế toán của Tổng công ty, đề xuất các giải pháp và điều kiện tạo nguồn vốn cho nhu cầu sản xuất, kinh doanh và đầu tư phát triển Tổng công ty.

Kế toán trưởng Tổng công ty:

|   | Họ và tên           | Chức danh                   |
|---|---------------------|-----------------------------|
| 1 | Ông Lương Đình Minh | Kế toán trưởng Tổng công ty |

#### 4.7. Văn phòng cơ quan Tổng công ty

Văn phòng cơ quan Tổng công ty thực hiện tham mưu, giúp việc cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty trong việc:

- Xây dựng chương trình, kế hoạch công tác, lịch làm việc chung của Văn phòng Tổng công ty; phối hợp với các Ban chuyên môn nghiệp vụ và các doanh nghiệp, đơn vị thuộc Tổng công ty và các đối tác liên quan để theo dõi, đôn đốc và tổ chức thực hiện.
- Tổ chức thực hiện công tác văn thư - lưu trữ tại Văn phòng Tổng công ty; hướng dẫn các doanh nghiệp, đơn vị thuộc Tổng công ty trong việc thực hiện các quy định của Nhà nước và của Tổng công ty về công tác văn thư - lưu trữ.
- Đảm bảo cơ sở vật chất, phương tiện và điều kiện làm việc cho Văn phòng Tổng công ty; đảm bảo công tác bảo vệ trật tự nội vụ cơ quan.
- Theo dõi, quản lý khai thác tòa nhà, văn phòng cho thuê của Tổng công ty.
- Các công tác khác

#### 4.8. Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển

Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển tham mưu, giúp việc cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty trong các lĩnh vực:

- Quản lý kỹ thuật, an toàn, an ninh hàng hải và thuyền viên.
- Quản lý khai thác tàu biển.
- Nhiệm vụ khác: mua bán, đóng mới, thanh lý tàu biển, phối hợp với Ban Pháp chế và Quản trị rủi ro hỗ trợ giải quyết các tranh chấp pháp lý phát sinh từ các sự cố hàng hải và tranh chấp hợp đồng kinh doanh vận tải biển, tham gia góp ý kiến với các Bộ, Ngành về cơ chế, chính



sách có liên quan đến hoạt động vận tải biển, thuyền viên.

#### **4.9. Ban Quản lý cảng biển và Dịch vụ hàng hải**

- Quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh của các cảng biển và đơn vị dịch vụ hàng hải thuộc Tổng công ty; theo dõi, giám sát, điều phối các cảng biển và các công ty dịch vụ hàng hải trong việc thực hiện các dịch vụ chuỗi.
- Hỗ trợ các doanh nghiệp cảng biển và đơn vị dịch vụ hàng hải thuộc Tổng công ty trong các hoạt động tiếp cận khách hàng; gây dựng hoạt động; năng lực bán hàng; bảo vệ môi trường.
- Phân bổ các nguồn lực có liên quan đến hoạt động cảng biển và dịch vụ hàng hải.
- Xây dựng chiến lược phát triển, kế hoạch từng mảng kinh doanh, thị trường liên quan đến hoạt động cảng biển và dịch vụ hàng hải của Tổng công ty.

#### **4.10. Ban Tài chính Kế toán**

- Huy động và đảm bảo nguồn lực tài chính cho chiến lược phát triển dài hạn và hàng năm của Tổng công ty theo kế hoạch được phê duyệt.
- Xây dựng kế hoạch tài chính dài hạn, hàng năm của Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty có vốn góp.
- Xây dựng và ban hành quy chế, quy định về quản lý tài chính để thực hiện công tác quản trị và hướng dẫn các chính sách tài chính trong Tổng công ty.
- Tổ chức công tác kế toán theo đúng các chế độ quy định của Nhà nước hiện hành và trực tiếp thực hiện các nghiệp vụ kế toán.
- Tổng hợp, hợp nhất, hướng dẫn về công tác hạch toán kế toán, chính sách chế độ tài chính tại các đơn vị trực thuộc Tổng công ty, các công ty con, công ty liên kết theo quy định của Nhà nước.

#### **4.11. Ban Pháp chế và Quản trị rủi ro**

- Tham mưu, tư vấn và giúp việc cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty về những vấn đề thuộc chuyên môn, nghiệp vụ pháp lý liên quan đến tổ chức, quản lý và điều hành các hoạt động sản xuất, kinh doanh của Tổng công ty và các đơn vị trực thuộc, công ty con, công ty liên kết của Tổng công ty.
- Nhận diện các rủi ro pháp lý của hoạt động sản xuất kinh doanh và thực hiện các biện pháp tuân thủ trong hệ thống ra quyết định tại Công ty mẹ - Tổng công ty.

#### **4.12. Ban Truyền thông**

- Thực hiện công tác truyền thông, tuyên truyền, quảng bá thương hiệu của Tổng công ty.
- Nghiên cứu, đề xuất các phương án sắp xếp, đổi mới các doanh nghiệp, đơn vị trực thuộc Tổng công ty.
- Tìm kiếm đối tác, đề xuất phương án thành lập mới doanh nghiệp để thực hiện các dự án, mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.
- Quản lý hoạt động nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ, sáng kiến, cải tiến kỹ thuật để tăng năng suất lao động, hiệu quả quản lý và kinh doanh của Tổng công ty.

#### **4.13. Ban Đầu tư**

- Tham mưu cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty trong công tác xây dựng chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển.
- Xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển trong toàn Tổng công ty.



- Hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc các công ty con, công ty liên kết, các đơn vị trực thuộc Tổng công ty thực hiện chế độ chính sách, quy định của Nhà nước và quy định, quyết định của Tổng công ty trong lĩnh vực đầu tư.
- Nghiên cứu, thực hiện các công tác chuẩn bị đầu tư các dự án của Tổng công ty.
- Quản lý, giám sát, thực hiện đầu tư các dự án đầu tư và xây dựng của Tổng công ty.
- Quản lý, hướng dẫn công tác đầu tư vốn ra ngoài doanh nghiệp tại các doanh nghiệp thành viên

#### **4.14. Ban Thị trường Kế hoạch**

Tham mưu, giúp việc cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty trong việc:

- Công tác phát triển thị trường; công tác phân tích, đánh giá, dự báo, nghiên cứu thị trường.
- Xúc tiến các hoạt động phát triển khách hàng, đối tác trong và ngoài nước; tìm kiếm nguồn đầu tư, đối tác đầu tư phục vụ mục đích phát triển của Tổng công ty.
- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế, phát triển mở rộng quan hệ quốc tế trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải, quan hệ quốc tế với mục tiêu tăng cường hợp tác kinh doanh, đối ngoại.
- Kế hoạch sản xuất kinh doanh, công tác thống kê, tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh của Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên.
- Tham gia xây dựng chiến lược phát triển của Tổng công ty trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải.

#### **4.15. Ban Tổ chức Nhân sự**

Tham mưu, giúp việc cho Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc Tổng công ty trong việc:

- Thực hiện công tác tổ chức cán bộ, đào tạo, lao động, tiền lương, BHXH/BHYT/BHTN, xuất khẩu lao động và an toàn - vệ sinh lao động, thi đua, khen thưởng; công tác thanh tra và xử lý đơn thư khiếu nại, tố cáo của Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên.
- Hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc các công ty con do Công ty mẹ - Tổng công ty đầu tư 100% vốn điều lệ và các đơn vị trực thuộc Tổng công ty thực hiện chế độ chính sách, quy định liên quan của Nhà nước và quyết định của Tổng công ty.

#### **4.16. Ban Tổng hợp**

Ban Tổng hợp là Ban chuyên môn nghiệp vụ nằm trong bộ máy tham mưu, giúp việc trực tiếp Hội đồng thành viên với các chức năng, nhiệm vụ:

- Tham mưu, giúp việc Hội đồng thành viên giải quyết các công việc quản lý và điều hành.
- Tham mưu, giúp việc Hội đồng thành viên trong việc kiểm soát tính tuân thủ về quy trình, thủ tục các văn bản, tờ trình đến xin ý kiến Hội đồng thành viên; thể thức, nội dung soạn thảo các văn bản của Hội đồng thành viên.
- Tham mưu, giúp việc Hội đồng thành viên trong công tác xây dựng, theo dõi giám sát, báo cáo đánh giá việc triển khai thực hiện, rà soát điều chỉnh chiến lược, kế hoạch 05 năm, giữa kỳ của Tổng công ty và các đề án thuộc thẩm quyền và chỉ đạo của Hội đồng thành viên và các công việc khác liên quan.

#### **4.17. Ban Kiểm soát nội bộ**

Ban kiểm soát nội bộ là Ban chuyên trách thuộc Hội đồng thành viên Tổng công ty có nhiệm vụ tham mưu, giúp Hội đồng thành viên Tổng công ty kiểm tra, giám sát hiệu quả hoạt động quản lý và hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty theo các quy định hiện hành, cụ thể:



- Kiểm tra, giám sát việc thực hiện và chấp hành các chế độ chính sách, pháp luật của Nhà nước áp dụng cho hoạt động của Tổng công ty; điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty; nghị quyết, quyết định của Hội đồng thành viên.
- Kiểm tra, giám sát việc quản lý, sử dụng, bảo toàn và phát triển vốn, tài sản và các nguồn lực khác của Tổng công ty; có ý kiến cho Hội đồng thành viên đối với các quyết định của Hội đồng thành viên về sử dụng các nguồn vốn, tài sản, nguồn lực với mục đích kiểm soát việc sử dụng các nguồn lực này hiệu quả, đúng mục đích, đúng pháp luật.
- Kiểm tra, giám sát việc thực hiện chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh của Tổng công ty và các công ty trực thuộc Tổng công ty.
- Kiểm tra, giám sát các hợp đồng, giao dịch kinh tế thuộc thẩm quyền quyết định của Hội đồng thành viên Tổng công ty; có ý kiến với Hội đồng thành viên đối với các hoạt động mua, bán, chuyển nhượng, thanh lý tài sản, xử lý công nợ... thuộc thẩm quyền quyết định của Hội đồng thành viên.

#### 5. Tổng số lao động tiếp tục chuyển sang công ty cổ phần

Số lượng lao động của Công ty mẹ - Tổng công ty đến thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp ngày 31/12/2016 là 1.415 người, trong đó có 1.096 người tiếp tục chuyển sang công ty cổ phần.

Cơ cấu lao động theo trình độ như sau:

**Bảng 3 : Lao động của Công ty mẹ - Tổng công ty tại ngày 31/12/2016**

| Phân loại theo trình độ                         | Số lượng     |
|---|--------------|
| Số lao động có trình độ đại học và trên đại học | 883          |
| Số lao động có trình độ cao đẳng và trung cấp   | 304          |
| Số lao động là công nhân kỹ thuật/dạy nghề      | 209          |
| Số lao động khác                                | 19           |
| <b>Tổng cộng</b>                                | <b>1.415</b> |

*Nguồn: Vinalines*

**Bảng 4 : Lao động của Công ty mẹ - Tổng công ty sau khi chuyển sang công ty cổ phần**

| Phân loại theo trình độ                         | Số lượng     |
|---|--------------|
| Số lao động có trình độ đại học và trên đại học | 763          |
| Số lao động có trình độ cao đẳng và trung cấp   | 149          |
| Số lao động là công nhân kỹ thuật/dạy nghề      | 167          |
| Số lao động khác                                | 17           |
| <b>Tổng cộng</b>                                | <b>1.096</b> |

*Nguồn: Vinalines*



## 6. Giá trị doanh nghiệp và phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp

### 6.1 Giá trị doanh nghiệp và phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp

Tổng công ty hàng hải Việt Nam là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu. Nhà Nước nắm giữ 100% vốn điều lệ của Tổng công ty.

Căn cứ Quyết định số 3402/QĐ-BGTVT ngày 08/12/2017 của Bộ Giao thông vận tải về giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, giá trị doanh nghiệp tại thời điểm ngày 31/12/2016 của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam để cổ phần hóa như sau:

- Giá trị thực tế của doanh nghiệp cổ phần hóa: 18.094.949.825.512 đồng.
- Giá trị thực tế phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp: 11.946.058.840.580 đồng.

**Bảng 5 : Kết quả xác định giá trị doanh nghiệp tại ngày 31/12/2016**

Đơn vị tính: VNĐ

| Chi tiêu   | Số liệu xác định GTDN     | Số liệu Hồ sơ xác định GTDN điều chỉnh theo kết quả kiểm toán của KTNN | Chênh lệch               |
|--|---------------------------|--|--------------------------|
| (1)  | (2)                       | (3)  | (4)=(3)-(2)              |
| <b>A. Tài sản đang dùng (I+II+III+IV)</b>                  | <b>16.741.439.488.779</b> | <b>18.094.949.825.512</b>  | <b>1.353.510.336.733</b> |
| <b>I. TSCĐ và đầu tư dài hạn</b>                           | <b>13.414.625.012.648</b> | <b>14.761.766.362.326</b>  | <b>1.347.141.349.678</b> |
| 1. Tài sản cố định   | 3.297.184.036.084         | 4.344.939.864.956  | 1.047.755.828.872        |
| <i>a. TSCĐ hữu hình</i>                                    | 3.295.499.891.755         | 4.343.255.720.627  | 1.047.755.828.872        |
| <i>b. TSCĐ vô hình</i>                                     | 1.684.144.329             | 1.684.144.329  | -                        |
| 2. Bất động sản đầu tư                                     | 351.667.007.494           | 351.667.007.494  | -                        |
| 3. Tài sản dở dang dài hạn                                 | 248.754.137.655           | 469.075.475.875  | 220.321.338.220          |
| <i>a. Chi phí SXKD dở dang dài hạn</i>                     | -                         | -  | -                        |
| <i>b. Chi phí XD CB dở dang dài hạn</i>                    | 248.754.137.655           | 469.075.475.875  | 220.321.338.220          |
| 4. Các khoản đầu tư tài chính dài hạn                      | 9.486.754.708.682         | 9.487.881.774.063  | 1.127.065.381            |
| 5. Tài sản dài hạn khác (không bao gồm lợi thế kinh doanh) | 30.265.122.733            | 108.202.239.938  | 77.937.117.205           |
| <b>II. TSLĐ và đầu tư ngắn hạn</b>                         | <b>2.918.382.936.436</b>  | <b>2.749.367.617.310</b>   | <b>(169.015.319.126)</b> |
| 1. Tiền và các khoản tương đương tiền                      | 625.335.232.921           | 435.335.232.921  | (190.000.000.000)        |
| + Tiền mặt tồn quỹ   | 3.879.133.893             | 3.879.133.893  | -                        |
| + Tiền gửi NH  | 153.818.125.695           | 153.818.125.695  | -                        |
| + Các khoản tương đương tiền                               | 467.637.973.333           | 277.637.973.333  | (190.000.000.000)        |
| 2. Các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn                     | 1.125.500.000.000         | 1.125.500.000.000  | -                        |
| 3. Các khoản phải thu                                      | 864.043.723.680           | 881.528.706.093  | 17.484.982.413           |



| Chi tiêu   | Số liệu xác định GTDN    | Số liệu Hồ sơ xác định GTDN điều chỉnh theo kết quả kiểm toán của KTNN | Chênh lệch               |
|--|--------------------------|--|--------------------------|
| (1)  | (2)                      | (3)  | (4)=(3)-(2)              |
| a. Các khoản phải thu ngắn hạn   | 727.078.951.767          | 744.563.934.180  | 17.484.982.413           |
| b. Các khoản phải thu dài hạn  | 136.964.771.913          | 136.964.771.913  | -                        |
| 4. Vật tư hàng hoá tồn kho   | 212.541.299.752          | 216.040.998.213  | 3.499.698.461            |
| 5. Tài sản ngắn hạn khác   | 87.748.383.690           | 87.748.383.690   | -                        |
| 6. Chi phí sự nghiệp   | -                        | -  | -                        |
| 7. CCDC đã phân bổ hết giá trị còn sử dụng   | 3.214.296.393            | 3.214.296.393  | -                        |
| <b>III. Giá trị lợi thế kinh doanh của doanh nghiệp</b>  | <b>407.697.865.695</b>   | <b>583.082.171.876</b>   | <b>175.384.306.181</b>   |
| <b>IV. Giá trị quyền sử dụng đất</b>   | <b>733.674.000</b>       | <b>733.674.000</b>   | <b>-</b>                 |
| <b>B1. Tài sản không cần dùng tại Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Chỉ ghi giá trị còn lại theo sổ sách kế toán)</b>                           | <b>1.237.746.711.859</b> | <b>1.016.181.133.206</b>   | <b>(221.565.578.653)</b> |
| <b>I. TSCĐ và đầu tư dài hạn</b>   | <b>710.551.436.898</b>   | <b>488.985.858.245</b>   | <b>(221.565.578.653)</b> |
| 1. Tài sản cố định (hữu hình + vô hình)  | 273.945.072              | 134.487.929  | (139.457.143)            |
| 2. Tài sản dở dang dài hạn (XDCB dở dang)  | 220.321.338.220          | 0  | (220.321.338.220)        |
| 3. Các khoản đầu tư tài chính dài hạn  | 489.956.153.606          | 488.851.370.316  | (1.104.783.290)          |
| 4. Tài sản dài hạn khác  | -                        | -  | -                        |
| <b>II. TSLĐ và đầu tư ngắn hạn</b>   | <b>527.195.274.961</b>   | <b>527.195.274.961</b>   | <b>-</b>                 |
| 1. Công nợ không có khả năng thu hồi   | 522.562.252.646          | 522.562.252.646  | -                        |
| 2. Hàng hóa tồn kho ứ đọng kém, mất phẩm chất  | 4.633.022.315            | 4.633.022.315  | -                        |
| <b>B2. Hàng tồn kho ứ đọng, kém phẩm chất nhận từ Cảng Sài Gòn khi cổ phần hóa, bàn giao thẳng cho DATC (Chỉ ghi giá trị còn lại theo sổ sách kế toán)</b> | <b>2.818.241.959</b>     | <b>2.818.241.959</b>   | <b>-</b>                 |
| <b>C. Tài sản chờ thanh lý</b>   | <b>-</b>                 | <b>-</b>   | <b>-</b>                 |



| Chỉ tiêu   | Số liệu xác định GTDN     | Số liệu Hồ sơ xác định GTDN điều chỉnh theo kết quả kiểm toán của KTNN | Chênh lệch               |
|--|---------------------------|--|--------------------------|
| (1)  | (2)                       | (3)  | (4)=(3)-(2)              |
| I. TSCĐ và đầu tư dài hạn  | -                         | -  | -                        |
| II. TSLĐ và đầu tư ngắn hạn  | -                         | -  | -                        |
| D. Tài sản hình thành từ quỹ KT, PL  | -                         | -  | -                        |
| <b>TỔNG GIÁ TRỊ TÀI SẢN CỦA DOANH NGHIỆP (A + B1 + C + D)</b>                | <b>17.979.186.200.638</b> | <b>19.111.130.958.718</b>  | <b>1.131.944.758.080</b> |
| Trong đó:  |                           |  |                          |
| <b>TỔNG GIÁ TRỊ THỰC TẾ DOANH NGHIỆP (Mục A)</b>                             | <b>16.741.439.488.779</b> | <b>18.094.949.825.512</b>  | <b>1.353.510.336.733</b> |
| <b>E1. Nợ thực tế phải trả</b>   | <b>6.597.056.884.582</b>  | <b>6.148.890.984.932</b>   | <b>(448.165.899.650)</b> |
| Trong đó: Giá trị quyền sử dụng đất mới nhận giao phải nộp NSNN:             | 733.674.000               | 733.674.000  | -                        |
| <b>E1.1. Tổng nợ phải trả</b>  | <b>6.597.056.884.582</b>  | <b>6.148.890.984.932</b>   | <b>(448.165.899.650)</b> |
| <b>E1.2. Quỹ KT, PL đã hình thành tài sản cố định</b>                        | -                         | -  | -                        |
| <b>E2. Nguồn kinh phí sự nghiệp</b>  | -                         | -  | -                        |
| <b>TỔNG GIÁ TRỊ THỰC TẾ PHẦN VỐN NHÀ NƯỚC TẠI DOANH NGHIỆP [A - (E1+E2)]</b> | <b>10.144.382.604.197</b> | <b>11.946.058.840.580</b>  | <b>1.801.676.236.383</b> |

Nguồn: Vinalines

#### Đối với trường hợp Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông:

Trong Báo cáo kiểm toán có lưu ý việc định giá Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông không diễn ra cùng thời điểm định giá giá trị doanh nghiệp của Công ty mẹ, và được ghi nhận là 0 đồng. Trong khi đó, tại thời điểm 31/12/2016, Công ty có lỗ lũy kế lớn, vốn chủ sở hữu âm 4.846.790 triệu đồng. Theo quy định của Luật Doanh nghiệp, Công ty mẹ Vinalines sẽ chỉ phải chịu các trách nhiệm của chủ sở hữu có liên quan trong phạm vi số vốn điều lệ của Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông; do đó đặt trong trường hợp lỗ lũy kế, âm vốn chủ sở hữu thì có thể xem Công ty mẹ Vinalines không còn vốn đầu tư tại doanh nghiệp. Tuy nhiên, việc xác định giá trị vốn góp trong điều kiện âm vốn chủ sở hữu chưa có hướng dẫn. Theo đó, KTNN đã có văn bản đề nghị Bộ GTVT và Bộ Tài chính xem xét.

Tại Văn bản số 13340/BTC-TCDN ngày 05/10/2017 của Bộ Tài chính trả lời KTNN về việc vướng mắc trong xử lý tài chính và định giá doanh nghiệp trước khi cổ phần hóa Vinalines, Bộ Tài chính có ý kiến: Đề không ảnh hưởng đến tiến độ cổ phần hóa Vinalines, trong khi chưa xác định được kết quả tái cơ cấu của Biển Đông, việc tạm xác định giá trị vốn đầu tư của Vinalines tại Biển Đông bằng 0 là phù hợp với tình hình quá trình cổ phần hóa, tình hình sản xuất kinh doanh, tình hình tài chính và quá trình tái cơ cấu của Biển Đông. Trường hợp tại thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần, giá trị vốn đầu tư của Công ty mẹ - Vinalines tại Biển Đông tăng so với thời điểm xác định giá trị doanh



ngiệp, phần chênh lệch sẽ được ghi nhận tăng vốn nhà nước tại Vinalines.

Tuy nhiên, để đảm bảo xử lý vướng mắc trong việc định giá và giải quyết những tồn tại, trách nhiệm của Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông, toàn diện và đúng thẩm quyền, Bộ GTVT phải báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định. Trả lời nội dung này, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ Văn bản số 10202/BGTVT-QLDN ngày 08/9/2017, theo đó đề xuất "Trường hợp tại thời điểm Vinalines chính thức chuyển thành công ty cổ phần, nếu Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông còn vốn nhà nước, số vốn này sẽ được nộp về Quỹ Hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp, hoặc chuyển quyền đại diện chủ sở hữu phần vốn nhà nước này về Tổng công ty Đầu tư và kinh doanh vốn nhà nước (SCIC)". Ngày 23/11/2017, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 12530/VPCP-ĐMDN đồng ý tạm xác định giá trị vốn đầu tư của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tại Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông bằng 0 đồng. Tại thời điểm Vinalines chính thức chuyển sang công ty cổ phần, trường hợp giá trị vốn đầu tư của Vinalines tại Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông tăng so với thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, phần chênh lệch sẽ được ghi nhận tăng vốn nhà nước tại Vinalines.

## 6.2 Các khoản mục loại trừ khi xác định giá trị doanh nghiệp

### 6.2.1. Tài sản loại trừ không đưa vào xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa

Căn cứ công văn số 13377/BGTVT-QLDN ngày 27/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải về tài sản loại trừ không tính vào giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Quyết định số 3402/QĐ-BGTVT ngày 08/12/2017 của Bộ Giao thông vận tải về giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tài sản không đưa vào cổ phần hóa (tính trên giá trị ghi trên sổ sách kế toán):

- **Tài sản không cần dùng, chờ thanh lý tại Công ty mẹ là 1.016.181.133.206 đồng;**
- **Hàng tồn kho ứ đọng, kém, mất phẩm chất nhận từ Công ty TNHH một thành viên Cảng Sài Gòn khi cổ phần hóa là 2.818.241.959 đồng.**

Trong đó chi tiết tài sản không cần dùng, chờ thanh lý tại Công ty mẹ như sau:

| TT       | Tài sản, công nợ không cần dùng            | Số tiền (VNĐ)            |
|----------|--|--------------------------|
| <b>1</b> | <b>Tài sản cố định và đầu tư dài hạn</b>   | <b>488.985.858.245</b>   |
| 1.1      | Tài sản cố định                            | 134.487.929              |
| 1.2      | Đầu tư tài chính dài hạn                   | 488.851.370.316          |
| <b>2</b> | <b>Tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn</b> | <b>527.195.274.961</b>   |
| 2.1      | Công nợ không có khả năng thu hồi          | 522.562.252.646          |
| 2.2      | Hàng tồn kho ứ đọng, kém mất phẩm chất     | 4.633.022.315            |
|          | <b>Tổng cộng</b>                           | <b>1.016.181.133.206</b> |

(\*) Tổng giá trị đầu tư tài chính dài hạn là 488.851 triệu đồng (mục 1.2) bao gồm 04 công ty: Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương Vinashin 414.281 triệu đồng; Công ty TNHH MTV Công nghiệp tàu thủy Cà Mau 7.844 triệu đồng; Công ty XNK Vật tư đường biển 15.725 triệu đồng; Công ty CP Vận tải dầu khí Việt Nam 51.000 triệu đồng. Đây là các doanh nghiệp đã nộp đơn yêu cầu mở thủ tục phá sản và được tòa án chấp thuận, được thực hiện theo Công văn số 10468/VPCP-ĐMDM ngày 29/12/2014 của Văn phòng Chính phủ thực hiện ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Vũ Văn Ninh về việc không tính vào giá trị doanh nghiệp khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Vinalines giá trị doanh nghiệp các công ty con đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt phá sản.

(\*) Công nợ không có khả năng thu hồi là 522.562 triệu đồng (mục 2.1), loại trừ không tính vào giá trị



doanh nghiệp để cổ phần hóa. Một số lưu ý đối với các khoản công nợ cấu thành tổng giá trị công nợ như sau:

| TT         | Hạng mục  | Số tiền (VNĐ)          |
|------------|---|------------------------|
|            | <b>Tổng giá trị công nợ không có khả năng thu hồi</b>                   | <b>522.562.252.646</b> |
| <b>I</b>   | <b>Văn phòng Công ty mẹ - Vinalines</b>                                 | <b>521.186.138.560</b> |
| <b>I.1</b> | <b>Phải thu ngắn hạn và dài hạn khác</b>                                | 508.078.450.783        |
| <b>(1)</b> | Phải thu các cá nhân đã bị truy tố, đang thi hành án vụ Ụ nổi 83M (*)   | 288.072.474.785        |
| <b>(2)</b> | Phải thu 04 công ty con đã có Quyết định mở thủ tục phá sản:            | 217.581.589.948        |
|            | - Công ty XNK Vật tư đường biển   | 22.044.517.406         |
|            | - CTCP Vận tải dầu khí Việt Nam Falcon                                  | 160.320.990.472        |
|            | - Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương Vinashin                          | 34.380.859.813         |
|            | - Công ty TNHH MTV CNTT Cà Mau  | 835.222.257            |
| <b>(3)</b> | Phải thu tiền lãi trả chậm của Công ty CP Đầu tư và xây dựng đường thủy | 2.424.386.050          |
| <b>I.2</b> | Trả trước cho người bán   | 6.117.461.634          |
| <b>I.3</b> | Phải thu về cho vay ngắn hạn  | 6.990.226.143          |
| <b>II</b>  | <b>Công ty Vận tải biển Vinalines</b>                                   | <b>1.376.114.086</b>   |

Đối với trường hợp phải thu các cá nhân đã bị truy tố, đang thi hành án Vụ ụ nổi 83M, hiện tại được coi là nợ phải thu khó đòi và các con nợ đang trong quá trình thi hành án tại Tòa phúc thẩm Hà Nội. Theo bản án ngày 07/5/2014, Tòa đã tuyên phạt về trách nhiệm dân sự đối với các bị cáo nêu trên với tổng số tiền các bị cáo phải nộp là 358.930.032.432 đồng, trong đó Vinalines được thu hồi 325.685.573.319 đồng. Tính tới 31/12/2016, số phải thu còn 288.012.436.335 đồng.

Khoản nợ phải thu từ Công ty CP Đầu tư và Xây dựng đường thủy là khoản công nợ tạm ứng cho nhà thầu tại Dự án xây dựng cảng Ba Ngòi phát sinh từ năm 2010 và lãi chậm trả theo Biên bản thỏa thuận thanh toán nợ ngày 08/5/2014. Vinalines đã có nhiều công văn đòi nợ và đã khởi kiện ra tòa án để yêu cầu thực hiện phá sản. Tuy nhiên, đến thời điểm phát hành hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp, chưa có biên bản đối chiếu xác nhận công nợ ngày 31/12/2016. Ngày 16/8/2016, Vinalines tiếp tục nộp lại đơn cho Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng yêu cầu mở thủ tục phá sản và được Tòa án chấp thuận đơn.

### 6.2.2. Trách nhiệm bàn giao cho Công ty TNHH Mua bán nợ Việt Nam

Ban chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có trách nhiệm chỉ đạo Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bàn giao cho Công ty TNHH Mua bán nợ Việt Nam (DATC) các tài sản không cần dùng, chờ thanh lý, hàng tồn kho, ứ đọng, kém mất phẩm chất, công nợ không có khả năng thu hồi của Công ty mẹ bao gồm:

- Tài sản cố định: 134.487.929 đồng
- Công nợ không có khả năng thu hồi: 522.562.252.646 đồng
- Hàng tồn kho ứ đọng, kém mất phẩm chất: 4.633.022.315 đồng.
- Hàng tồn kho ứ đọng, kém mất phẩm chất nhận từ Công ty TNHH một thành viên Cảng Sài Gòn khi cổ phần hóa là 2.818.241.959 đồng.
- Công nợ đã xử lý bằng nguồn dự phòng trong vòng 5 năm liền kể trước khi cổ phần hóa bàn giao cho DATC với tổng giá trị là 19.857.284.912 đồng và 2.000 USD (phát sinh từ năm 2014



trở về trước và đã có quyết định xử lý các khoản nợ phải thu không có khả năng thu hồi bằng nguồn dự phòng) theo quy định tại Điều 9 Thông tư số 127/2014/TT-BTC, Vinalines có trách nhiệm tập hợp đầy đủ hồ sơ, tài liệu để bàn giao các khoản công nợ không tính vào giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa cho cơ quan quy định tại Khoản 2 Điều 14 Nghị định số 59/2011/NĐ-CP. Trong thời gian chưa thực hiện bàn giao, chưa chính thức chuyển thành công ty cổ phần, doanh nghiệp cổ phần hóa vẫn có trách nhiệm tiếp tục quản lý, xử lý theo quy định.

Hiện nay, Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đang hoàn thiện hồ sơ tài sản, công nợ để thực hiện bàn giao cho DATC.

### 6.3 Một số lưu ý khác tại Báo cáo kiểm toán số 572/KTNN-TH ngày 23/11/2017 của KTNN

- Tỷ lệ đối chiếu công nợ phải thu: Tỷ lệ đối chiếu nợ phải thu (về giá trị) còn chưa được đối chiếu, xác nhận toàn bộ theo Điều 15 Nghị định số 59/2011/NĐ-CP (hết hiệu lực ngày 01/01/2018): Nợ phải thu của Công ty mẹ Vinalines chỉ đạt 77,84% (phần lớn số chưa xác nhận do nợ phải thu các khách hàng nước ngoài, nợ phải thu của một số đối tượng đang thi hành án, nợ khó đòi đã gửi thư đối chiếu nhưng không nhận được biên bản đối chiếu).
- Tỷ lệ đối chiếu nợ phải trả: Tỷ lệ đối chiếu nợ phải trả về giá trị đạt 96%. Trong đó, nợ phải trả người bán ngắn hạn ở một số đơn vị phụ thuộc có tỷ lệ rất thấp, như: Chi nhánh Vinalines tại Hải Phòng đạt 49,71%, Chi nhánh Vinalines tại Hồ Chí Minh đạt 15,02%, Công ty xuất khẩu lao động Hàng hải đạt 1,41%, ... Công nợ phải trả tại Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải với CTCP Worlding Nhật Bản với khoản công nợ trị giá 15.851.994.080 đồng, trên tổng số công nợ phải trả tại Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải là 16.166.550.172 đồng (chiếm 98%). Đây là khoản công nợ phát sinh từ các hợp đồng cho người Việt Nam đi làm việc ở nước ngoài, tiềm ẩn nhiều rủi ro cho Vinalines. Vinalines đã chỉ đạo đơn vị tiếp tục đối chiếu các khoản công nợ, sau khi thu thập được đầy đủ các biên bản đối chiếu công nợ và nếu có chênh lệch cần điều chỉnh cho phù hợp. Tại thời điểm Vinalines được cấp Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp cổ phần lần đầu, khi lập báo cáo tài chính để bàn giao từ doanh nghiệp nhà nước sang công ty cổ phần, nếu các khoản công nợ này đã làm đủ thủ tục đối chiếu nợ nhưng không xác nhận được chủ nợ thì được hạch toán ghi tăng vốn nhà nước giá trị nợ phải trả nhưng không có chủ nợ xác nhận.

## 7. Tài sản chủ yếu của doanh nghiệp

### 7.1. Đất đai

Đến ngày 31/12/2016, Tổng công ty đang quản lý tổng diện tích là 1.048.164,61m<sup>2</sup>, trong đó diện tích đất giao và đất thuê cụ thể như sau:

**Bảng 6 : Tình hình sử dụng đất đai trước khi cổ phần hóa**

| Phân loại đất   | Diện tích (m <sup>2</sup> ) | Tỷ lệ (%)     |
|---|-----------------------------|---------------|
| <b>Đất được Nhà nước giao có thu tiền sử dụng đất</b> | <b>871.000,00</b>           | <b>83,10</b>  |
| ✓ Đất được giao sử dụng lâu dài                       | -                           | -             |
| ✓ Đất được giao sử dụng có thời hạn                   | 871.000,00                  | 83,10         |
| <b>Đất được Nhà nước cho thuê</b>                     | <b>177.163,61</b>           | <b>16,90</b>  |
| ✓ Trả tiền một lần                                    | 442,00                      | 0,04          |
| ✓ Trả tiền hàng năm                                   | 176.721,61                  | 16,86         |
| <b>Đất khác</b>                                       | -                           | -             |
| <b>Tổng cộng</b>                                      | <b>1.048.164,61</b>         | <b>100,00</b> |

Nguồn: Vinalines



Thực hiện Quyết định số 09/2007/QĐ-TTg ngày 19/01/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc sắp xếp lại, xử lý nhà đất theo quy định, cho đến nay, tổng số 09/09 lô đất Tổng công ty hiện đang quản lý đã đạt được sự chấp thuận về sắp xếp, xử lý nhà đất. Đồng thời, 09/09 lô đất Tổng công ty hiện đang quản lý cũng đã có văn bản chấp thuận của UBND các tỉnh/thành phố về phương án sử dụng đất sau cổ phần hóa (Danh sách tình hình sắp xếp, sử dụng các khu đất do Công ty mẹ quản lý chi tiết tại Phụ lục 9).

## 7.2. Nhà cửa vật kiến trúc

**Bảng 7 : Giá trị nhà cửa vật kiến trúc**

Đơn vị: VNĐ

| STT              | Tài sản                                      | Xác định lại           |                        |
|------------------|--|------------------------|------------------------|
|                  |  | Nguyên giá             | Giá trị còn lại        |
| 1                | Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng  | 42.747.631.204         | 20.518.959.460         |
| 2                | Công ty dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng | 118.654.848.000        | 88.754.873.985         |
| <b>Tổng cộng</b> |  | <b>161.402.479.204</b> | <b>109.273.833.445</b> |

Nguồn: Vinalines và Liên danh AVA-ATC

(Trích Hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thời điểm 31/12/2016. Thông tin chi tiết tại Phụ lục 1)

## 7.3. Máy móc thiết bị

**Bảng 8 : Giá trị máy móc thiết bị**

Đơn vị: VNĐ

| STT              | Tài sản                                       | Xác định lại           |                       |
|------------------|---|------------------------|-----------------------|
|                  |   | Nguyên giá             | Giá trị còn lại       |
| 1                | Văn phòng Tổng công ty                        | 545.556.818            | 118.249.440           |
| 2                | Công ty vận tải biển Container Vinalines      | 111.086.133.276        | 30.673.355.648        |
| 3                | Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng   | 1.342.490.910          | 412.307.307           |
| 4                | Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hồ Chí Minh | 200.000.000            | 200.000.000           |
| 5                | Công ty dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng  | 4.945.028.742          | 3.236.666.603         |
| <b>Tổng cộng</b> |   | <b>118.119.209.746</b> | <b>34.640.578.998</b> |

Nguồn: Vinalines và Liên danh AVA-ATC

(Trích Hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thời điểm 31/12/2016. Thông tin chi tiết tại Phụ lục 2)

## 7.4. Phương tiện vận tải



**Bảng 9 : Giá trị phương tiện vận tải**

Đơn vị: VNĐ

| STT | Tên tài sản                                   | Xác định lại             |                          |
|-----|---|--------------------------|--------------------------|
|     |   | Nguyên giá               | Giá trị còn lại          |
| 1   | Văn phòng Tổng công ty                        | 26.711.616.345           | 9.444.540.725            |
| 2   | Công ty Vận tải biển Vinalines                | 7.349.650.115,815        | 3.174.702.056,038        |
| 3   | Công ty Vận tải biển Container Vinalines      | 1.482.958.061.822        | 973.487.833.588          |
| 4   | Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng   | 1.503.443.409            | 780.946.720              |
| 5   | Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hồ Chí Minh | 1.736.471.191            | 957.081.818              |
| 6   | Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải           | 1.276.640.000            | 822.156.160              |
| 7   | Công ty Dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng  | 68.631.168.976           | 34.216.875.671           |
|     | <b>Tổng cộng</b>                              | <b>8.932.467.517.558</b> | <b>4.194.411.490.720</b> |

Nguồn: Vinalines và Liên danh AVA-ATC

(Trích Hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thời điểm 31/12/2016. Thông tin chi tiết tại Phụ lục 3)

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

### 8.1. Công ty mẹ

Không có

### 8.2. Công ty con và công ty liên doanh, liên kết, góp vốn

Tại thời điểm 31/12/2017, Công ty mẹ - Tổng công ty sở hữu 19 công ty con có tỷ lệ sở hữu trên 50% vốn điều lệ, với tổng mức vốn đầu tư của Vinalines là 7.444 tỷ đồng, trong đó bao gồm:

- 10 công ty kinh doanh khai thác cảng biển;
- 05 công ty kinh doanh vận tải biển;
- 04 công ty kinh doanh dịch vụ hàng hải.

Ngoài ra, Công ty mẹ - Tổng công ty sở hữu 11 công ty liên kết (Công ty mẹ - Tổng công ty nắm giữ từ 20% đến dưới 50% vốn điều lệ) và 04 khoản đầu tư góp vốn (Công ty mẹ - Tổng công ty nắm giữ dưới 20% vốn điều lệ). Tổng mức vốn đầu tư tại các công ty liên kết, các khoản đầu tư của Công ty mẹ - Tổng công ty là 1.204 tỷ đồng. (Danh sách các công ty con, công ty liên doanh, liên kết, góp vốn tại Phụ lục 4)

Ngày 13/10/2017, Thủ tướng Chính phủ có Văn bản số 86/TTg-ĐMDN về tỷ lệ Vinalines nắm giữ vốn tại các doanh nghiệp thành viên. Ngày 02/3/2018, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 625/VPCP-ĐMDN về tỷ lệ Vinalines nắm giữ vốn tại các doanh nghiệp thành viên. Ngày 30/3/2018, Bộ Giao thông vận tải có Văn bản số 198/BGTVT-QLDN về kế hoạch thoái vốn/giảm vốn của Vinalines giai đoạn 2018-2020.

Theo đó, tỷ lệ sở hữu vốn của Vinalines tại các doanh nghiệp thành viên giai đoạn 2018-2020 được thực hiện theo chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải.



### 8.3. Những công ty nắm quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối đối với Tổng công ty

Không có

## 9. Tình hình hoạt động kinh doanh và kết quả hoạt động kinh doanh trong 03 năm trước cổ phần hóa

### 9.1. Lĩnh vực kinh doanh

Công ty mẹ - Tổng công ty và các đơn vị thành viên cung cấp các dịch vụ liên quan đến ngành hàng hải, trong đó chia thành 03 lĩnh vực chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải.

Công ty mẹ - Tổng công ty trực tiếp cung ứng dịch vụ vận tải biển, dịch vụ hàng hải thông qua các đơn vị hạch toán phụ thuộc. Đồng thời, Công ty mẹ - Tổng công ty đóng vai trò là cổ đông chi phối, trực tiếp tham gia quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị thành viên trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải trên khắp cả nước.

#### 9.1.1. Vận tải biển

##### a. Năng lực hoạt động

Vận tải biển là một trong các lĩnh vực kinh doanh chính của Tổng công ty, chiếm gần 68% cơ cấu doanh thu toàn Tổng công ty - hợp nhất trong năm 2017. Trong lĩnh vực vận tải biển, Tổng công ty là đơn vị sở hữu đội tàu lớn nhất cả nước và đóng vai trò vận tải quan trọng của nền kinh tế. Mặc dù đang gặp nhiều khó khăn, Tổng công ty vẫn xác định vận tải biển là một trong những hoạt động kinh doanh chính để tập trung tái cơ cấu và ổn định sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực này.

Tính đến 31/12/2017, Tổng công ty hiện đang sở hữu đội tàu gồm 84 chiếc (trong đó 18 tàu tại các đơn vị thuộc trực tiếp Công ty mẹ), có số tuổi tàu trung bình là 16,9 tuổi, tổng trọng tải 1.800.625 DWT và trọng tải bình quân là 21.436 tấn (DWT)/tàu.

**Bảng 10 : Thống kê số lượng tàu biển tại thời điểm 31/12/2017**

| Loại tàu          | Công ty mẹ - Tổng công ty |                | Các công ty con và liên kết |                  |
|-------------------|---------------------------|----------------|-----------------------------|------------------|
|                   | Số lượng                  | Trọng tải DWT  | Số lượng                    | Trọng tải DWT    |
| Tàu chở dầu       | 2                         | 101.060        | 4                           | 187.271          |
| Tàu container     | 3                         | 48.602         | 10                          | 88.016           |
| Tàu hàng khô/ rời | 13                        | 363.826        | 52                          | 1.011.850        |
| <b>Tổng cộng</b>  | <b>18</b>                 | <b>513.488</b> | <b>66</b>                   | <b>1.287.137</b> |

Về phạm vi hoạt động, tuyến vận tải chủ yếu của Tổng công ty trong thời gian qua được phân chia theo khu vực và theo trọng tải tàu bao gồm:

**Bảng 11 : Tuyến vận tải và hiệu suất khai thác tàu tại Tổng công ty**

| Loại tàu     | Trọng tải           | Tuyến vận tải | Số ngày vận doanh bình quân/năm | Loại hàng hóa |
|--------------|---------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
| Tàu hàng khô | <13.000DWT          | Châu Á        | 350                             | Hàng khô      |
| Tàu hàng khô | 13.000DWT-22.500DWT | Toàn cầu      | 355                             | Hàng khô      |



| Loại tàu      | Trọng tải           | Tuyến vận tải            | Số ngày vận doanh bình quân/năm | Loại hàng hóa                     |
|---------------|---------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Tàu hàng khô  | 22.500DWT-40.000DWT | Toàn cầu                 | 350                             | Hàng khô                          |
| Tàu hàng khô  | 40.000DWT-53.000DWT | Toàn cầu                 | 355                             | Hàng khô                          |
| Tàu hàng khô  | 53.000DWT-70.000DWT | Toàn cầu                 | 345                             | Hàng khô                          |
| Tàu container | < 2.000TEUs         | Nội địa, Khu vực lân cận | 345                             | Hàng bách hóa trong container     |
| Tàu dầu       | 50.000DWT           | Toàn cầu                 | 355                             | Gasoil, ULSD, Jet A1, Naptha, ... |

Nguồn: Vinalines

Khách hàng của Tổng công ty bao gồm một số đơn vị thuê tàu lớn trên thế giới như: Rio Tinto (quặng thô), BHP Billiton (quặng thô), ED & F Man Sugar, London, Louis Dreyfus (LDC), Bunge, Czanikow, Cargill, Raffles, Glencore, Marubeni, Shell, BP, Vitol, Morgan Stanley, ...

Đối với khách hàng trong nước, Tổng công ty cung cấp dịch vụ vận tải cho các tổng công ty lớn trong khối doanh nghiệp nhà nước, có nhu cầu vận chuyển lớn và ổn định như Tập đoàn Điện lực Việt Nam, Tập đoàn Than - Khoáng sản Việt Nam, Tổng công ty Thép Việt Nam, Tổng công ty Lương thực miền Bắc, Tổng công ty Lương thực miền Nam, Tổng công ty Công nghiệp Xi măng Việt Nam, Tổng công ty Điện lực dầu khí Việt Nam, ... và các tập đoàn công ty cổ phần như Tập đoàn Hòa Phát.

Trong thời gian tới, Tổng công ty sẽ phát triển mảng kinh doanh vận tải biển theo hướng củng cố đội tàu container và tàu hàng khô, chiếm lĩnh thị trường xuất nhập khẩu, thị trường nội địa và tham gia thị trường nội Á; đẩy mạnh ký kết các hợp đồng dài hạn (COA – Contract of Adhesion) với các đối tác, trong đó, hợp đồng được ký theo năm, giá cước sẽ được cố định tại một mức hợp lý đi kèm với các điều khoản điều chỉnh theo giá nguyên nhiên liệu, khách hàng cam kết sản lượng vận tải theo năm, tăng tỷ lệ các hợp đồng định tuyến, thị trường hàng hai chiều.

#### ✓ Vận tải hàng rời và hàng bách hoá

Tính đến 31/12/2017, Công ty mẹ - Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên khai thác 65 tàu hàng khô/rời với tổng trọng tải 1.375.676 DWT. Trong đó, tại Công ty mẹ, Công ty Vận tải biển Vinalines là đơn vị hạch toán phụ thuộc trực tiếp khai thác 13 tàu chuyên chở hàng khô/rời, độ tuổi trung bình là 14,5 tuổi. Các công ty con, liên kết và góp vốn khai thác 52 tàu còn lại trong tổng số tàu vận tải hàng rời.

Về hình thức khai thác, đội tàu hàng khô/rời của Tổng công ty chủ yếu cung cấp dịch vụ vận tải biển thông qua hình thức tự khai thác hoặc cho thuê định hạn tùy từng giai đoạn theo đánh giá thị trường cụ thể sao cho hiệu quả kinh doanh đạt kết quả tối ưu. Đối với tàu hàng khô/rời, do hình thức khai thác không định tuyến nên mạng lưới vận chuyển tương đối đa dạng và rộng khắp các quốc gia trên thế giới nhưng tập trung nhiều tại khu vực Đông Nam Á, Bắc Á, Trung Đông.

Hàng hoá vận tải khá đa dạng về chủng loại, nhưng chủ yếu là nông sản, sắt thép, quặng, than, clinker và xi măng.

#### ✓ Vận tải hàng container

Tại 31/12/2017, Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty con, công ty liên kết đang khai thác 13 tàu container, tổng trọng tải 136.618 DWT. Hình thức khai thác đối với các tàu container chủ yếu là chạy tuyến cố định, một số tàu container cỡ lớn áp dụng hình thức khai thác cho thuê định hạn.

Hoạt động khai thác tàu container của Công ty mẹ - Tổng công ty đang được giao cho Công ty Vận tải biển Container Vinalines (03 tàu), chủ yếu khai thác vận tải trên các tuyến nội địa Bắc - Nam và duy trì



hoạt động trên các tuyến liner hiện có trong khu vực bao gồm Hải Phòng - Hồng Kông, thành phố Hồ Chí Minh - Singapore, thành phố Hồ Chí Minh - Thái Lan. Đây là mảng hoạt động khá ổn định với sản lượng vận chuyển từ 300.000 -400.000 Teus/năm, sản lượng luân chuyển khoảng 10 tỷ tấn.km/năm.

✓ **Vận tải chờ dầu**

Tại 31/12/2017, Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty con, công ty liên kết đang khai thác 06 tàu chở dầu, tổng trọng tải 288.331 DWT. Tại Công ty mẹ, Công ty Vận tải biển Vinalines là đơn vị hạch toán phụ thuộc trực tiếp khai thác 02 tàu chuyên chở dầu, cỡ trên 50.000 DWT/tàu. Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam quản lý 02 tàu chở dầu và Công ty TNHH một thành viên Vận tải Biển Đông quản lý 02 tàu chở dầu. Đối với tàu chở dầu, do hình thức khai thác không định tuyến nên mạng lưới vận chuyển tương đối đa dạng và rộng khắp các quốc gia trên thế giới, tùy thuộc nhu cầu vận chuyển của khách hàng. Hình thức khai thác chủ yếu là cho các tập đoàn lớn thuê định hạn ổn định trong thời gian dài. Sản lượng vận chuyển khoảng 1 triệu tấn hàng hoá và từ 3 đến 4 tỷ tấn km luân chuyển.

**Bảng 12 : Sản lượng vận tải Công ty mẹ - Tổng công ty**

| Chỉ tiêu                   | Đơn vị            | Năm 2014   | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|----------------------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| Khối lượng hàng vận chuyển | Nghìn tấn         | 11.307     | 10.162     | 9.609      | 8.214      |
| <i>Trong đó: container</i> | <i>Nghìn Teus</i> | <i>215</i> | <i>226</i> | <i>234</i> | <i>137</i> |
| Khối lượng luân chuyển     | Triệu tấn km      | 29.407     | 23.718     | 29.448     | 29.196     |

Nguồn: Vinalines

**Bảng 13 : Sản lượng vận tải Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty con**

| Chỉ tiêu                   | Đơn vị            | Năm 2014   | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|----------------------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| Khối lượng hàng vận chuyển | Nghìn tấn         | 27.551     | 22.472     | 24.019     | 24.758     |
| <i>Trong đó: container</i> | <i>Nghìn Teus</i> | <i>458</i> | <i>446</i> | <i>455</i> | <i>339</i> |
| Khối lượng luân chuyển     | Triệu tấn km      | 110.565    | 62.232     | 71.393     | 79.534     |

Nguồn: Vinalines

**b. Hiệu quả kinh doanh**

Nhìn chung, hoạt động kinh doanh vận tải biển có xu hướng giảm cả về sản lượng và lợi nhuận. Nguyên nhân chính là do: Sự mất cân đối giữa nguồn cung tàu và nhu cầu vận chuyển hàng hoá dẫn tới giá cước vận chuyển giảm và đang duy trì ở mức thấp so với giai đoạn năm 2005-2008; Xu hướng bảo hộ mậu dịch ngày càng lan rộng; Rủi ro về chiến tranh, thiên tai, trừng phạt kinh tế làm hạn chế vận chuyển hàng hóa trong từng khu vực. Cụ thể:

- Đối với lĩnh vực vận tải hàng khô, chỉ số BDI (Baltic Dry Index -chỉ số đánh giá thị trường cước hàng khô) luôn biến động không theo chu kỳ và chưa có dấu hiệu phục hồi. Trong các năm gần đây, chỉ số BDI đạt mức cao nhất vào tháng 12/2013 ở mức 2.277 điểm, sau nhiều biến động đã lập đáy mới (290 điểm) vào tháng 02/2016.Trong một năm trở lại đây, thị trường đã có



những dấu hiệu hồi phục tích cực khi dao động với biên độ nhỏ hơn ở mức 960 điểm tính đến cuối năm 2016 và ở mức 1.200 điểm tính đến quý III năm 2017. Các yếu tố về thời tiết bất lợi cũng làm kéo dài thời gian làm hàng, giảm hiệu quả khai thác.

- Đối với lĩnh vực vận tải hàng lỏng (dầu thô và dầu sản phẩm) thời gian thị trường ảm đạm chủ yếu do nguyên nhân dư thừa cung tàu. Năm 2015, giá cước vận chuyển tốt do giá dầu sụt giảm, gia tăng những động thái đầu cơ, tích trữ. Năm 2016, 2017 thị trường cước đi xuống, giá cước tăng do giá dầu tăng, làm giảm nhu cầu tiêu thụ.
- Đối với lĩnh vực vận tải container, do sự cạnh tranh gay gắt khi cung tàu ngày càng tăng, cước vận tải container cũng sụt giảm mạnh. Ngoài ra, các chủ tàu cũng gặp khó khăn trên thị trường vận tải nội địa, các hãng tàu luôn phải đối mặt với hiện tượng bất bình hành về nguồn hàng trên 02 tuyến Nam - Bắc. Các hãng tàu buộc phải chấp nhận chuyển vỏ rỗng (container rỗng), đặc biệt trên chiều Hải Phòng - Tp.Hồ Chí Minh, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác. Mặt khác, các hãng tàu lớn trên thế giới đang đẩy mạnh đầu tư và khai thác tàu cỡ trung trở lên (từ trên 20.000 Teus) để vận chuyển hàng tối đa mỗi chuyến, khiến giá cước tiếp tục giảm trong thời gian gần đây.

Bên cạnh đó, Tổng công ty và các đơn vị thành viên đã giảm số lượng tàu do thanh lý bớt một số tàu hoạt động không hiệu quả, vì vậy làm giảm sản lượng vận tải. Trong 03 năm trở lại đây, có thời điểm giá dầu nhiên liệu biến động giảm đã hỗ trợ giảm bớt gánh nặng chi phí cho đội tàu của Tổng công ty.

Đối với lợi nhuận từ vận tải biển, đội tàu Tổng công ty hầu hết được đầu tư vào giai đoạn đỉnh cao của thị trường vận tải biển (năm 2007 - 2008) với chi phí đầu tư lớn khiến cho sức cạnh tranh thấp, chi phí vay và khấu hao tàu lớn dẫn đến một số doanh nghiệp lỗ liên tục từ năm 2008 đến nay. Hiện nay, các doanh nghiệp nước ngoài và tư nhân trong nước đầu tư tàu mới, đội tàu trẻ có nhiều công nghệ hiện đại được tích hợp, tiết kiệm nhiên liệu và chi phí sửa chữa, bảo dưỡng thấp hơn cũng ảnh hưởng đáng kể đến khả năng cạnh tranh của Tổng công ty.

**Bảng 14 : Doanh thu, lợi nhuận từ vận tải biển**

Đơn vị: Triệu đồng

| Chỉ tiêu          | Năm 2014    | Năm 2015    | Năm 2016  | Năm 2017  |
|-------------------|-------------|-------------|-----------|-----------|
| <b>Công ty mẹ</b> |             |             |           |           |
| Doanh thu         | 1.761.519   | 1.510.809   | 1.178.961 | 1.290.997 |
| Lợi nhuận         | (740.879)   | (745.904)   | (776.661) | (809.183) |
| <b>Hợp nhất</b>   |             |             |           |           |
| Doanh thu         | 8.740.396   | 7.252.746   | 7.394.020 | 6.624.339 |
| Lợi nhuận         | (3.607.042) | (1.001.079) | (634.818) | (391.985) |

Nguồn: Vinalines

Trong thời gian tới, Tổng công ty sẽ tập trung tái cơ cấu tài chính đối với các doanh nghiệp vận tải biển và tái cơ cấu, sắp xếp lại đội tàu như: bán các tàu cũ, kỹ thuật kém hoặc hoạt động không hiệu quả, Tổng công ty sẽ thay thế bằng các tàu có công nghệ mới, tính năng hiện đại, có suất đầu tư hợp lý để hiệu quả khai thác cao hơn.

### 9.1.2. Khai thác cảng biển

#### a. Năng lực hoạt động

Tổng công ty hiện có vốn góp tại 14 công ty khai thác cảng biển và 01 công ty khai thác cảng sông (Cảng Khuyến Lương) (trong đó có 10 công ty con) trải dài trên khắp cả nước với 72 cầu cảng có tổng chiều dài 12.591 m, chiếm 27% tổng số cầu cảng và 20% tổng số chiều dài cầu cảng của cả nước (ngoài ra, 630m bến của CTCP Đầu tư Cảng Vinalines Đình Vũ đang trong quá trình đầu tư xây



dựng).

Cảng biển là một trong những thế mạnh, lĩnh vực kinh doanh chiến lược mà Tổng công ty có được, luôn đem lại doanh thu và lợi nhuận ổn định cho Tổng công ty qua các năm. Mặc dù Công ty mẹ - Tổng công ty không trực tiếp khai thác cảng nhưng Công ty mẹ - Tổng công ty hiện đang nắm giữ cổ phần chi phối trên 65% đối với các cảng loại I trọng yếu trên cả nước.

Các cảng biển do Công ty mẹ - Tổng công ty nắm giữ cổ phần chi phối đều có vị trí đặc biệt quan trọng trong vận tải hàng hóa, phát triển kinh tế trong khu vực:

| TT   | Doanh nghiệp   | Diện tích đất (ha) | Số cầu bến | Tổng chiều dài cầu bến (m) | Khả năng tiếp nhận tàu lớn nhất                                | Ghi chú                                     |
|--|--|--------------------|------------|----------------------------|--|---|
| <b>I Khu vực phía Bắc</b>                              |  |                    |            |                            |  |   |
| 1  | Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng                           | 91,5               | 18         | 3.064                      | 55.000 DWT   |   |
| 2  | Công ty cổ phần Đầu tư Cảng Cái Lân                      | 18                 | 3          | 594                        | 3.000 - 4.000 TEU<br>85.000 DWT tàu hàng rời giảm tải          | Cơ sở hạ tầng cảng của CICT                 |
| 3  | Công ty TNHH Vận tải hàng công nghệ cao Transvina        | 4                  | 1          | 169                        | 12.000 DWT   |   |
| 4  | Công ty cổ phần Đầu tư phát triển Cảng Vinalines Đình Vũ | 21                 |            |                            |  | Đang triển khai xây dựng                    |
| 5  | Công ty cổ phần Cảng Khuyến Lương                        | 4                  | 4          | 134                        |  | Cảng thủy nội địa                           |
| <b>II Khu vực miền Trung</b>                           |  |                    |            |                            |  |   |
| 1  | Công ty cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh                           | 22,7               | 7          | 776                        | 15.000 – 25.000 DWT  |   |
| 2  | Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng                             | 44,9               | 9          | 1.694                      | -Tàu container:<br>50.000 DWT<br>- Tàu tổng hợp:<br>70.000 DWT |   |
| 3  | Công ty cổ phần Cảng Cam Ranh                            | 25                 | 4          | 709                        | 50.000 DWT   | Tổng diện tích đất quy hoạch 67,09 ha       |
| <b>III Khu vực TP Hồ Chí Minh và Cái Mép - Thị Vải</b> |  |                    |            |                            |  |   |
| 1  | Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn                             | 55,7               | 12         | 2.284                      | 50.000 DWT   | Đã loại trừ khu Nhà Rông Khánh Hội chuẩn bị |



| TT        | Doanh nghiệp                                | Diện tích đất (ha) | Số cầu bến | Tổng chiều dài cầu bến (m) | Khả năng tiếp nhận tàu lớn nhất | Ghi chú                |
|-----------|---|--------------------|------------|----------------------------|---------------------------------|------------------------|
|           |   |                    |            |                            |                                 | bàn giao               |
| 2         | Cảng SP-PSA                                 | 27                 | 2          | 600                        | 117.000 DWT                     |                        |
| 3         | Cảng CMIT                                   | 48                 | 2          | 600                        | 194.000 DWT                     |                        |
| 4         | Cảng SSIT                                   | 60                 | 2          | 600                        | 200.000 DWT                     |                        |
|           | Bến sà lan                                  |                    | 2          | 450                        | 5.000 DWT                       |                        |
| <b>IV</b> | <b>Khu vực Tây Nam Bộ</b>                   |                    |            |                            |                                 |                        |
| 1         | Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ                | 32                 | 4          | 667                        | 23.000 DWT                      |                        |
| 2         | Công ty cổ phần Cảng Năm Căn                | 8                  | 1          | 100                        | 4.000 DWT                       |                        |
| 3         | Công ty TNHH MTV Dịch vụ hàng hải Hậu Giang | 87,1               | 1          | 150                        | 20.000 DWT                      | Hoàn thành giai đoạn I |
|           | <b>Tổng cộng</b>                            | <b>548,9</b>       | <b>72</b>  | <b>12.591</b>              |                                 |                        |

**Hình 2 : Bản đồ vị trí các cảng biển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**



Nguồn: Vinalines



Về thị phần, năm 2017, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển của Tổng công ty đạt 88,4 triệu tấn, chiếm khoảng 20,1% tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam (ước tính 440 triệu tấn) trong đó sản lượng hàng container đạt hơn 3,9 triệu Teus, chiếm 26,6% tổng sản lượng hàng container qua cảng biển cả nước. Hệ thống cảng của Tổng công ty có nhiều các cảng nước sâu được trang bị các hệ thống thiết bị tương đối hiện đại. Riêng đối với hệ thống cảng container đã được đầu tư hiện đại, đảm bảo phục vụ khách hàng theo các chuẩn mực và thông lệ quốc tế.

#### b. Hiệu quả khai thác

Nhìn chung, các cảng chủ đạo của Tổng công ty hoạt động có hiệu quả (Cảng Hải Phòng, Nghệ Tĩnh, Cảng Đà Nẵng, Cảng Sài Gòn), một số cảng còn lại có quy mô nhỏ, hiệu quả hoạt động còn chưa cao (Transvina, Khuyến Lương, Cam Ranh, Cần Thơ, Năm Căn, ...), nhóm các cảng liên doanh (CICT, SSIT, CMIT, SP-PSA) còn gặp nhiều khó khăn do suất đầu tư lớn, chưa vận hành hết công suất. Các cảng biển cung cấp các dịch vụ chính như bốc xếp hàng hóa, cho thuê bến bãi/ dịch vụ lưu kho, lai dắt/hỗ trợ tàu/chuyển tải và các hoạt động kinh doanh dịch vụ hỗ trợ khác.

**Bảng 15 : Sản lượng hàng hoá thông qua cảng qua các năm**

| Sản lượng            | Năm 2014   | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|
| Tổng sản lượng (tấn) | 59.159.000 | 70.386.000 | 79.257.000 | 88.365.000 |
| Container (teus)     | 2.552.000  | 2.813.000  | 3.085.000  | 3.916.000  |

Nguồn: Vinalines

**Bảng 16 : Chi tiết sản lượng hàng hoá thông qua cảng phân theo loại hàng hoá**

| Sản lượng                  | Năm 2014   | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Tổng sản lượng (tấn)       | 59.159.000 | 70.386.000 | 79.257.000 | 88.365.000 |
| Container (teus)           | 2.552.000  | 2.813.000  | 3.085.000  | 3.916.000  |
| Hàng ngoài container (tấn) | N/A        | N/A        | 36.067.000 | 33.541.000 |
| Sắt thép                   | N/A        | N/A        | 17.203.834 | 14.273.948 |
| Nông sản, thức ăn gia súc  | N/A        | N/A        | 8.004.957  | 8.176.354  |
| Than, quặng, thạch cao..   | N/A        | N/A        | 3.328.794  | 3.400.068  |
| Dăm gỗ                     | N/A        | N/A        | 2.298.453  | 2.347.666  |
| Phân bón                   | N/A        | N/A        | 1.505.883  | 1.538.126  |
| Máy móc, thiết bị          | N/A        | N/A        | 317.028    | 323.816    |
| Khác                       | N/A        | N/A        | 3.408.051  | 3.481.022  |

Nguồn: Vinalines



Công ty mẹ - Tổng công ty không trực tiếp vận hành kinh doanh khai thác cảng biển, do đó doanh thu hoạt động khai thác cảng biển được ghi nhận theo số liệu báo cáo hợp nhất như sau:

**Bảng 17 : Doanh thu, lợi nhuận từ khai thác cảng biển qua các năm**

Đơn vị: Triệu đồng

| Chỉ tiêu             | Năm 2014  | Năm 2015  | Năm 2016  | Năm 2017  |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Doanh thu            | 5.956.703 | 5.093.295 | 4.826.808 | 4.531.974 |
| Lợi nhuận trước thuế | 69.049    | 937.848   | 1.023.118 | 1.257.340 |

Nguồn: Vinalines

Đối với khu vực Hải Phòng, tuy còn gặp khó khăn do các yếu tố khách quan về quy hoạch đô thị, di dời cầu bến, tuy nhiên, sản lượng hàng thông qua cảng khá ổn định, kết quả sản xuất kinh doanh luôn có lãi. Khu vực này chịu nhiều sức ép cạnh tranh, chia sẻ thị trường bốc xếp hàng container trong khu vực như nhóm cảng container mới được đưa vào khai thác từ đầu năm 2014 là Nam Hải Đình Vũ, Cảng 128 Hải Quân, VIP Greenport, ... Hơn nữa, các cảng còn bị ảnh hưởng bởi quy hoạch phát triển của thành phố Hải Phòng như triển khai xây dựng mới các cầu trên Sông Cấm như cầu Bạch Đằng, cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên làm giảm chiều cao tính không đối với các tàu lưu thông trong khu vực này. Ngoài ra, khu vực Hải Phòng luồng ra vào cảng bị sa bồi, ảnh hưởng đến khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn và mớn nước sâu vào cảng, tình hình kết nối giao thông sau cảng chưa được cải thiện, hay xảy ra tắc nghẽn khiến lưu thông hàng hóa bị cản trở, tốc độ giải phóng tàu bị chậm. Một số cảng phía thượng lưu (Cảng Transvina và Cảng Hoàng Diệu, Cảng Chùa Vẽ thuộc Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng, ...) gặp nhiều khó khăn.

Tại khu vực Quảng Ninh, Cảng CICT là cảng liên doanh giữa CTCP Đầu tư Cảng Cái Lân (CPI) - công ty con của Công ty mẹ - Tổng công ty và Carrix/SSA (Hoa Kỳ). Cảng CICT là cảng container đã được đầu tư cơ sở hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có khả năng tiếp nhận tàu container đến 5.000 Teus. Tuy nhiên, do sản lượng hàng container các năm gần đây bị giảm sút do kém cạnh tranh hơn so với các cảng khu vực Hải Phòng nên hiệu quả kinh doanh thấp, đặc biệt là trong hoàn cảnh hiện tại mặt hàng khai thác chủ yếu là hàng rời so với công năng thiết kế là cảng container. Gần đây, ngoài hàng rời, cảng đã bắt đầu tiếp nhận bốc xếp hàng container cho tuyến ACS của Hyundai/Zim với cỡ tàu 5.000 teu.

Đối với khu vực miền Trung, sản lượng hàng hoá thông qua cảng của Tổng công ty đạt tăng trưởng tốt qua các năm. Cảng Đà Nẵng có tốc độ tăng doanh thu và lợi nhuận tốt và ổn định. Hạn chế đối với hoạt động khai thác cảng trong khu vực này là tốc độ phát triển kinh tế của khu vực còn thấp so với miền Bắc và miền Nam. Ngược lại, lợi thế lớn của các cảng thuộc Tổng công ty trong khu vực này là ít đối thủ cạnh tranh. Vì vậy, Cảng Đà Nẵng có nhiều cơ hội phát triển, tận dụng được tăng trưởng lưu thông hàng hoá khu vực miền Trung. Sau khi Công ty mẹ - Tổng công ty thực hiện thoái vốn toàn bộ các cảng nhỏ hơn trong khu vực, Công ty mẹ đã tập trung vốn và tăng cường công tác quản trị tại Cảng Đà Nẵng.

Đối với khu vực miền Nam, Cảng Sài Gòn là doanh nghiệp có truyền thống lâu đời, có thế mạnh trong việc xếp dỡ hàng tổng hợp, bách hóa và hiện đang trong quá trình di dời chuyển đổi công năng khu Nhà Rông Khánh Hội. Sản lượng hàng hoá qua cảng có xu hướng giảm so với các đối thủ cạnh tranh như Cảng Bến Nghé, Tân Cảng Cát Lái, Cảng VICT, ...

Các cảng liên doanh SP-PSA (liên doanh giữa Công ty mẹ - Tổng công ty, Cảng Sài Gòn và PSA, Singapore), SSIT (liên doanh giữa Công ty mẹ, Cảng Sài Gòn và Carrix/SSA, Hoa Kỳ), CMIT (liên doanh giữa Công ty mẹ, Cảng Sài Gòn và APMT, Đan Mạch) là những liên doanh với các hãng tàu, các nhà khai thác cảng lớn trên thế giới. Tuy nhiên, do tình trạng dư thừa công suất của khu vực này



nên giá bốc xếp vẫn còn ở mức thấp. Kết quả sản xuất kinh doanh chưa có lãi. Tuy nhiên, sản lượng hàng hóa thông qua cửa khu vực đang tăng trưởng với tốc độ cao và ổn định. Các cảng khu vực Cái Mép của Vinalines (SSIT, CMIT) có lợi thế về vị trí, cầu bến, thiết bị. Trong bối cảnh xu hướng triển khai các tàu container cỡ lớn vào khu vực Cái Mép, các cảng SSIT, CMIT đang có cơ hội lớn trong việc thu hút các hãng tàu, cạnh tranh với các bến khác phía thượng lưu. Cảng SSIT đang tập trung chuyển đổi sang làm hàng container để đón nhận cơ hội này. Cảng SP-PSA vẫn đang tiếp tục làm hàng rời chờ đón cơ hội phục hồi từ sự tăng trưởng cao của sản lượng hàng container của khu vực. Song song với hoạt động sản xuất kinh doanh, các cảng liên doanh nêu trên đang tập trung tái cơ cấu tài chính, cắt giảm chi phí, tối ưu hóa khai thác nhằm giảm thiểu tác động bất lợi của thị trường. Trong tương lai, sau khi các cảng này được cơ cấu lại các khoản nợ vay, cùng với việc các hãng tàu đưa các tàu lớn cỡ trên 8.000Teus vào cập cảng, xu hướng dịch chuyển hàng hóa từ khu vực Tp.Hồ Chí Minh ra Cái Mép - Thị Vải, với cơ sở vật chất sẵn có được đầu tư bài bản với công nghệ hiện đại, năng suất cao, các cảng liên doanh của Tổng công ty sẽ phát huy được tiềm năng.

Đối với khu vực Tây Nam Bộ, Cảng Cần Thơ chưa khai thác được hết công suất theo đúng quy hoạch do cửa biển và luồng trên sông Hậu chưa được khơi thông. Đối với Cảng Năm Căn, cảng chưa được đầu tư hoàn chỉnh, cùng với việc cửa Bồ Đề cận do bồi lắng đã ảnh hưởng đến việc đón tàu ra vào cảng.

### **9.1.3. Dịch vụ hàng hải**

Dịch vụ hàng hải có mối quan hệ mật thiết với tình hình hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển và cảng biển của Tổng công ty, vừa đóng vai trò hỗ trợ hữu hiệu để hai lĩnh vực kinh doanh nâng cao năng lực hoạt động, vừa phối hợp cung cấp dịch vụ hoàn chỉnh tới các khách hàng.

#### **a. Năng lực khai thác**

Lĩnh vực dịch vụ hàng hải được thực hiện trực tiếp tại Công ty mẹ - Tổng công ty thông qua 2 đơn vị trực thuộc là Công ty Dịch vụ hàng hải Vinalines Hải Phòng và Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải với nghiệp vụ chính là dịch vụ giao nhận, dịch vụ vận tải đa phương thức, kho bãi, xuất khẩu lao động và thuyền viên.

Tổng công ty còn có 08 công ty con, công ty liên kết cung cấp các dịch vụ hàng hải đa dạng. Các công ty con, công ty liên kết của Công ty mẹ - Tổng công ty quản lý và khai thác các trung tâm phân phối hàng hoá, ICD lớn trên toàn quốc như Depot Nam Hoà, ICD Lào Cai, hệ thống kho CFS tại Đình Vũ, Hải Phòng, ... (*Chi tiết diện tích kho bãi của từng công ty được liệt kê tại Phụ lục 5*).

Đối với các doanh nghiệp còn lại, các khách hàng lớn gồm có Công ty TNHH XNK Dịch vụ Bảo Minh, CTCP Hoá chất Đức Giang Lào Cai, Toyota Việt Nam, Kintetsu, ...

Các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải thường phối hợp với nhau để kết nối chuỗi dịch vụ vận tải, giao nhận, kho bãi, bốc xếp phục vụ nhu cầu của các chủ hàng theo xu hướng "door-to-door". Các doanh nghiệp đều hoạt động có lãi trong các năm qua.

Đối với các dịch vụ khác, Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty con cung cấp bao gồm: kinh doanh xăng dầu, xuất khẩu thuyền viên, cho thuê mặt bằng và cho thuê văn phòng.

#### **b. Hiệu quả hoạt động kinh doanh**

Nhìn chung, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải của Tổng công ty đều có quy mô nhỏ và vừa, cung cấp các dịch vụ logistics và hỗ trợ hàng hải. Hoạt động logistics không phải là một ngành mới đối với các doanh nghiệp của Tổng công ty nhưng do việc tiếp cận và khai thác muộn nên hoạt động logistics chưa đạt kết quả cao. Bên cạnh đó, trước thực trạng về kết cấu hạ tầng logistics còn yếu, phương thức tổ chức hiệu quả chưa cao, quy mô hoạt động nhỏ, chịu sức ép cạnh tranh lớn của các doanh nghiệp nước ngoài khiến cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong lĩnh vực hàng hải của Tổng công ty gặp rất nhiều khó khăn.



**Bảng 18 : Doanh thu, lợi nhuận từ dịch vụ hàng hải qua các năm**
*Đơn vị: Triệu đồng*

| Chi tiêu             | Năm 2014  | Năm 2015  | Năm 2016  | Năm 2017  |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Doanh thu            | 3.682.195 | 5.961.586 | 5.797.945 | 4.619.529 |
| Lợi nhuận trước thuế | 117.454   | 129.047   | (151.920) | 64.628    |

*Nguồn: Vinalines*

## 9.2. Các yếu tố đầu vào

Đối với lĩnh vực vận tải biển các yếu tố đầu vào quan trọng ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh bao gồm: chi phí nhiên liệu, chi phí lương thuyền viên và các vật liệu phụ tùng thay thế (chiếm tỷ trọng bình quân lần lượt là 35%, 6% và 5% chi phí giá vốn dịch vụ). Đối với lĩnh vực khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải, chi phí đầu vào chiếm tỷ trọng lớn bao gồm chi phí nhân công trực tiếp, xăng dầu và nguyên vật liệu phụ tùng thay thế (chiếm tỷ trọng 37%, 6% và 5% chi phí giá vốn).

### a. Nhiên liệu

Đối với các tàu biển vận tải trong nước và hoạt động khai thác cảng, xăng dầu được cung cấp bởi các nhà cung cấp trong nước, giá cấp nhiên liệu trong nước cao hơn so với giá tại các cảng nước ngoài trong khu vực.

Để giảm thiểu ảnh hưởng biến động bất thường về giá xăng dầu, các công ty vận tải biển bám sát kế hoạch khai thác trước và sau từng chuyến, tính toán số lượng nhiên liệu, dầu nhớt đảm bảo kế hoạch khai thác, tránh tồn đọng vốn, lựa chọn phương án tối ưu mua tại các cảng có giá nhiên liệu, dầu nhớt tốt nhất và chi phí là thấp nhất.

Các đơn vị quản lý việc tiêu thụ nhiên liệu các tàu thông qua định mức tiêu thụ nhiên liệu - dầu nhớt và có sự rà soát, điều chỉnh kịp thời hàng năm khi có sự thay đổi về định mức này, đồng thời lắp đặt camera quan sát các thông số khai thác máy chính trên các tàu để đảm bảo các tàu khai thác đúng với chế độ khai thác quy định trong định mức nhiên liệu cho phép.

### b. Vật liệu, phụ tùng thay thế

Các chủng loại máy chính trên tàu biển của Tổng công ty được sử dụng tương đối đa dạng của các hãng như Sulzer, Man B&W, Mitsubishi, Akaska, Hanshin, Makita, Kawasaki, Wartsila, Hyundai-Man B&W. Nguồn cung cấp các thiết bị phụ tùng thay thế chủ yếu là nhà cung cấp từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore... khá đảm bảo về chất lượng và số lượng. Kế hoạch sửa chữa, thay thế thường được các đơn vị lập trước 3 tháng (theo quy trình) để đảm bảo việc cung cấp phụ tùng kịp thời.

Bên cạnh đó, các vật tư thông thường (theo IMPA code – quy định của tổ chức quốc tế International Marine Purchasing Association) được cung cấp tại các cảng thuận tiện khi tàu ghé qua các cảng tại Việt Nam, Hồng Kông, Trung Quốc và Singapore để giảm thiểu chi phí. Các nguồn cung cấp này khá ổn định, dễ dàng và thuận tiện.

Tổng công ty vẫn chủ yếu sử dụng sơn tàu của các hãng sơn như Hempel, Jotun, Interpaint,... Việc cung cấp luôn đảm bảo theo đúng yêu cầu.

### c. Đội ngũ thuyền viên

Sau một thời gian dài đầu tư và đào tạo nhân lực vận tải biển, hiện nay Công ty mẹ - Tổng công ty và các đơn vị thành viên đang quản lý và khai thác đội ngũ cán bộ quản lý trên bờ và sỹ quan thuyền viên về cơ bản đã đạt trình độ ở mức khu vực. Đội tàu của các doanh nghiệp không chỉ hoạt động ở tuyến nội địa và châu Á mà đã tham gia hoạt động tại châu Mỹ, châu Phi, châu Úc và châu Âu. Các doanh nghiệp vận tải biển trong Tổng công ty như: Vosco, Vinaship, Vinalines Shipping, Vinalines Container, Inlaco Sài Gòn, ... là những doanh nghiệp có đội ngũ cán bộ văn phòng, thuyền viên chất



lượng hàng đầu ở Việt Nam từ trước tới nay.

### **9.3. Trình độ công nghệ**

#### **9.3.1. Vận tải biển**

Đội tàu của Tổng công ty đa số được đóng tại Nhật Bản, Hàn Quốc, Việt Nam, độ tuổi tàu trung bình 16 tuổi. Máy móc, trang thiết bị trên tàu được các cơ quan đăng kiểm kiểm tra định kỳ, cấp giấy xác nhận hoạt động tin cậy, an toàn và bảo vệ môi trường. Nhìn chung, tình trạng kỹ thuật, máy móc và kết cấu vỏ tàu còn tương đối tốt, đáp ứng được đầy đủ các yêu cầu của cơ quan đăng kiểm, các tổ chức hàng hải quốc tế và tuân thủ các công ước quốc tế hiện hành.

Trên các tàu đều được lắp đặt các phương tiện thông tin hiện đại, có thể sử dụng phone, fax, email, truyền dữ liệu, ... Các phần mềm quản lý kỹ thuật áp dụng trên tàu và tại văn phòng như SMMS, phần mềm theo dõi vị trí tàu và dự báo thời tiết như phần mềm quản lý tàu của Vishipel, findship, netpas, passageweather, ... Tại văn phòng, các công ty còn áp dụng thêm phần mềm quản lý phụ tùng vật tư, phần mềm quản lý thuyền viên, phần mềm kế toán, ....

#### **9.3.2. Khai thác cảng**

Chất lượng dịch vụ cung cấp tại cảng phụ thuộc phần lớn vào hệ thống phương tiện, thiết bị chuyên dụng sẵn sàng phục vụ các hoạt động xếp dỡ, lưu kho bãi hàng hóa. Các cảng biển thuộc Tổng công ty được đầu tư trang bị hệ thống máy móc thiết bị phụ trợ tương đối hoàn thiện từ tuyến tiền phương đến tuyến hậu phương phù hợp với khai thác hàng rời, hàng bách hóa và hàng container.

Đối với các công nghệ kỹ thuật liên quan đến trang thiết bị nâng hạ, cầu/chụp container chuyên dụng, các cảng biển của Tổng công ty được trang bị tương đối đầy đủ và tương đương với các cảng biển của Việt Nam cũng như cảng biển của các nước trong khu vực.

Đối với công nghệ thông tin, hệ thống EDI (trao đổi dữ liệu điện tử) và hệ thống quản lý thông tin điện tử và hệ thống phần mềm quản lý bến container, đóng vai trò quan trọng trong việc khai thác, làm hàng container. Cảng CICT, CMIT, SP PSA, Cảng Hải Phòng là những cảng đi đầu trong việc áp dụng công nghệ thông tin và hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử trong quản lý khai thác, trong đó, các cảng CMIT và SP - PSA được trang bị công nghệ hiện đại nhất, tương đương với các đối thủ cạnh tranh lớn nhất trong nước.

#### **9.3.3. Dịch vụ hàng hải**

Yếu tố công nghệ đối với các doanh nghiệp khối dịch vụ hàng hải chủ yếu là hệ thống phương tiện chuyên dụng phục vụ hoạt động vận tải, xếp dỡ và lưu kho bãi. Các doanh nghiệp của Tổng công ty đều được đầu tư trang bị phương tiện tương đối mới, áp dụng hệ thống định vị (GPS) trong quản lý và hệ thống thiết bị phụ trợ tại kho bãi phù hợp với cả hàng rời, hàng bách hóa và hàng container. Hệ thống kho, bãi được xây dựng phù hợp với từng chủng loại hàng hoá theo nhu cầu của khách hàng, đồng thời đảm bảo các quy định an toàn, an ninh và phòng cháy chữa cháy.

### **9.4. Nghiên cứu và phát triển**

Các Ban tham mưu của Văn phòng Tổng công ty bao gồm Ban Quản lý cảng biển và Dịch vụ hàng hải, Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển, Ban Thị trường - Kế hoạch, Ban Đầu tư, Ban Tài chính Kế toán, ... có nhiệm vụ giúp việc cho Hội đồng thành viên, Tổng giám đốc Tổng công ty để quản lý, giám sát các lĩnh vực kinh doanh chính của Tổng công ty. Ngoài công tác quản lý, giám sát các doanh nghiệp thành viên, các Ban tham mưu thực hiện công tác nghiên cứu, đánh giá thị trường, phát triển công nghệ theo từng lĩnh vực của Tổng công ty và tổng hợp các báo cáo, đánh giá thị trường của các doanh nghiệp thành viên.

### **9.5. Hệ thống quản lý chất lượng kỹ thuật**

Công ty mẹ - Tổng công ty hiện đang áp dụng Hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015. Định kỳ hàng năm, Công ty mẹ - Tổng công ty thường xuyên thực hiện việc rà soát, kiểm soát liên tục việc duy trì và cải tiến hệ thống quản lý chất lượng của văn phòng Tổng công ty thông qua các hoạt động đánh



giá nội bộ, đánh giá giám sát của tổ chức chứng nhận.

Ngoài ra, tất cả các bộ phận đều phải xây dựng "Mục tiêu chất lượng" và "Kế hoạch thực hiện mục tiêu chất lượng" của bộ phận mình bám sát kế hoạch sản xuất kinh doanh của Tổng công ty, góp phần thực hiện và hoàn thành những nhiệm vụ trọng tâm về sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

Tại mỗi bộ phận (ban, văn phòng cơ quan) đều phân công 2 cán bộ phụ trách việc thực hiện hệ thống quản lý chất lượng tại bộ phận (trong đó có một cán bộ là lãnh đạo Ban phụ trách trực tiếp hệ thống và một chuyên viên hỗ trợ). Ngoài ra, Công ty mẹ - Tổng công ty có một bộ phận chuyên trách có chức năng triển khai và theo dõi thực hiện, duy trì áp dụng hệ thống quản lý chất lượng của văn phòng Tổng công ty thuộc Văn phòng cơ quan Tổng công ty.

#### **9.5.1. Vận tải biển**

Các đơn vị vận tải biển thành viên áp dụng Hệ thống quản lý an toàn (theo bộ luật ISM Code) và sử dụng phần mềm quản lý bảo quản, bảo dưỡng tàu. Ngoài ra, các công ty còn tuân thủ các quy định của quốc tế như: SOLAS 74/78, MARPOL, IMBC Code, IMDG Code,... và các tiêu chuẩn của cơ quan đăng kiểm tàu.

Đối với đội ngũ thuyền viên, thuyền viên làm việc trên tàu biển phải tuân thủ quy định về đào tạo và cấp bằng theo:

- Bộ luật quốc tế STCW78/95 (bổ sung sửa đổi 2010);
- Công ước Lao động Hàng hải 2006;
- Bộ luật Hàng hải Việt Nam;
- Thông tư số 07/2012/TT-GTVT và Thông tư sửa đổi bổ sung số 04/2013/TT-GTVT của Bộ Giao thông vận tải quy định về chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên và đăng ký thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam;
- Quyết định số 31/2008/QĐ-GTVT của Bộ Giao thông vận tải về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam.
- Đội ngũ thuyền viên được bố trí nhân sự trên tàu biển theo các chức danh chuyên trách, cụ thể: Thuyền trưởng, Máy trưởng, Đại phó, Phó hai, Phó ba, Máy hai, Máy ba, Máy bốn, Thủy thủ trưởng, Thợ cẩu, Thủy thủ, Thợ máy, Thợ điện, Cấp dưỡng và Phục vụ viên.

#### **9.5.2. Khai thác cảng biển**

Các cảng biển xây dựng "Quy trình kiểm soát và đánh giá chất lượng các dịch vụ của cảng" quy định về việc triển khai dịch vụ và kiểm soát, luân chuyển chứng từ, cũng như xây dựng các hệ thống định mức kinh tế - kỹ thuật nhằm quản lý và tiết giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp như: Định mức xếp dỡ giải phóng tàu tại cảng, định mức xếp dỡ cho từng phương tiện, quy trình xếp dỡ, quy định bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện, thiết bị... nhằm mục đích tiết giảm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa và an toàn lao động. Cụ thể như sau:

- Các quy trình, quy định phục vụ việc triển khai dịch vụ và kiểm soát, luân chuyển chứng từ (Quy định thủ tục kiểm soát, xác lập, luân chuyển tiền, chứng từ và ghi thu cước dịch vụ sử dụng cơ sở hạ tầng; quy định nghiệp vụ ủy thác giao nhận tại cảng; quy trình xác lập, luân chuyển chứng từ và ghi thu dịch vụ xếp dỡ, lưu bãi hàng container; quy trình xác nhận, luân chuyển chứng từ đối với các dịch vụ phát sinh ngoài lệnh làm hàng), đã được triển khai thực hiện tốt.
- Hiện nay, Tổng công ty đã triển khai áp dụng "Bộ tiêu chí đánh giá chất lượng hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cảng thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam" gọi tắt là Bộ tiêu chí đánh giá chất lượng cảng biển ban hành tại Quyết định số 533/QĐ-HHVN ngày 18/9/2014 và đang được triển khai áp dụng tại các cảng biển thuộc Tổng công ty.



### 9.5.3. Dịch vụ hàng hải

Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải tuân thủ Luật Thương mại 2005 và Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và các tiêu chuẩn quản lý chất lượng và kỹ thuật như sau:

**Bảng 19 : Hệ thống quản lý chất lượng kỹ thuật**

| Tiêu chuẩn  | Nội dung   |
|---|--|
| <b>Tiêu chuẩn phòng cháy chữa cháy</b>                                      |  |
| TCVN 48:1996  | Phòng cháy chữa cháy doanh nghiệp thương mại và dịch vụ những quy định chung       |
| TCVN 3197:1990  | Xếp dỡ hàng  |
| <b>Tiêu chuẩn an toàn lao động</b>  |  |
| TCVN 2287-1978  | Hệ thống tiêu chuẩn an toàn lao động. Quy định cơ bản                              |
| TCVN 2288-1978  | Các yếu tố nguy hiểm và có hại trong sản xuất. Phân loại                           |
| TCVN 2289-1978  | Quá trình sản xuất. Yêu cầu chung về an toàn                                       |
| <b>Tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn kỹ thuật phương tiện, thiết bị xếp dỡ</b> |  |
| TCVN 3147-1990  | Quy phạm an toàn trong công tác xếp dỡ. Yêu cầu chung                              |
| TCVN 5208-1990  | Máy nâng hạ. Yêu cầu an toàn chung   |
| TCN 224-2000  | Tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện cơ giới đường bộ. |

*Nguồn: Vinalines*



### 9.6. Hoạt động Marketing

Với mục tiêu đẩy mạnh công tác phát triển thị trường, trong thời gian vừa qua, Công ty mẹ - Tổng công ty đã phối hợp cùng các đơn vị thành viên tiến hành gặp gỡ, tiếp xúc các doanh nghiệp chủ hàng có kinh doanh ngành hàng xuất nhập khẩu nhằm tìm kiếm đơn hàng, kết nối và tạo cơ hội kinh doanh. Các hoạt động này được đẩy mạnh thông qua Ban Thị trường Kế hoạch.

Nhãn hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền của Vinalines được thống kê trong bảng sau:

**Bảng 20 : Nhãn hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền**



Logo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã được đăng ký bản quyền từ năm 1998.

### 9.7. Hoạt động đầu tư phát triển

Những năm gần đây, Tổng công ty đã điều chỉnh kế hoạch đầu tư, tạm dừng các dự án mua, đóng mới tàu biển, đồng thời bán các tàu già, kỹ thuật kém, hoạt động kém hiệu quả. Đối với các dự án đầu tư xây dựng cơ bản và mua sắm thiết bị, các doanh nghiệp thành viên Tổng công ty đã tiến hành rà soát, thực hiện đình hoãn, giãn, cắt giảm vốn đầu tư cho các dự án không thuộc ngành nghề kinh doanh chính, không hoặc kém hiệu quả, đồng thời tập trung nguồn lực thực hiện một số dự án đầu tư quan trọng, cấp thiết như đầu tư nâng cấp, xây dựng mới cầu cảng, hệ thống kho bãi, đầu tư trang thiết bị xếp dỡ, vận chuyển... nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh khai thác của hệ thống cảng biển và dịch vụ logistic hiện có của Tổng công ty, đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong nước và quốc tế.

**Bảng 21 : Giá trị đầu tư 3 năm trước cổ phần hoá**

Đơn vị: Triệu đồng

| TT | Chỉ tiêu   | Khối lượng thực hiện |          |           |
|----|------------|----------------------|----------|-----------|
|    |            | Năm 2015             | Năm 2016 | Năm 2017  |
| 1  | Công ty mẹ | 136.248              | 146.487  | 13.445    |
| 2  | Hợp nhất   | 492.505              | 984.063  | 1.614.000 |

Nguồn: Vinalines



## 10. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong 3 năm gần nhất trước khi cổ phần hóa

### 10.1. Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh trong 3 năm trước khi cổ phần hóa

#### 10.1.1. Kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất

**Bảng 22 : Một số chỉ tiêu kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất 2015-2017**

Đơn vị: Triệu đồng

| Chỉ tiêu  | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|---|------------|------------|------------|
| Vốn chủ sở hữu                                    | 8.170.316  | 5.439.558  | 7.968.685  |
| Doanh thu thuần                                   | 16.718.334 | 14.637.076 | 13.560.894 |
| Giá vốn   | 15.330.635 | 14.539.798 | 12.752.366 |
| Lợi nhuận gộp                                     | 1.387.698  | 97.277     | 808.528    |
| Tỷ suất lợi nhuận gộp                             | 8%         | 1%         | 6%         |
| Lỗ thuần từ hoạt động kinh doanh                  | -467.231   | -2.171.407 | -537.257   |
| Tỷ suất lỗ thuần/Doanh thu                        | -3%        | -15%       | -6%        |
| Lợi nhuận (lỗ) trước thuế                         | 772.582    | 591.582    | 969.466    |
| Lợi nhuận (lỗ) sau thuế                           | 525.974    | 388.836    | 748.335    |
| Lợi nhuận (lỗ) sau thuế của cổ đông thiểu số      | -158.415   | -61.670    | 155.343    |
| Lợi nhuận (lỗ) sau thuế của Công ty mẹ            | 684.389    | 450.506    | 592.991    |
| Tỷ suất Lợi nhuận (lỗ) sau thuế/doanh thu thuần   | 3,15%      | 2,66%      | 5,52%      |
| Tỷ suất Lợi nhuận (lỗ) sau thuế trên Tổng tài sản | 2,27%      | 1,34%      | 2,66%      |
| Tổng số lao động (người)                          | 15.482     | 13.071     | 11.442     |
| Tổng quỹ lương                                    | 1.948.874  | 1.756.742  | 767.529    |
| Thu nhập bình quân tháng/người                    | 10,49      | 11,2       | 11,18      |

Nguồn: BCTC hợp nhất đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam



Trong giai đoạn vừa qua, các doanh nghiệp thành viên hoàn thành công tác cổ phần hóa đã dần dần ổn định được năng lực sản xuất kinh doanh, đáp ứng nhu cầu vận tải, lưu thông hàng hoá của thị trường, từng bước nâng cao hiệu quả hoạt động qua các năm.

Doanh thu thuần của Tổng công ty tăng không đáng kể trong năm 2015 trong khi kết quả lợi nhuận đã có nhiều cải thiện qua các năm, lỗ sau thuế giảm 93,7% năm 2015 nhờ cải thiện biên lợi nhuận gộp và chi phí lãi vay. Doanh thu thuần giảm trong các năm 2016, 2017 do Tổng công ty thực hiện thoái vốn tại một số doanh nghiệp thành viên và thu hẹp quy mô đội tàu vận tải biển.

Hoạt động thanh lý một số tài sản là tàu biển và thoái vốn tại một số đơn vị thành viên không hiệu quả đã làm ghi nhận những khoản chi phí lớn vào kết quả kinh doanh của Tổng công ty.

#### 10.1.2. Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty mẹ - Tổng công ty

**Bảng 23 : Một số chỉ tiêu kết quả hoạt động kinh doanh riêng giai đoạn 2015-2017**

Đơn vị: triệu đồng

| Chỉ tiêu  | Năm 2015   | Năm 2016   | Năm 2017   |
|---|------------|------------|------------|
| Vốn chủ sở hữu                                  | 10.377.973 | 11.946.059 | 12.469.452 |
| Doanh thu thuần                                 | 1.702.130  | 1.363.858  | 1.456.683  |
| Giá vốn   | 2.037.696  | 2.685.058  | 1.816.912  |
| Lợi nhuận gộp                                   | -335.566   | -1.321.199 | -360.229   |
| Tỷ suất lợi nhuận gộp                           | -20%       | -97%       | -25%       |
| Lãi/Lỗ thuần từ hoạt động kinh doanh            | -43.820    | -1.519.627 | -791.041   |
| Tỷ suất lỗ thuần/Doanh thu                      | -3%        | -111,4%    | -54,0%     |
| Lợi nhuận (lỗ) trước thuế                       | 981.529    | 2.505.596  | 305.592    |
| Tỷ suất lợi nhuận (lỗ) sau thuế/doanh thu thuần | 58%        | 184%       | 21%        |
| Tỷ suất lợi nhuận (lỗ) sau thuế/ tổng tài sản   | 5%         | 14%        | 2%         |
| Tổng số lao động (người)                        | 1.535      | 1.456      | 1.456      |
| Tổng quỹ lương                                  | 209.916    | 219.963    | 183.165    |
| Thu nhập bình quân tháng/ người                 | 11,4       | 12,58      | 12,58      |

Nguồn: BCTC Công ty mẹ đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Doanh thu của Công ty mẹ - Tổng công ty có xu hướng giảm dần do giảm doanh thu hoạt động vận tải biển từ việc thanh lý tàu để đảm bảo hiệu quả lợi nhuận. Bên cạnh đó, Tổng công ty cũng tiến hành sắp xếp và tái cơ cấu, thu hẹp hoạt động theo hướng tinh gọn, tập trung sản xuất kinh doanh trong 03 lĩnh vực chính: vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải. Tình hình tài chính được cải thiện, Tổng công ty dần vượt qua được khó khăn, cải thiện kết quả kinh doanh đáng kể.



Trong năm 2016 và năm 2017, lợi nhuận Công ty mẹ - Tổng công ty đạt lần lượt là 2.505 tỷ đồng và 311 tỷ đồng, trong khi doanh thu Công ty mẹ - Tổng công ty đạt lần lượt 1.363 tỷ đồng và 1.457 tỷ đồng. Chỉ tiêu lợi nhuận năm 2016 cao hơn doanh thu do phát sinh khoản hoàn nhập dự phòng đầu tư tài chính dài hạn và khoản thu nhập từ hoạt động tái cơ cấu tài chính.

Cụ thể số liệu ghi nhận tăng vốn và thu nhập do tái cơ cấu nợ và hoàn nhập dự phòng đến thời điểm phát hành phương án cổ phần hóa như sau:

- Năm 2015: Số ghi nhận tăng thu nhập khác từ tái cơ cấu nợ là 1.018,3 tỷ đồng.
- Năm 2016: Số ghi nhận tăng thu nhập khác từ tái cơ cấu nợ là 1.198,9 tỷ đồng; Số hoàn nhập dự phòng vào thu nhập khác là 3.050,9 tỷ đồng (trong đó hoàn nhập dự phòng đầu tư tài chính là 2.709,9 tỷ đồng, hoàn nhập dự phòng phải thu khó đòi là 341 tỷ đồng).
- Năm 2017: Số ghi nhận tăng thu nhập khác từ tái cơ cấu nợ qua công ty mua bán nợ khác (không phải DATC) là 1.227,7 tỷ đồng.

Trong quá trình cổ phần hóa từ thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp đến thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần, Công ty mẹ không thực hiện trích lập dự phòng theo hướng dẫn tại Thông tư số 127/2014/TT-BTC ngày 05/9/2014 của Bộ Tài chính. Khi chính thức chuyển sang công ty cổ phần, Công ty mẹ sẽ trích lập dự phòng theo quy định.

## 10.2. Vay và nợ của Công ty mẹ - Tổng công ty

**Bảng 24 : Chi tiết vay và nợ ngắn hạn, dài hạn tại Công ty mẹ - Tổng công ty**

Đơn vị tính: Triệu đồng

| Chỉ tiêu                             | 31/12/2015 | 31/12/2016 | 31/12/2017 |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|
| Vay và trái phiếu phát hành ngắn hạn | 2.452.560  | 2.302.792  | 556.773    |
| Vay và trái phiếu phát hành dài hạn  | 3.059.649  | 2.373.085  | 1.588.912  |

Nguồn: BCTC Công ty mẹ đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

## 10.3. Các nghĩa vụ Công ty mẹ - Tổng công ty bảo lãnh, cam kết đối với các đơn vị thành viên

Tổng công ty có Văn bản bảo lãnh thanh toán cho dự án đầu tư xây dựng công trình Cảng Cái Cui - giai đoạn II của Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ vay vốn tại Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam - Chi nhánh Chương Dương (VTB Chương Dương), tổng dư nợ tại 31/12/2017 là 84,74 tỷ đồng;

Ngoài ra, thực hiện chương trình đóng mới 32 tàu và đầu tư phát triển đội tàu trong các năm trước đây, Công ty mẹ - Tổng công ty đã có công văn cam kết sẽ trả nợ thay cho các doanh nghiệp thành viên trong trường hợp các đơn vị này trả nợ không đầy đủ cho Ngân hàng Phát triển Việt Nam, ngân hàng TMCP Á Châu, Techcombank đối với các khoản vay có mục đích cho các dự án đóng mới tàu biển và đầu tư tàu từ những năm 2003 đến 2009. Tổng công ty đang xem xét tính pháp lý của các khoản cam kết, bảo lãnh này.

## 10.4. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước của Công ty mẹ - Tổng công ty

**Bảng 25 : Số thuế và các khoản phải nộp Nhà nước của Công ty mẹ**

Đơn vị tính: Triệu đồng

| Chỉ tiêu                            | 31/12/2015 | 31/12/2016 | 31/12/2017 |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|
| Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước | 6.094      | 9.953      | 1.515      |



Nguồn: BCTC Công ty mẹ đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 -  
 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Công ty mẹ - Tổng công ty luôn hoàn thành nghĩa vụ với ngân sách nhà nước, không có khoản thuế/phải nộp ngân sách quá hạn trong những năm qua.

### 10.5. Cơ cấu vốn, tài sản và biến động của vốn chủ sở hữu

#### 10.5.1. Công ty mẹ - Tổng công ty

**Bảng 26 : Cơ cấu tài sản và nguồn vốn**

Đơn vị tính: Triệu đồng

| Chi tiêu                         | 31/12/2015        | 31/12/2016        | 31/12/2017        |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Tài sản ngắn hạn                 | 3.046.435         | 2.609.188         | 2.025.609         |
| Tài sản dài hạn                  | 14.839.925        | 15.485.761        | 14.359.019        |
| <b>Tổng tài sản</b>              | <b>17.886.361</b> | <b>18.094.950</b> | <b>16.384.629</b> |
| Nợ ngắn hạn                      | 4.437.012         | 3.761.820         | 2.313.628         |
| Nợ dài hạn                       | 3.071.376         | 2.387.071         | 1.601.549         |
| Vốn chủ sở hữu                   | 10.377.973        | 11.946.059        | 12.469.452        |
| <b>Tổng nguồn vốn</b>            | <b>17.886.361</b> | <b>18.094.950</b> | <b>16.384.629</b> |
| <b>Cơ cấu tài sản, nguồn vốn</b> |                   |                   |                   |
| Nợ dài hạn/Vốn chủ sở hữu        | 30%               | 20%               | 13%               |
| Nợ ngắn hạn/Vốn chủ sở hữu       | 43%               | 31%               | 19%               |
| Nợ phải trả/Tổng tài sản         | 42%               | 35%               | 24%               |
| Vốn chủ sở hữu/Tổng tài sản      | 58%               | 66%               | 76%               |
| Tài sản dài hạn/Tổng tài sản     | 83%               | 86%               | 88%               |

Nguồn: BCTC Công ty mẹ đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 -  
 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Quy mô tổng tài sản của Công ty mẹ - Tổng công ty có biến động giảm nhẹ trong 03 năm vừa qua. Nguyên nhân là do giảm tài sản dài hạn thông qua việc thanh lý một số tàu biển, thiết bị, cơ sở vật chất và tài sản cố định khác. Về cơ cấu tổng tài sản, tài sản dài hạn chiếm tỷ trọng chủ yếu, từ trên 80% đến gần 90% trong cơ cấu tài sản của Công ty mẹ - Tổng công ty.

Kết quả lợi nhuận sau các hoạt động tái cơ cấu tài chính của Tổng công ty đã có đóng góp tích cực lên tình hình tài chính của Tổng công ty trong các năm gần đây. Theo đó, nguồn vốn chủ sở hữu đang dần chiếm tỷ trọng tăng dần trong quy mô nguồn vốn của Tổng công ty. Quy mô nguồn vốn chủ sở hữu tăng trưởng xấp xỉ 30%/năm trong các năm qua. Tỷ trọng vốn chủ sở hữu trong tổng nguồn vốn tăng từ 58% năm 2015 lên 76% năm 2017. Nợ vay liên tục giảm qua các năm.

**Bảng 27 : Một số chỉ tiêu tài chính Công ty mẹ - Tổng công ty 2015-2017**

| Chi tiêu | 31/12/2015 | 31/12/2016 | 31/12/2017 |
|----------|------------|------------|------------|
|----------|------------|------------|------------|



| Chi tiêu   | 31/12/2015 | 31/12/2016 | 31/12/2017 |
|--|------------|------------|------------|
| <b>Khả năng thanh toán</b>                       |            |            |            |
| Hệ số thanh toán hiện hành                       | 0,69       | 0,69       | 0,88       |
| Hệ số thanh toán nhanh                           | 0,64       | 0,62       | 0,72       |
| <b>Hệ số khả năng sinh lời</b>                   |            |            |            |
| Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản (ROA)    | 5,5%       | 13,7%      | 1,9%       |
| Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Vốn chủ sở hữu (ROE) | 9,5%       | 21,0%      | 2,5%       |
| <b>Hệ số hiệu quả kinh doanh</b>                 |            |            |            |
| Vòng quay tổng tài sản                           | 0,09       | 0,08       | 0,08       |
| Vòng quay khoản phải thu                         | 1,79       | 1,76       | 2,17       |
| Vòng quay khoản phải trả                         | 9,97       | 10,82      | 6,82       |
| Vòng quay hàng tồn kho                           | 10,76      | 13,25      | 5,83       |

*Nguồn: BCTC Công ty mẹ đã được kiểm toán năm 2015, 2016, 2017 - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

Hệ số thanh toán của Công ty mẹ - Tổng công ty tăng nhanh đáng kể so với năm 2014 và đang có xu hướng ngày càng cải thiện. Hệ số thanh toán hiện hành tăng từ 0,69 (năm 2015) lên 0,88 (năm 2017), hệ số thanh toán nhanh tăng từ 0,64 (năm 2015) lên 0,72 (năm 2017). Số liệu cho thấy tình hình tài chính của Tổng công ty đang có xu hướng ngày càng cải thiện, gánh nặng nợ vay của các năm trước đang dần được giải quyết. Để đảm bảo năng lực tài chính của mình, Công ty mẹ - Tổng công ty sẽ vẫn cần tiếp tục cải thiện hơn nữa các chỉ số.

Các hệ số sinh lời đều tăng cao chủ yếu do lợi nhuận đến từ các hoạt động tái cơ cấu tài chính Tổng công ty thực hiện các năm vừa qua.

**📌 Ghi chú (Ý kiến ngoại trừ của Kiểm toán UHY tại BCTC năm 2017):**

+ Đối với Báo cáo tài chính Công ty mẹ năm 2017 đã được kiểm toán, Kiểm toán viên có ý kiến ngoại trừ do chưa thu thập được đầy đủ thư xác nhận số dư phục vụ mục đích kiểm toán các khoản công nợ phải thu, phải trả từ bên thứ ba, cụ thể tỷ lệ các khoản công nợ chưa được đối chiếu, xác nhận như sau: Phải thu khách hàng 44,40%, phải thu ngắn hạn khác 16,47%, phải trả người bán 67,72%, trả trước cho người bán 16,70%. Các thủ tục kiểm toán khác không đem lại bằng chứng đầy đủ thích hợp về tính hiện hữu và đầy đủ của số dư các khoản mục công nợ chưa được đối chiếu, xác nhận cũng như ảnh hưởng của chúng đến các chỉ tiêu có liên quan trên Báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2017 của Tổng công ty.

Đây là các xác nhận do Kiểm toán UHY thực hiện gửi thư xác nhận phục vụ mục đích kiểm toán theo chuẩn mực kiểm toán. Do thời gian gửi thư xác nhận của kiểm toán đến thời điểm phát hành báo cáo tài chính ngắn, nhiều khách hàng, ngân hàng chưa gửi lại thư xác nhận đầy đủ.

+ Theo Nghị quyết số 513/NQ-HHVN ngày 06/3/2015 của Hội đồng thành viên Tổng công ty về việc dừng triển khai dự án đóng 02 tàu 47.500 DWT - HB 02/03 của Tổng công ty tại Công ty TNHH MTV



Đóng tàu Hạ Long, Nghị quyết số 2328/NQQ-HHVN ngày 02/7/2014 của Hội đồng thành viên về việc dừng triển khai các dự án đóng tàu thuộc chương trình tiếp nhận 20 tàu biển đang đóng dở dang tại Vinashin và chương trình dừng đóng mới 32 tàu biển của Tổng công ty trong đó có tàu 22.500 DWT (BV-12-VNL Mercy). Theo đó, tại ngày 31/12/2017, tổng giá trị đầu tư của 03 tàu nêu trên đang được Tổng công ty theo dõi trên khoản mục "Hàng tồn kho" (mã số 141 trong Bảng cân đối kế toán) với giá trị 227.643.721.900 đồng. Kiểm toán viên không đánh giá được lợi ích kinh tế trong tương lai cũng như khả năng thu hồi giá trị của 03 dự án nêu trên.

Hiện nay, Vinalines đang thực hiện các thủ tục thanh lý các tài sản này.

+ Tại ngày 31/12/2017, trên khoản mục "Chi phí xây dựng cơ bản dở dang" (mã số 242 trong Bảng cân đối kế toán), dự án Công trình Cảng Vân Phong Khánh Hòa, Dự án Cảng Lạch Huyện đã dừng triển khai thực hiện và đang trong quá trình bàn giao. Kiểm toán viên không đủ thông tin để đánh giá khả năng và giá trị thu hồi của các dự án nêu trên cũng như ảnh hưởng của chúng (nếu có) đến các chỉ tiêu có liên quan trên Báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2017 của Tổng công ty.

Hiện nay, Vinalines đang thực hiện quyết toán bàn giao dự án Công trình Cảng Vân Phong cho Cục Hàng hải Việt Nam và đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ vướng mắc bàn giao chi phí lập hồ sơ thiết kế chi tiết, thẩm tra thiết kế, chi phí tư vấn lập dự án của dự án Cảng Lạch Huyện để Thủ tướng Chính Phủ xem xét quyết định.

+ Đối với các nội dung cần nhấn mạnh của Kiểm toán viên, đã được trình bày tại mục (II.6.2).

#### 10.5.2. Số liệu hợp nhất - Tổng công ty

**Bảng 28 : Cơ cấu tài sản và nguồn vốn**

*Đơn vị tính: Triệu đồng*

| Chỉ tiêu                         | 31/12/2015        | 31/12/2016        | 31/12/2017        |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Tài sản ngắn hạn                 | 8.499.688         | 8.032.198         | 8.099.185         |
| Tài sản dài hạn                  | 25.580.437        | 20.990.339        | 20.038.544        |
| <b>Tổng tài sản</b>              | <b>34.080.126</b> | <b>29.022.537</b> | <b>28.137.729</b> |
| Nợ ngắn hạn                      | 13.346.201        | 13.028.891        | 11.309.784        |
| Nợ dài hạn                       | 12.563.609        | 10.554.088        | 8.859.259         |
| Vốn chủ sở hữu                   | 8.170.316         | 5.439.558         | 7.968.685         |
| <b>Tổng nguồn vốn</b>            | <b>34.080.126</b> | <b>29.022.537</b> | <b>28.137.729</b> |
| <b>Cơ cấu tài sản, nguồn vốn</b> |                   |                   |                   |
| Nợ dài hạn/Vốn chủ sở hữu        | 154%              | 194%              | 111%              |
| Nợ ngắn hạn/Vốn chủ sở hữu       | 163%              | 240%              | 142%              |
| Nợ phải trả/Tổng tài sản         | 76%               | 81%               | 72%               |
| Vốn chủ sở hữu/Tổng tài sản      | 24%               | 19%               | 28%               |
| Tài sản dài hạn/Tổng tài sản     | 75%               | 72%               | 71%               |



Nguồn: BCTC Hợp nhất đã được kiểm toán năm 2015, 2016 và năm 2017 -  
 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

**Bảng 29 : Một số chỉ tiêu tài chính hợp nhất Tổng công ty 2015-2017**

| Chỉ tiêu   | 31/12/2015 | 31/12/2016 | 31/12/2017 |
|--|------------|------------|------------|
| <b>Khả năng thanh toán</b>                       |            |            |            |
| Hệ số thanh toán hiện hành                       | 0,64       | 0,62       | 0,72       |
| Hệ số thanh toán nhanh                           | 0,60       | 0,58       | 0,66       |
| <b>Hệ số khả năng sinh lời</b>                   |            |            |            |
| Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản (ROA)    | 2%         | 1%         | 3%         |
| Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Vốn chủ sở hữu (ROE) | 6%         | 7%         | 9%         |
| <b>Hệ số hiệu quả kinh doanh</b>                 |            |            |            |
| Vòng quay tổng tài sản                           | 0,41       | 0,46       | 0,47       |
| Vòng quay khoản phải thu                         | 5,6        | 5,8        | 6,0        |
| Vòng quay khoản phải trả                         | 6,5        | 12,4       | 10,4       |
| Vòng quay hàng tồn kho                           | 24,3       | 29,9       | 22,4       |

Nguồn: BCTC Hợp nhất đã được kiểm toán năm 2015, 2016 và 2017 -  
 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

#### **10.6. Những nhân tố ảnh hưởng tới hoạt động kinh doanh của Tổng công ty trong kỳ báo cáo**

Tổng công ty đã trải qua giai đoạn khó khăn từ năm 2009 do khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế thế giới đã ảnh hưởng hết sức nặng nề đến phát triển ngành hàng hải. Thị trường vận tải biển sụt giảm nghiêm trọng, giá cước vận tải giảm mạnh đã tác động tiêu cực đến hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, số lãi của Tổng công ty giảm dần qua các năm và rơi vào tình trạng thua lỗ năm 2011. Cho đến năm 2014, lợi nhuận trước thuế của Tổng công ty vẫn còn âm 2.469 tỷ đồng, sang năm 2015 Tổng công ty mới cân bằng thu chi và có lãi do thực hiện thành công một số giải pháp tái cơ cấu giai đoạn 2012-2015.

Các doanh nghiệp thành viên của Tổng công ty hoàn thành công tác cổ phần hóa đã dần dần ổn định được năng lực sản xuất kinh doanh, đáp ứng nhu cầu vận tải, lưu thông hàng hoá của thị trường, từng bước nâng cao hiệu quả hoạt động qua các năm.

Khối các doanh nghiệp vận tải biển chịu áp lực 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, ... Giá dầu thô trên thế giới giảm mạnh, bên cạnh mặt tích cực là giúp các doanh nghiệp giảm tỷ trọng chi phí nhiên liệu trong giá thành vận tải, thì mặt tiêu cực là kéo theo cước vận chuyển tiếp tục giảm. Ngoài ra, các doanh nghiệp chịu chi phí lãi vay và khấu hao tài sản cố định cao do các doanh nghiệp hầu hết đều đầu tư tàu trong giai đoạn đỉnh cao của ngành hàng hải, suất đầu tư lớn. Doanh thu khai thác của các doanh nghiệp không đủ trang trải các chi phí. Trong giai đoạn vừa qua, các doanh



ngành đã thực hiện nhiều biện pháp để kiểm soát, cắt giảm chi phí như chi phí sửa chữa, nhiên liệu (là chi phí chiếm đến 40-50% tổng chi phí khai thác tàu), ... đồng thời tích cực tìm kiếm thị trường và điều chỉnh tuyến vận tải nội địa (đối với tàu container) nên hoạt động khai thác đội tàu của hầu hết các đơn vị đã bắt đầu được cải thiện.

Đối với khối các doanh nghiệp khai thác cảng, Tổng công ty đã cổ phần hóa và đẩy mạnh công tác quản trị cũng như nâng cao chất lượng dịch vụ khai thác. So với các đơn vị vận tải biển, các đơn vị kinh doanh khai thác cảng phần lớn có kết quả kinh doanh khả quan hơn như Cảng Hải Phòng, Cảng Đà Nẵng, Cảng Sài Gòn, ... Tuy nhiên, một số cảng còn gặp khó khăn như kinh tế địa phương phát triển chậm, trang thiết bị hiện đại nhưng chưa đạt được hiệu suất khai thác theo như kế hoạch.

Hoạt động tái cơ cấu, thanh lý một số tài sản có giá trị sổ sách lớn đã làm ghi nhận những khoản giảm trừ lớn vào kết quả kinh doanh của doanh nghiệp.

## 11. Vị thế của Tổng công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành

### 11.1. Vị thế của Tổng công ty trong ngành

#### 11.1.1. Vận tải biển

Là doanh nghiệp có quy mô hoạt động đầu ngành, thế mạnh của Tổng công ty trong ngành vận tải biển có thể kể đến, bao gồm:

#### ✦ Vinalines sở hữu đội tàu lớn nhất Việt Nam

Trong lĩnh vực vận tải biển, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là đơn vị sở hữu đội tàu lớn nhất cả nước và đóng vai trò vận tải quan trọng của nền kinh tế. Với đội tàu 84 chiếc, đạt tổng tải trọng 1.800.625 tấn tại thời điểm 31/12/2017, đội tàu của Vinalines chiếm khoảng 25% tổng trọng tải đội tàu biển quốc gia, hàng năm chuyên chở tỷ trọng lớn tổng số lượng hàng hóa xuất và nhập khẩu vào Việt Nam, góp phần vào việc mở rộng giao thương của Việt Nam tới rất nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ.

| Đơn vị: nghìn tấn   | 2015    | 2016    | 2017    |
|---|---------|---------|---------|
| <b>Tổng khối lượng hàng hóa xuất khẩu thông qua cảng biển</b> | 127.523 | 111.535 | 109.952 |
| <b>Tổng khối lượng hàng hóa nhập khẩu thông qua cảng biển</b> | 153.963 | 143.937 | 121.966 |
| <b>Khối lượng hàng vận chuyển của đội tàu Vinalines</b>       | 22.472  | 24.019  | 24.758  |

Nguồn: Cục Hải quan Việt Nam và Vinalines

Đội tàu của Tổng công ty và các công ty con gồm có 65 tàu hàng là tàu chuyên chở hàng khô/rời, tổng trọng tải lên tới gần 1,4 triệu tấn, độ tuổi trung bình trẻ đáp ứng các chuẩn mực tàu quốc tế. Mặt hàng khô, ngoài hàng nông sản là thế mạnh của Việt Nam, các mặt hàng kim loại và vật liệu xây dựng là sản phẩm vận tải chính của đội tàu. Ngoài ra, với 13 tàu container, Tổng công ty thực hiện vận tải hàng nội địa, chủ yếu là các mặt hàng thương phẩm, tuyến tàu container tập trung trên các khu vực tới Hồng Kong, Thái Lan và Singapore.

Đội tàu chở dầu gồm có 06 tàu tại Công ty mẹ - Tổng công ty và các công ty liên danh, liên kết, trong đó 02 tàu tại Công ty mẹ quản lý trực tiếp với trọng tải 50 ngàn tấn. 04 tàu còn lại thuộc CTCP Vận tải biển Việt Nam và Công ty TNHH một thành viên Vận tải Biển Đông. Hình thức khai thác hiện tại là cho thuê dài hạn.

#### ✦ Tuyến vận tải trải rộng

Đối với các loại hình hàng hóa là vận tải hàng khô, Vinalines có mạng lưới vận chuyển tới toàn cầu,



số ngày vận doanh bình quân từ 345 - 355 ngày, phổ biến tại mức 350 ngày. Hệ thống tàu vận tải hàng khô có trọng tải tại các hạng mục đa dạng, từ dưới 13.000 tấn tới 70.000 tấn (*Chi tiết tại Bảng 11 - Tuyến vận tải và hiệu suất khai thác - mục 9.1.1 Vận tải biển*).

Vận tải hàng lỏng, chủ yếu là xăng dầu, Vinalines cũng có tuyến vận tải toàn cầu, trọng lượng tàu là 50.000 tấn, số ngày vận doanh bình quân là 355 ngày trong năm.

#### 📌 **Năng lực thuyền viên dày kinh nghiệm và trình độ cao**

Đối với ngành vận tải biển, thuyền viên đóng một vai trò đặc biệt quan trọng trong việc quản lý, bảo dưỡng và vận hành an toàn tàu. Trong lịch sử ngành hàng hải thế giới, những tai nạn thảm khốc gây thiệt hại về người, hàng hóa, phương tiện và hủy hoại nghiêm trọng về môi trường có thể xuất phát từ sự bất cẩn của thuyền viên trên tàu.

Nhận thức được tầm quan trọng đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) đã đặc biệt quan tâm, chú trọng tới công tác tuyển dụng, đào tạo và sử dụng thuyền viên. Tất cả các thuyền viên của Vinalines được tuyển dụng, đào tạo và sử dụng đều phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy trình được lập ra, thỏa mãn các yêu cầu của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca thuyền viên (STCW 78) và những sửa đổi mới nhất do Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) ban hành. Nhờ đó mà đội tàu của Vinalines đã được vận hành, khai thác hiệu quả, giảm thiểu thời gian lưu tàu, tăng tuổi thọ tàu, góp phần làm giảm các chi phí vận hành tàu. Đồng thời giảm đáng kể số lần tàu bị lưu giữ do các Chính quyền cảng trên thế giới (PSC).

Từ kinh nghiệm nhiều năm trong việc tuyển dụng, đào tạo và sử dụng thuyền viên, mà hiện nay các công ty thành viên của Vinalines đã thành lập ra các trung tâm thuyền viên, ngoài nhiệm vụ tuyển dụng, đào tạo cung ứng thuyền viên cho công ty, hàng năm các trung tâm này còn xuất khẩu hàng nghìn thuyền viên sang các nước có ngành công nghiệp hàng hải phát triển với các yêu cầu ngặt nghèo như: Nhật Bản, Hà Lan, .... Đặc biệt một số Trung tâm thuyền viên này còn là nơi huấn luyện và đào tạo cho các thủy thủ nước ngoài, như Nigeria, ...

Dịch vụ xuất khẩu thuyền viên không những chỉ đem lại lợi ích tạo công ăn việc làm cho thuyền viên Việt Nam, đem lại doanh thu về cho công ty, mà còn là dịp để thuyền viên được đào tạo trong các môi trường làm việc chuyên nghiệp trên tàu, đặc biệt đối với những loại tàu có yêu cầu khắt khe về an toàn như tàu dầu, tàu chở hóa chất, tàu chở khí hóa lỏng, ... Do vậy mà mỗi khi các thành viên của Vinalines có những loại tàu mới đưa vào khai thác đều có thể chủ động được nguồn nhân lực, hạn chế việc thuê các sỹ quan nước ngoài góp phần tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp.

Để đảm bảo thuyền viên của các công ty thành viên của Vinalines đạt được các chuẩn mực về đạo đức nghề nghiệp, trình độ và kinh nghiệm chuyên môn, ngoại ngữ, ... Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã ban hành "Quy chế thống nhất thuyền viên Vinalines" để các công ty thành viên tuân theo. Hàng năm Vinalines lấy ngày thuyền viên thế giới (20/6) là mốc để tổ chức Hội nghị thuyền viên Vinalines, đây là cơ hội để các Trung tâm thuyền viên, công ty sử dụng thuyền viên, thuyền viên, cán bộ quản lý, ... chia sẻ kinh nghiệm, cập nhật các quy định mới. Thuyền viên của Vinalines luôn được đảm bảo các quyền lợi về bảo hiểm, phúc lợi xã hội, y tế, lương, ... tuân thủ các yêu cầu của Công ước Lao động hàng hải MLC 2006.

Các Trung tâm thuyền viên lớn của Vinalines bao gồm: Vosco, MMS, Inlaco, Vitranschart.

#### 📌 **Mạng lưới khách hàng là các doanh nghiệp lớn cả trong và ngoài nước**

Đối với các doanh nghiệp trong nước, thị phần của Tổng công ty tập trung vào các khách hàng lớn, là các doanh nghiệp nhà nước với lượng hàng hóa vận chuyển định kỳ, ổn định như các mặt hàng than, khoáng sản, kim loại thường, các mặt hàng cho xây dựng, dầu khí, và mặt hàng nông sản, lương thực thực phẩm. Đây là một trong những nguồn thu ổn định của Tổng công ty, đồng thời đóng góp một mảng thị phần không nhỏ mà Vinalines chiếm trong tổng thị phần vận tải cả nước.

Các khách hàng quốc tế cũng là những thương hiệu uy tín lâu năm về thuê tàu, chủ yếu vận tải quặng



thô. Các khách hàng tại các thị trường đa dạng, thậm chí bao gồm cả những thị trường nhiều yêu cầu chất lượng như châu Âu, Mỹ.

### 11.1.2. Khai thác cảng biển

Vị thế trong khối doanh nghiệp dẫn đầu cả nước của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực khai thác cảng biển được khẳng định nhờ vào các thế mạnh:

#### ✚ Hệ thống cảng biển trải dài khắp toàn quốc và tại vị trí trọng yếu

Công ty mẹ - Tổng công ty hiện có vốn góp tại 14 doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển và 01 doanh nghiệp khai thác cảng thủy nội địa (Cảng Khuyến Lương). Trong đó, 10 doanh nghiệp là công ty con của Tổng công ty.

Về mô hình doanh nghiệp, trong đầu tư và quản lý khai thác cảng biển của Vinalines có sự đa dạng của các loại hình doanh nghiệp: 03 cảng liên doanh, 01 công ty TNHH một thành viên, 01 công ty TNHH 2 thành viên và 10 cảng là công ty cổ phần.

Về năng lực khai thác, số lượng cầu cảng của các doanh nghiệp Vinalines là 72 cầu cảng (hơn ¼ số lượng cầu cảng cả nước) với tổng chiều dài gần 13.000 m (1/5 tổng chiều dài cầu cảng cả nước), tổng công suất thiết kế khoảng 142,7 triệu tấn/năm, chiếm 26,29% tổng công suất thiết kế của hệ thống cầu cảng quốc gia.

Hệ thống cảng biển thuộc Vinalines được phân bố trải dài từ Bắc đến Nam, hầu hết các cảng đều nằm tại các vị trí thuận lợi trong lưu thông hàng hóa và là cảng loại I - cảng trọng yếu, có vị trí quan trọng trong vận tải hàng hóa, là đầu mối giao thông, cửa ngõ giao thương có ý nghĩa lớn trong phát triển kinh tế trong khu vực và an ninh quốc phòng. (Chi tiết vị trí các cảng của Vinalines tại Hình 2)

Các cảng liên doanh, cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép - Thị Vải của Tổng công ty được đầu tư xây dựng đồng bộ, trang thiết bị hiện đại sánh tầm khu vực, có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lên đến 190.000 tấn.

#### ✚ Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển đạt số lượng lớn

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển của Vinalines chiếm tỷ lệ lớn (xấp xỉ 30%) so với tổng sản lượng hàng hóa xuất và nhập khẩu qua các cảng biển tại Việt Nam, tỷ lệ này giữ ở mức tương đối ổn định qua các năm:

| <b>Đơn vị: nghìn tấn</b>                               | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Tổng khối lượng hàng hóa xuất khẩu thông qua cảng biển | 127.523     | 111.535     | 109.952     |
| Tổng khối lượng hàng hóa nhập khẩu thông qua cảng biển | 153.963     | 143.937     | 121.966     |
| Khối lượng hàng hóa qua cảng Vinalines                 | 70.386      | 79.257      | 88.365      |

Nguồn: Cục Hải quan Việt Nam và Vinalines

### 11.1.3. Dịch vụ hàng hải

Đứng trên khía cạnh là một Tổng công ty quy mô lớn, Vinalines cũng cung cấp mảng dịch vụ hàng hải như một ngành hỗ trợ và song song với hai lĩnh vực kinh doanh chủ yếu là vận tải biển và khai thác cảng nhằm hoàn thiện gói sản phẩm hàng hải hoàn chỉnh cho khách hàng. Tuy nhiên, nếu chỉ tính riêng trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải, Tổng công ty cũng có những thế mạnh vượt trội so với các công ty trong ngành, bao gồm:

#### ✚ Các dịch vụ hàng hải đa dạng

Vinalines vận hành đồng thời 06 loại hình dịch vụ hàng hải chính, trong đó trải từ dịch vụ vận tải đa



phương thức, dịch vụ đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, đại lý giao nhận, kho bãi, bốc xếp hàng hóa tới cung ứng, vệ sinh tàu biển và kiểm đếm hàng hóa. Để vận hành được khối lượng dịch vụ này, phần lớn các dịch vụ giao nhận, vận tải đa phương thức và kho bãi được Vinalines triển khai thông qua Công ty Dịch vụ hàng hải Vinalines Hải Phòng và Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải.

Triển khai các lĩnh vực còn lại, Vinalines có 08 công ty con để cung cấp dịch vụ rộng khắp cả nước.

#### **✚ Tận dụng hệ thống khách hàng lớn, dịch vụ đại lý tàu biển đứng đầu ngành**

Đối với lĩnh vực đại lý tàu biển, CTCP Đại lý Hàng hải Việt Nam là đơn vị đứng đầu trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ môi giới hàng hải, đại lý tàu biển. Các khách hàng của CTCP Đại lý Hàng hải Việt Nam trong lĩnh vực đại lý tàu biển là các hãng tàu lớn trên thế giới như Namsung Shipping, Sinotrans Container Line, NYK Line, ... Đối với lĩnh vực dịch vụ đại lý vận tải, logistics gồm Bunge Daio, Sumiso, Louis Dreyfus, ...

#### **✚ Sở hữu hệ thống kho bãi rộng khắp cả nước với diện tích lớn**

Vinalines sở hữu diện tích kho bãi của các công ty dịch vụ hàng hải trong Tổng công ty lên tới 537.689 m<sup>2</sup>, bao gồm 7.978 m<sup>2</sup> diện tích kho CFS, 7.516 m<sup>2</sup> diện tích kho ngoại quan, tập trung chủ yếu là kho bãi container với diện tích 270.719 m<sup>2</sup> và 40.140 m<sup>2</sup> diện tích ICD. Các công ty con, công ty liên kết của Công ty mẹ - Tổng công ty quản lý và khai thác các trung tâm phân phối hàng hoá, ICD lớn trên toàn quốc như ICD Nam Hoà, ICD Lào Cai, hệ thống kho CFS tại Đình Vũ, Hải Phòng.

Hệ thống kho bãi này hỗ trợ Tổng công ty triển khai các dịch vụ kho bãi đảm bảo sức chứa cho các lô hàng lớn, hỗ trợ cho dịch vụ vận tải hàng container, đặc biệt là mặt hàng khô – mặt hàng vận tải chủ lực của Tổng công ty trong các chuyến hàng xuất – nhập khẩu và quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam.

### **11.2. Triển vọng phát triển ngành**

#### ***Dự báo tăng trưởng kinh tế và thương mại toàn cầu***

Ngân hàng Thế giới (WB) dự báo tổng sản phẩm quốc nội (GDP) toàn cầu sẽ tăng trưởng 2,9% vào năm 2018. Dự báo tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình giai đoạn 2017-2020 của Mỹ đạt mức 2.95%, khu vực EU 28 là 1.97% và Eurozone 1,74%, Trung Quốc tăng trưởng chậm lại với mức 6,6% trong năm 2017 và các năm tiếp theo đến 2020 chỉ đạt 6,61%, các nền kinh tế đang nổi ở mức trên 4% do sự dẫn dắt của kinh tế thế giới và nền kinh tế Ấn Độ.

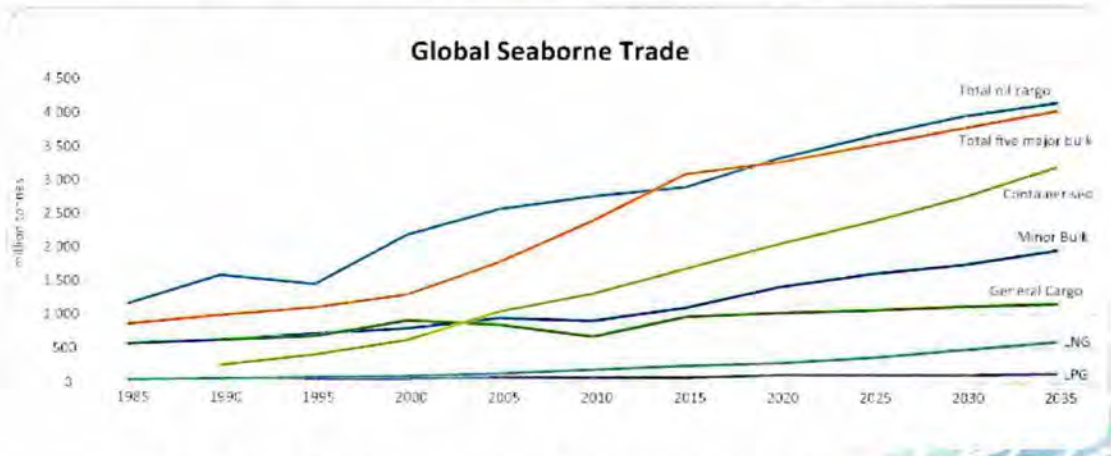
Thương mại thế giới được dự báo tăng trưởng ở mức 4,98% trong giai đoạn 2017-2020. Trong giai đoạn tới, thương mại nội khối châu Á sẽ có tầm ảnh hưởng lớn đến cầu thế giới. Khu vực Trung Đông, Bắc Mỹ và tiểu vùng Sahara sẽ có những thay đổi đáng kể trong việc mở cửa thương mại, do đó khu vực này sẽ đóng vai trò lớn trong việc lắp ráp và sản xuất hàng hóa.

#### ***Dự báo thị trường vận tải biển quốc tế***

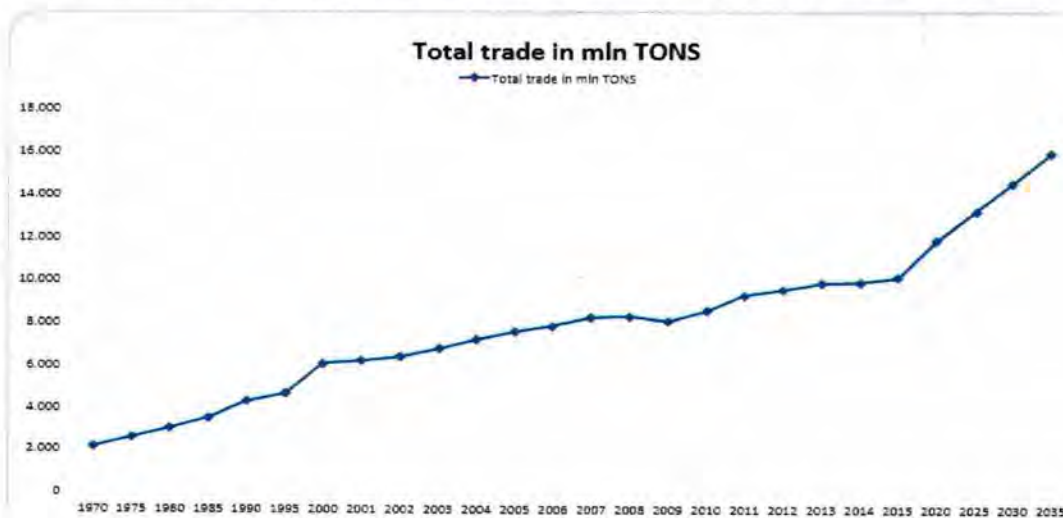
Thương mại hàng hải toàn cầu được dự báo tăng trên 15.000 triệu tấn vào năm 2035, trong đó tổng sản lượng hàng khô vận tải bằng đường biển sẽ tăng trưởng đạt 6.000 triệu tấn, sản lượng container đạt 3.100 triệu tấn và sản lượng dầu vận chuyển bằng đường biển tăng 1,8%.



**Hình 3 : Diễn biến và dự báo tăng trưởng thương mại toàn cầu đến 2035**



**Hình 4 : Tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển qua các năm**



Nguồn: Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF)

### **Thị trường tàu hàng khô**

#### **a. Nhu cầu vận tải**

Thị trường hàng khô 4 tháng đầu năm 2018 đã liên tục đi xuống sau khi đạt đỉnh cao vào cuối năm 2017 với BDI đạt 1.730 điểm. Thị trường cước vẫn có xu hướng giảm so với những tháng liền trước. Nguyên nhân chính khiến thị trường chưa thể hồi phục là do sự mất cân bằng cung cầu vẫn chưa được cải thiện.

Dự đoán trong thời gian 2018-2020 thị trường sẽ có thể có sự tăng đột biến do ảnh hưởng của nền kinh tế, chính trị thế giới và sự dư thừa tấn trọng tải so với nhu cầu về hàng hóa vẫn chưa được cải thiện mạnh mẽ. Thời gian tới, Trung Quốc sẽ giảm các dự án than nhiệt điện nên nhu cầu về than sắp tới của Trung Quốc sẽ giảm. Nếu không chạy được hàng than Trung Quốc thì việc khai thác các tàu handymax rất khó khăn như đã gặp phải những năm trước đây khi chạy các tuyến khác.

#### **b. Nguồn cung tàu**

Đội tàu hàng khô thế giới đang có xu hướng tăng trưởng chậm lại, dự báo năm 2018 tăng 1,6% (theo Báo cáo ngày 9/3 của BIMCO) và 1,8% theo phân tích của IHS Markit ngày 10/3/2017. Cũng theo IHS, trong vòng 3 năm tới, tăng trưởng đội tàu sẽ giảm dần xuống trung bình còn 1% so với mức tăng trưởng của nhu cầu vận tải. Trong giai đoạn 2016-2020, dự kiến sẽ có 177 tàu hàng khô tương đương 1.039 triệu tấn GT được bàn giao mỗi năm, trong khi lượng tàu đưa đi phá dỡ vẫn được duy



tri ổn định trong giai đoạn này, khoảng 323 đến 340 tàu tương đương 1,3 đến 1,4 triệu GT mỗi năm.

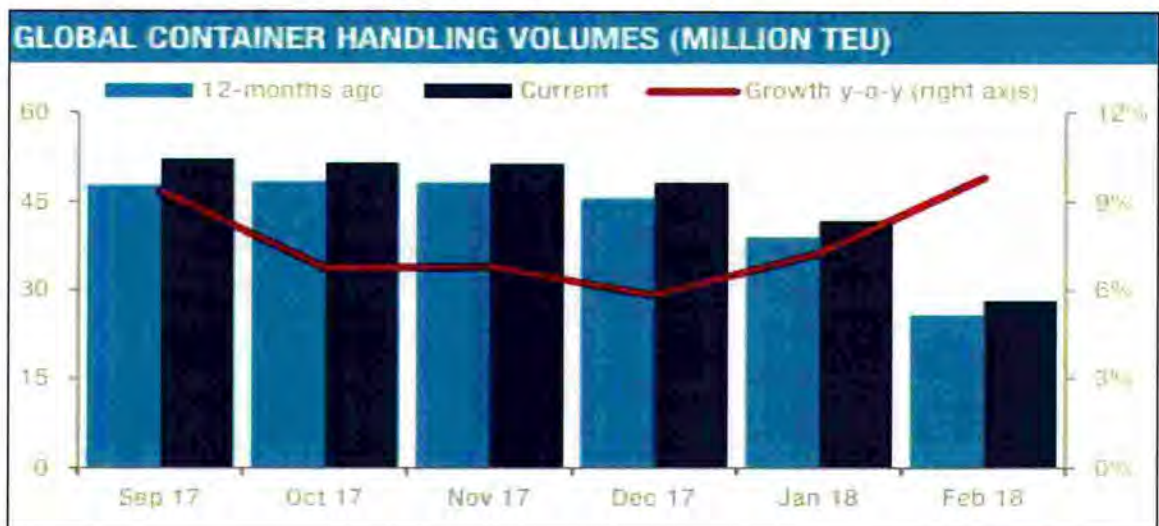
#### ✚ **Thị trường tàu container**

Năm 2018 tiếp tục là năm đầy thử thách cho thị trường vận tải container toàn cầu với số lượng lớn tàu container dự kiến bàn giao sẽ khiến cho tình trạng thừa cung trở nên đáng lo ngại hơn.

##### **a. Nhu cầu vận tải**

Nhu cầu vận tải container toàn cầu trong năm 2017 đạt mức tăng trưởng trung bình từ 5,5% so với năm 2016, và dự kiến tăng trưởng tiếp tục đạt 5% trong năm 2018, trong đó riêng tuyến châu Á - Bắc Mỹ và Châu Á - Châu Âu đã tăng trưởng tới 5-6%, và đặc biệt tuyến vận tải có tăng trưởng vượt trội và được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì mức tăng trưởng này là tuyến Á - Bờ Đông Bắc Mỹ với mức tăng trưởng đạt 8%. Với dự báo tăng trưởng kinh tế được đề cập tại Mục I nói trên, trong đó các quốc gia phát triển, nơi điều tiết phần lớn nhu cầu vận chuyển container toàn cầu như Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản và khu vực Châu Âu, vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng hiện nay thì nhu cầu vận chuyển container trong giai đoạn 2018-2020 được kỳ vọng sẽ tiếp tục tăng trưởng với tốc độ dự báo từ 4-6%/năm.

**Hình 5 : Tổng sản lượng xếp dỡ container toàn cầu từ T9/2017 - T2/2018**



Nguồn: Drewry

##### **b. Nguồn cung tàu**

Dựa trên số liệu về kế hoạch đặt đóng và bàn giao tàu container hiện nay, lượng tàu container toàn cầu tăng 3,8% trong năm 2017, 1,5% trong 4 tháng đầu năm 2018, 1,2% trong năm 2019 và 0,01% trong năm 2020, trong khi tốc độ tăng trưởng năm 2016 vừa qua chỉ đạt 1,2%. Tốc độ tăng trưởng của đội tàu trong giai đoạn tới sẽ vượt xa tốc độ tăng trưởng của nhu cầu vận tải (trong suốt 5 năm qua chỉ ở mức 3,1%/năm).

Tuổi tàu trung bình của đội tàu container thế giới hiện nay khoảng 12 tuổi, trong đó chỉ phân khúc dưới 1700 TEU có độ tuổi trung bình cao nhất là 17 tuổi. Dự báo từ 2018- 2020, tỷ lệ tàu container đưa đi phá dỡ sẽ được duy trì ít nhất ở mức 2%/năm, đặc biệt khi giá nhiên liệu vẫn tiếp tục ở mức thấp. Tỷ lệ này không đủ để cải thiện tình trạng mất cân bằng cung cầu, trừ khi tốc độ tăng trưởng nhu cầu vận tải đạt ít nhất 4%/năm.



**Hình 6 : Dự báo tăng trưởng cung cầu thị trường vận tải container toàn cầu đến năm 2020**



Nguồn: Crucial Perspective

### Thị trường tàu dầu

#### a. Nhu cầu vận tải

OPEC dự báo thị trường tàu chở dầu sản phẩm tiếp tục khó khăn trong các năm tới với xuất khẩu toàn cầu dự kiến giảm xuống còn 14,6 triệu thùng /ngày vào cuối năm 2025 mặc dù nhu cầu dầu vẫn đang có xu hướng tăng lên. Số lượng tàu đóng mới vẫn tiếp tục tăng trong khi số lượng tàu phá dỡ quá ít sẽ khiến cước giao ngay giảm xuống và nhu cầu tàu không được cải thiện. Cân bằng cung cầu chỉ có thể được thiết lập lại vào năm 2020 khi hàng loạt dự án mở rộng hệ thống nhà máy lọc dầu được triển khai ở các nước đang phát triển, đặc biệt tại khu vực Trung Đông trong khi nhu cầu nhập khẩu dầu sản phẩm sẽ tiếp tục giảm xuống tại Mỹ và khu vực châu Âu.

#### b. Nguồn cung tàu

Thị trường tàu dầu sản phẩm trong năm 2017 và 4 tháng đầu năm 2018 vẫn phải đối mặt với tình trạng thừa cung, với giá cho thuê giảm còn một nửa chỉ trong vòng 6 tháng và hiện đang gần chạm mức thấp trước đó, trong khi cước tàu giao ngay lại có xu hướng tăng nhẹ. Đội tàu dầu sản phẩm tăng trưởng 6% trong năm 2016 và có dấu hiệu giảm nhiệt trong năm 2017. Theo số liệu thống kê từ IHS Maritime & Trade, tổng trọng tải đội tàu dầu sản phẩm sẽ tăng 3,5% trong năm 2017 và 1,3% trong năm 2018, riêng đội tàu MR chỉ tăng khoảng 3% trong năm 2017 và chỉ 1,1% trong năm 2018.

### Dự báo thị trường vận tải nội địa

#### Thị trường tàu hàng khô

Trong năm 2016 đội tàu Việt Nam vẫn gặp nhiều khó khăn khi thị trường có nhiều biến động tiêu cực:

- Các thị trường truyền thống của đội tàu Việt Nam đa số là các thị trường có tỷ suất lợi nhuận thấp. Các tuyến có giá cước khá như Hàn Quốc, Nhật Bản, Bắc Trung Quốc thì tàu Việt Nam không đủ điều kiện để đi đến, hoặc có thể đến nhưng thường xuyên bị bắt giữ, làm phát sinh nhiều chi phí không dự kiến trước được.
- Những tuyến thường xuyên của tàu Việt Nam như Thái Lan đi Myanmar, Ấn Độ đi Bangladesh, Ấn Độ đi Maldives, Việt Nam đi Philippines, Việt Nam đi Malaysia, Việt Nam đi Bangladesh, ... là những tuyến mà chủ hàng thường ép giá cước, ép điều khoản hợp đồng.



- Nhiều công ty vận tải về thị trường trong nước để vận chuyển hàng nội địa do nhu cầu gia tăng khi các nhà máy nhiệt điện Vĩnh Tân, Trà Vinh, ... bắt đầu hoạt động, các dự án đầu tư phát triển tại đảo Phú Quốc. Tuy nhiên, hệ thống làm hàng tại các cảng thuộc khu vực này chưa được trang bị đầy đủ, hạ tầng vẫn còn chưa ổn định dẫn đến tình trạng làm hàng chậm, cầu cảng không đủ tiếp nhận các tàu có tải trọng lớn, đẩy chi phí logistics gia tăng, theo đó cước vận tải bị ảnh hưởng theo hướng giảm.

Dự báo trong thời gian tới, thị trường vận tải dành cho đội tàu Việt Nam vẫn chưa khả quan:

- Từ năm 2017 nhu cầu các loại hàng như thạch cao từ Trung Đông về Việt Nam hoặc than đá từ Indonesia, Úc, Trung Quốc về Việt Nam sẽ tăng do nhu cầu sử dụng của các nhà máy xi măng và các nhà máy nhiệt điện tăng cao. Tuy nhiên, đối với các loại hàng này, tàu Việt Nam không đủ điều kiện tham gia vận tải mà hầu như toàn bộ do đội tàu nước ngoài đảm trách.
- Về mặt hàng gạo, lượng xuất qua Trung Quốc các năm trước chủ yếu bằng đường tiểu ngạch, việc vận chuyển hoàn toàn do các công ty vận chuyển đường biển Việt Nam đảm trách do tận dụng được lợi thế các tàu 3.000 DWT. Từ năm 2017, các doanh nghiệp Trung Quốc hầu hết mua gạo chính ngạch (với số lượng lớn), đội tàu Việt Nam vận chuyển không nhiều bởi không cạnh tranh lại với tàu Trung Quốc.
- Các mặt hàng thường xuyên xuất khẩu của Việt Nam như gỗ dăm được vận chuyển bằng các tàu chuyên dùng của Trung Quốc, Nhật Bản là chủ yếu; có vài công ty Việt Nam đầu tư tàu để làm hàng này nhưng không nhiều. Hàng sắn lát xuất đi Trung Quốc cũng chủ yếu do đội tàu Trung Quốc đảm trách.

Do vậy, đội tàu Việt Nam sẽ còn gặp nhiều thách thức khi nguồn hàng vẫn chưa tốt, các tuyến hàng vẫn không có gì thay đổi, đa số là những loại hàng giá trị thấp và làm hàng khó khăn; cạnh tranh về giá giữa các doanh nghiệp Việt Nam để dành cho được hợp đồng vận chuyển vẫn tiếp tục diễn ra.

Cơ hội cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam là trong nước các nhà máy nhiệt điện hoạt động mạnh, các khu công nghiệp trong nước phát triển, thị trường xây dựng ở Phú Quốc được thúc đẩy sẽ tạo cú hích tăng nhu cầu vận chuyển.

**Bảng 30 : Một số hàng hóa xuất nhập khẩu chính trong năm 2016**

| Stt       | Sản phẩm                 | Sản lượng (tấn) | Giá trị (USD) |
|-----------|--------------------------|-----------------|---------------|
| <b>I</b>  | <b>Xuất khẩu</b>         |                 |               |
| 1         | Dầu thô                  | 6.849.594       | 2.357.575.301 |
| 2         | Than đá                  | 1.276.694       | 141.065.451   |
| 3         | Quặng và khoáng sản khác | 2.073.700       | 147.366.953   |
| 4         | Clinker và xi măng       | 14.733.804      | 561.007.952   |
| 5         | Sắt thép các loại        | 3.476.118       | 2.030.699.554 |
| 6         | Hàng thủy sản            |                 | 7.053.125.559 |
| 7         | Gạo                      | 4.835.718       | 2.171.813.253 |
| <b>II</b> | <b>Nhập khẩu</b>         |                 |               |
| 1         | Hàng thủy sản            |                 | 1.106.069.250 |
| 2         | Than đá                  | 13.327.310      | 927.383.429   |
| 3         | Quặng và khoáng sản khác | 6.240.430       | 519.371.747   |



| Stt | Sản phẩm          | Sản lượng (tấn) | Giá trị (USD) |
|-----|-------------------|-----------------|---------------|
| 4   | Xăng dầu các loại | 11.855.795      | 4.944.149.572 |
| 5   | Sắt thép các loại | 18.366.293      | 8.016.213.704 |
| 6   | Dầu thô           | 435.422         | 157.719.362   |
| 7   | Phế liệu sắt thép | 3.899.693       | 872.081.909   |

#### 🚩 **Đánh giá thị trường hàng hóa mục tiêu**

##### ➤ **Than:**

Năm 2017, ngành than có nhiều tín hiệu khả quan, nhất là về thị trường tiêu thụ. Một số đối tác truyền thống sau một thời gian gián đoạn đã quay lại ký kết hợp đồng tiêu thụ. Giá một số khoáng sản trên thị trường thế giới có dấu hiệu phục hồi, đặc biệt là than đá.

Thị trường trong nước đã có dấu hiệu tốt trở lại. Năm 2017, TKV tiêu thụ khoảng 36 triệu tấn than, trong đó, tiêu thụ trong nước đạt trên 34 triệu tấn, xuất khẩu 2 triệu tấn than. Sản xuất than thành phẩm 33 triệu tấn, còn lại là huy động sản lượng than tồn kho. Hiện nay, TKV tiếp tục hoàn thành việc ký hợp đồng mua bán than với các khách hàng mua than ở thị trường trong và ngoài nước, các hợp đồng bảo hiểm và vận tải than. Đặc biệt, TKV đang chuẩn bị trao đổi hợp đồng dài hạn xuất khẩu than với các khách hàng thép Nhật Bản, ...

##### ➤ **Gạo:**

Theo Hiệp hội Lương thực Việt Nam (VFA), dự kiến trong 6 tháng cuối năm sẽ xuất khẩu thêm khoảng 2,97 triệu tấn gạo. Giá gạo xuất khẩu tăng liên tục nhờ nhu cầu đang gia tăng trên thị trường thế giới, nhất là từ những nước nhập khẩu gạo ở khu vực châu Á. Sau khi ký kết Bản ghi nhớ thương mại gạo với Việt Nam, Bangladesh đã yêu cầu mua ngay 200.000 tấn gạo, Philippines dự kiến sẽ phải nhập khẩu tối thiểu 1,5-1,6 triệu tấn gạo. Mới đây, Malaysia đã quay lại mua của Việt Nam 40.000 tấn gạo và đang mua thêm 80.000 tấn. Indonesia cũng đang dự tính có thể nhập khẩu gạo trở lại. Nhu cầu nhập gạo từ 2 thị trường quan trọng khác là Trung Quốc và châu Phi đang có xu hướng tăng lên.

##### ➤ **Phân bón:**

Thị trường phân bón hiện đa dạng về chủng loại, nguồn cung và giá cả có sự cạnh tranh giữa các thương hiệu. Với nguồn cung đang có dấu hiệu vượt cầu, giá phân bón còn tiếp tục giảm hoặc bình ổn. Thị trường xuất khẩu của Việt Nam tiếp tục khả quan. Mục tiêu của các doanh nghiệp sản xuất phân bón là hướng tới các nước trong khu vực Đông Nam Á, với diện tích đất nông nghiệp lớn và nhu cầu phân bón các loại tăng mạnh như Campuchia, Myanmar, Lào và Thái Lan.

##### ➤ **Thép:**

Theo Tổng Cục Hải Quan, xuất khẩu sắt thép các loại của Việt Nam trong 5,5 tháng đầu năm 2017 đạt 1,78 triệu tấn, tăng mạnh so với cùng kỳ năm ngoái. Về nhập khẩu, tổng lượng sắt thép nhập khẩu đạt hơn 6,8 triệu tấn, trị giá gần 4 tỷ USD, giảm gần 13% về lượng nhưng trị giá tăng 32,8% so với cùng kỳ năm trước.

Trung Quốc vẫn là thị trường nhập khẩu thép lớn nhất của Việt Nam, chiếm gần 50% tổng lượng thép nhập khẩu trong 5 tháng đầu năm 2017 với lượng nhập khẩu hơn 3,33 triệu tấn.

Tổng lượng thép tiêu thụ trong 6 tháng đầu năm 2017 đạt 7,838 triệu tấn, tăng 11,7% so với cùng kỳ năm 2016, trong đó, lượng thép xây dựng đạt 4,231 triệu tấn, tăng 10,3%; ống thép đạt 1,029 triệu tấn, tăng 19,2%; tôn mạ đạt 1,606 triệu tấn, tăng 19,7%; thép cán nguội đạt 0,926 triệu tấn, giảm 1,6%.

##### ➤ **Xi măng, clinker:**

Trong 6 tháng đầu năm 2017, tổng lượng tiêu thụ xi măng và clinker của toàn ngành đạt 38,25 triệu tấn, tăng 4% so với cùng kỳ năm 2016. Tổng lượng xi măng tiêu thụ nội địa toàn xã hội 6 tháng đầu năm đạt 28,7 triệu tấn, tương đương với mức tiêu thụ cùng kỳ năm 2016. Cũng trong 6 tháng đầu năm 2017, Việt Nam đã xuất khẩu được 9,5 triệu tấn xi măng và clinker, trị giá xuất khẩu thu về đạt



330,8 triệu USD; tăng cả về lượng và trị giá so với cùng kỳ năm 2016, với mức tăng tương ứng 19,9% và 12,4%.

Bangladesh và Phillippin vẫn là hai thị trường xuất khẩu xi măng và clinker lớn nhất của Việt Nam; trong đó trị giá xuất khẩu xi măng và clinker sang Bangladesh trong 6 tháng đầu năm 2017 chiếm tỉ trọng 35,2% và Phillippin chiếm tỉ trọng 33,8% trong tổng giá trị xuất khẩu mặt hàng này.

### Thị trường tàu container

#### a. Dự báo hàng hoá vận tải nội địa

Hàng hoá vận chuyển container bằng đường biển nội địa chủ yếu vẫn là các mặt hàng truyền thống như:

- Từ Bắc vào Nam: Vẫn tập trung các mặt hàng nguyên liệu như bột đá, vôi, than, phân DAP, lân và NPK, ... Bên cạnh đó, các mặt hàng tiêu dùng như điện tử, xe máy, giấy, đồ gia dụng, sản phẩm sữa; nguyên liệu ván ép, xơ sợi, ...
- Từ Nam ra Bắc: Nông sản (*chủ yếu là gạo*), thức ăn chăn nuôi, các mặt hàng tiêu dùng như nước giải khát, thực phẩm (*bột ngọt, hạt nêm, mì gói*), sữa bột và sữa nước, điện tử và điện lạnh, hóa mỹ phẩm (*bột giặt, nước xả vải, dầu tắm gội, kem đánh răng*), ...

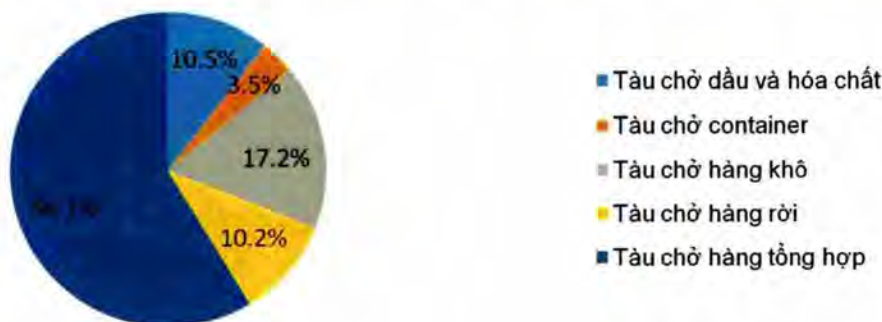
Hàng hoá vận chuyển tiếp tục được chuyển đổi phương thức từ đường bộ, đường sắt sang đường biển theo xu hướng vận tải container hóa tại khu vực miền Trung (Nha Trang, Quy Nhơn, Đà Nẵng, Nghệ An, ...), đặc biệt kể từ khi Bộ Giao thông Vận tải thực hiện nghiêm việc kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ.

Tại khu vực Cái Mép, cơ sở hạ tầng của các cảng trong khu vực này đang dần được hoàn thiện, kết hợp với việc sáp nhập, thành lập và điều chỉnh luồng tuyến của các liên minh vận tải lớn trên thế giới đã đẩy mạnh nhu cầu đưa tàu ghé Cái Mép của các MLO. Các tàu ghé Cái Mép là các tàu đi Châu Âu và Mỹ với kích cỡ tàu lớn, lượng hàng hoá từ khu vực phía Nam không đủ xếp tàu nên sẽ cần thu hút thêm hàng hoá từ phía Bắc và miền Trung để đảm bảo hệ số tận dụng dung tích lớn nhất khi tàu rời Cái Mép.

Nhu cầu vận chuyển hàng hoá giữa khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) với các khu vực khác trong nước tiếp tục tăng. Trên thực tế, với chi phí đường bộ cao, các nhà sản xuất có xu hướng lựa chọn phương thức vận chuyển hàng hoá trong container bằng sà lan đến và đi khu vực này. Bên cạnh đó, các nhà máy sản xuất lớn đang có xu hướng được dịch chuyển xây dựng tại khu vực ĐBSCL, do vậy, nhu cầu vận chuyển hàng dự án (máy móc, thiết bị, ...) để phục vụ việc xây dựng nhà máy là rất lớn.

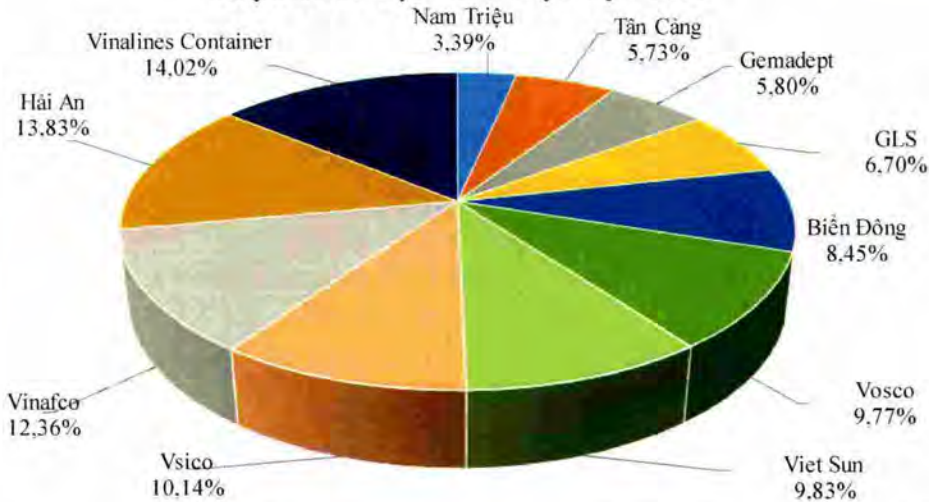
Với những phân tích, dự báo trên, dự kiến nhu cầu vận chuyển hàng hóa nội địa tiếp tục tăng trưởng 2-3% trong giai đoạn 2018-2020.

**Hình 7 : Cơ cấu đội tàu chờ hàng của Việt Nam năm 2016 theo chủng loại**





### THỊ PHẦN VẬN TẢI NỘI ĐỊA 2016



#### b. Dự báo nhu cầu vận chuyển của các nước lân cận

Các hiệp định thương mại giữa Việt Nam và các nước trong khu vực tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa:

##### ➤ Lào

Việt Nam hiện là một trong những nhà đầu tư hàng đầu trong số các nước đầu tư tại Lào với tổng số vốn đầu tư tích lũy vào khoảng trên 5 tỷ USD tại hơn 270 dự án, đa dạng về ngành nghề và trải dài trên nhiều địa bàn khác nhau của Lào.

Cơ cấu hàng hóa của Việt Nam xuất khẩu sang thị trường Lào chủ yếu là: Thủy sản, giày da, may mặc, vật liệu xây dựng, phân bón; cơ cấu hàng hóa nhập khẩu chủ yếu vẫn là gỗ và sản phẩm từ gỗ, kim loại thường, quặng, nguyên phụ liệu thuốc lá, ...

Việc tập trung khai thác các tuyến vận chuyển hàng hóa từ Vũng Áng hoặc từ Đà Nẵng (bằng đường bộ) sang Lào cũng như đưa hàng container quá cảnh của Lào qua cảng Vũng Áng thay vì đi các cảng Thái Lan nhằm rút ngắn cung đường vận chuyển, tiết kiệm chi phí thực sự là cơ hội tốt cho các doanh nghiệp vận tải biển cũng như logistics của Việt Nam.

##### ➤ Campuchia

Các mặt hàng xuất từ khu vực TP. Hồ Chí Minh và ĐBSCL đi Phnom Penh chủ yếu là gạch, vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng (mỹ gói, mỹ phẩm, bia, ...), thủy sản và lúa gạo. Các mặt hàng từ Phnom Penh đi Hải Phòng/Đà Nẵng bao gồm vỏ lon/nước ngọt. Nhóm hàng trung chuyển bao gồm các loại mặt hàng nguyên vật liệu nhập khẩu qua cảng Tp. Hồ Chí Minh, Bà Rịa Vũng Tàu đi Phnom Penh & các mặt hàng nhập về Tp. Hồ Chí Minh (chủ yếu qua cảng Cái Mép) là may mặc, dệt may, nước ngọt, ... Phần lớn các mặt hàng này (chiếm khoảng 80%) là hàng trung chuyển nối từ cảng Cái Mép xuất đi Châu Âu/Mỹ, số còn lại về cảng Cát Lái để xuất đi Nhật/Hàn Quốc/Trung Quốc.

##### ➤ Khu vực Nam Trung Quốc

Trung Quốc luôn đứng đầu các thị trường nhập siêu lớn nhất của Việt Nam với hầu hết các mặt hàng máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu.

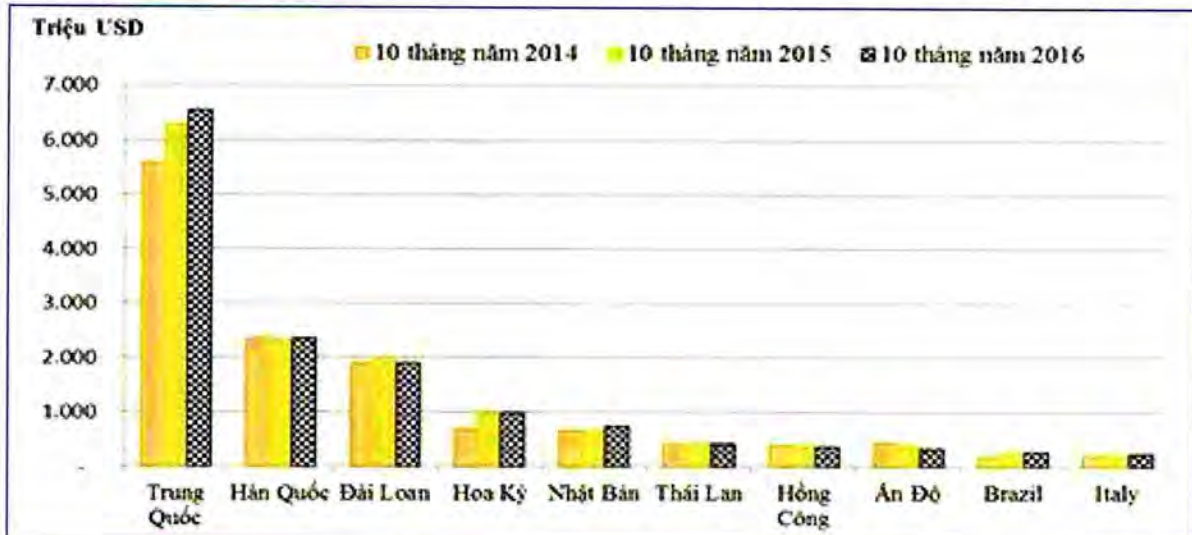
Về xuất khẩu, hàng hóa xuất khẩu vẫn là các mặt hàng truyền thống, chủ yếu là hàng gia công và nguyên liệu khoáng sản. Bên cạnh các mặt hàng trên cũng phải kể đến nhu cầu xuất khẩu thủy hải sản sang Trung Quốc tăng mạnh.

Với dự báo về tình hình thị trường vận tải container nội địa cũng như dự báo về nhu cầu vận chuyển của một số nước lân cận như trên đây, có thể thấy, nhu cầu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu và nội địa bằng đường biển của Việt Nam sẽ có xu hướng ngày càng tăng, việc phát triển vận tải biển nội



địa, phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics của Vinalines Container là tất yếu trong xu hướng của nền kinh tế, phù hợp với chiến lược phát triển chung của Tổng công ty, của ngành giao thông vận tải.

**Hình 8 : Tỷ trọng nhập khẩu từ các nước trên thế giới vào Việt Nam giai đoạn 2014-2016**



Nguồn: Tổng cục thống kê

**c. Dự báo xu hướng phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam**

Với sự phục hồi dần của kinh tế thế giới, khi Việt Nam tham gia Hiệp định TPP, EVFTA, việc xuất nhập khẩu hàng hóa sẽ mở ra một loạt cơ hội mới với nhiều thách thức. Cùng với sự phát triển ngoại thương cũng như nội địa, thị trường dịch vụ cảng và logistics cũng có mức phát triển rất khả quan nhất là khu vực vùng kinh tế trọng điểm Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (phía Bắc), TP.HCM - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu (phía Nam) với mức tăng trưởng bình quân hàng năm từ 20-25%, góp phần phát triển kinh tế xã hội đất nước.

Dự báo, sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới sẽ tăng trưởng bình quân 2-3%/năm trong giai đoạn 2015-2020, với động lực tăng trưởng chính đến từ Trung Quốc và khu vực Đông Nam Á. Trong đó Việt Nam có tốc độ tăng trưởng cao nhất, đạt 9,2%/năm.

Tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, xu hướng phát triển cảng biển được định hướng như sau:

Bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển tại các thời điểm quy hoạch:

**Bảng 31 : Dự báo lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, 2030**

Đơn vị: Tr. tấn, Tr. teu

| TT | Loại hàng       | Năm 2020 |         | Năm 2025 |         | Năm 2030 |         |
|----|-----------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|    |                 | Tr. tấn  | Tr. teu | Tr. tấn  | Tr. teu | Tr. tấn  | Tr. teu |
|    | Tổng lượng hàng | 634,42   | 677,62  | 831,88   | 904,87  | 1041,35  | 1162,22 |
| 1  | Tổng hợp        | 373,71   | 395,11  | 494,21   | 540,10  | 632,98   | 713,35  |
|    | - Trong nước    | 310,49   | 327,01  | 417,66   | 453,53  | 543,28   | 606,92  |



|                        |        |        |        |        |        |        |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| - Quá cảnh             | 63,22  | 68,10  | 76,55  | 86,57  | 89,70  | 106,43 |
| 2 Hàng rời than, quặng | 148,91 | 165,41 | 221,97 | 243,57 | 274,37 | 294,87 |
| - Than                 | 85,66  | 97,16  | 128,27 | 143,97 | 177,57 | 191,97 |
| - Quặng                | 63,25  | 68,25  | 93,70  | 99,60  | 96,80  | 102,90 |
| 3 Hàng lỏng xăng dầu   | 111,80 | 117,10 | 115,70 | 121,20 | 134,00 | 154,00 |
| - Dầu thô              | 60,50  | 64,00  | 60,50  | 64,00  | 70,50  | 84,00  |
| - Xăng dầu             | 51,30  | 53,10  | 55,20  | 57,20  | 63,50  | 70,00  |
| 4 Riêng container      | 202,31 | 224,23 | 289,61 | 334,17 | 406,08 | 467,06 |
| Triệu TEUs             | 17,59  | 19,50  | 25,18  | 29,06  | 35,31  | 10,61  |

*Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Viện Chiến lược và phát triển GTVT*

Tính đến thời điểm hiện tại, cả nước vẫn đang dư thừa công suất khai thác cảng, trong đó tình trạng đang diễn ra trầm trọng nhất tại khu vực miền Nam. Xét về triển vọng dài hạn trong tương lai, tăng trưởng giữa các cảng sẽ phân hóa ngày càng sâu sắc, cụ thể:

- Hệ thống cảng biển Hồ Chí Minh (bao gồm ba cụm cảng Cát Lái, Sài Gòn và Hiệp Phước) sẽ không còn nhiều dư địa tăng trưởng trong khi khu vực cảng nước sâu Cái Mệp - Thị Vải sẽ được hưởng lợi nhờ xu hướng gia tăng kích thước tàu của thế giới.
- Hệ thống cảng khu vực Đà Nẵng sẽ được hưởng lợi từ dòng vốn FDI vào Việt Nam, tuy nhiên sau năm 2018, cạnh tranh giá cước tại đây có thể sẽ gay gắt hơn do cảng Tiên Sa giai đoạn 2 đi vào hoạt động làm tăng nguồn cung, ước tính lượng cung vượt cầu trong năm này sẽ là 293.00 TEU, tình hình sẽ càng trầm trọng thêm khi cảng nước sâu Liên Chiểu đi vào hoạt động trong năm 2023.
- Hệ thống cảng biển khu vực Hải Phòng sẽ là nơi được hưởng lợi nhờ vị trí chiến lược gần các quốc gia Đông Bắc Á và cơ sở hạ tầng giao thông đang ngày càng hoàn thiện. Tuy nhiên, tăng trưởng sẽ có sự chênh lệch giữa hai khu vực trước và sau cầu Bạch Đằng. Trong đó, các cảng biển có vị trí nằm trước cầu Bạch Đằng (tính từ cửa biển vào) như Tân Vũ, Cảng Xanh VIP, Nam Hải Đình Vũ và Vinalines Đình Vũ sẽ hưởng lợi nhiều hơn vì có thể đón được các tàu trọng tải lớn, trong khi các cảng phía sau cầu Bạch Đằng dần chuyển hướng sang phát triển mảng dịch vụ logistics.

Theo quy hoạch cảng biển 2020-2030, dự kiến sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng đến năm 2020 sẽ đạt mức 109-114 triệu tấn/năm, trong đó riêng sản lượng container dự kiến vào năm 2020 khoảng 5,84-6,2 triệu TEU/năm, tương đương với tốc độ tăng trưởng kép CAGR là 8,97-10,29%/năm. Trên quan điểm thận trọng, giả định rằng tốc độ tăng trưởng của sản lượng container thông qua các cảng biển ở khu vực Hải Phòng sẽ duy trì ở mức 10,0%/năm, như vậy đến năm 2017 cung - cầu hàng hóa thông qua cảng sẽ đạt được sự cân bằng, xấp xỉ mốc 4.900 nghìn TEU.

#### **Dự báo thị trường dịch vụ hàng hải**

Dịch vụ cảng biển logistics có mối liên hệ mật thiết đến sự phát triển hạ tầng giao thông vận tải, các loại hình vận tải đa phương thức. Theo bảng xếp hạng của Ngân hàng thế giới về chỉ số hoạt động logistics (LPI), ngành dịch vụ logistics Việt Nam xếp thứ 48/189 nền kinh tế. Tốc độ phát triển thị trường dịch vụ logistics trung bình đạt từ 16-20%/năm, tổng số doanh nghiệp tham gia thị trường logistics là khoảng 1.200 nhưng chỉ chiếm 20% thị phần, 80% thị phần còn lại thuộc về khoảng 25



doanh nghiệp logistics nước ngoài. Do hạn chế về hạ tầng giao thông kém, công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả nên chi phí logistics tại Việt Nam khá cao, chiếm 25% GDP (so với các nước phát triển chỉ từ 9 đến 15%) trong đó chi phí vận tải chiếm 30 đến 40% giá thành sản phẩm (tỉ lệ này ở các quốc gia khác là 15%), điều này làm giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ hàng hóa của các doanh nghiệp Việt Nam.

Với vị trí địa lý thuận lợi tiếp giáp với biển, nằm trên đường giao thương quốc tế, trong khu vực phát triển năng động, có bờ biển dài với nhiều vị trí thuận lợi để xây dựng các cảng nước sâu, Việt Nam sẽ là một quốc gia có nhiều tiềm năng khai thác và phát triển dịch vụ logistics, các doanh nghiệp logistics trong nước tiếp tục phát huy những thế mạnh, tận dụng nguồn lực sẵn có.

#### **Dự báo xu hướng phát triển của hệ thống cảng cạn ở Việt Nam**

Theo kết quả dự báo, nhu cầu vận tải container đường biển Việt Nam cũng như khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tiếp tục có sự tăng trưởng mạnh. Dự báo đến năm 2020, tổng khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam khoảng 202-224 triệu tấn (17,6-19,5 triệu TEU), gấp hơn 2 lần so với năm 2013. Đến năm 2030, tổng khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam khoảng 406- 467 triệu tấn (35,3-40,6 triệu TEU), gấp hơn 2 lần so với năm 2020.

Theo khảo sát của Cục Hàng hải Việt Nam, khối lượng hàng hóa vận tải bằng container qua các cảng biển, cảng cạn, điểm thông quan nội địa có hiện trạng như sau:

✓ Khu vực miền Bắc:

Tỷ lệ hàng hóa XNK vận chuyển bằng container qua các cảng biển, cảng cạn, điểm thông quan nội địa chiếm dưới 10% còn lại hàng container được chuyển thẳng từ kho chủ hàng đến cảng biển và làm thủ tục hải quan tại cảng;

✓ Khu vực miền Trung:

Các tỉnh miền Trung từ Thanh Hóa đến Bình Thuận đều một phần địa giới tiếp giáp biển, khối lượng hàng hóa hóa XNK thấp, có nhiều cảng tiếp nhận tàu container do vậy hàng hóa XNK bằng container đều được vận chuyển từ kho chủ hàng đến cảng biển làm thủ tục XNK; các tỉnh Tây Nguyên chủ yếu XNK hàng nông, lâm sản, phân bón cũng được chuyển đến các cảng biển khu vực miền Trung và miền Nam để làm thủ tục XNK;

✓ Khu vực miền Nam:

Miền Đông Nam Bộ là khu vực có khối lượng hàng hóa XNK lớn nhất cả nước và có tỷ lệ hàng hóa XNK bằng container qua các cảng biển, cảng cạn, điểm thông quan nội địa chiếm 40%; khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long có hàng hóa XNK chủ yếu là sản phẩm nông sản, phân bón được chuyển từ kho chủ hàng đến các cảng biển khu vực TP. HCM và Cần Thơ.

Có thể thấy nhu cầu phát triển vận tải container bằng đường biển của Việt Nam đã và sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh thể hiện qua khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Để đáp ứng nhu cầu phát triển, ngoài việc đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển đủ năng lực còn cần phải phát triển một mạng lưới cảng cạn và các trung tâm phân phối hàng hóa/trung tâm logistics được bố trí một cách khoa học, đầu tư hiện đại, đồng bộ với quy mô hợp lý để đảm bảo khai thác hiệu quả.

**Bảng 32 : Tổng hợp nhu cầu phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, 2030**

| TT | Khu vực               | Quy mô (ha) |      | Công suất (TEU/ năm) |
|----|-----------------------|-------------|------|----------------------|
|    |                       | 2020        | 2030 |                      |
| 1  | Miền Bắc              | 110 - 160   | 330  | 4.220.000            |
| 2  | Miền Trung Tây Nguyên | 70 - 120    | 200  | 1.900.000            |



|   |          |           |      |            |
|---|----------|-----------|------|------------|
| 3 | Miền Nam | 260 - 270 | 650  | 8.800.000  |
|   | Cả nước  | 440 - 550 | 1.18 | 14.920.000 |

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

**Bảng 33 : Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container có thể thông qua cảng cạn**

| TT | Hành lang kinh tế, khu kinh tế          | Năm 2020         | Năm 2030          |
|----|---|------------------|-------------------|
| 1  | Khu vực kinh tế ven biển                | 156.365          | 531.869           |
| 2  | Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn     | 249.870          | 649.365           |
| 3  | Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai      | 260.359          | 680.431           |
| 4  | Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội          | 81.830           | 225.554           |
| 5  | Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội         | 712.537          | 1.482.137         |
|    | <b>Cộng</b>                             | <b>1.460.961</b> | <b>3.569.356</b>  |
| 6  | Khu vực kinh tế Nghi Sơn                | 26.262           | 108.369           |
| 7  | Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A    | 22.175           | 118.899           |
| 8  | Hành lang kinh tế đường 9               | 22.167           | 82.641            |
| 9  | Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14 | 96.505           | 332.529           |
| 10 | Hành lang kinh tế đường 19              | 44.153           | 100.134           |
|    | <b>Cộng</b>                             | <b>211.265</b>   | <b>742.571</b>    |
| 11 | Khu vực kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh | 3.966.018        | 8.537.418         |
| 12 | Khu vực kinh tế Tây Nam TP Hồ Chí Minh  | 553.374          | 1.482.557         |
| 13 | Khu vực kinh tế Đồng Bằng Sông Cửu Long | 251.418          | 675.522           |
|    | <b>Cộng</b>                             | <b>4.770.810</b> | <b>10.695.496</b> |
|    | <b>Tổng cộng</b>                        | <b>6.443.037</b> | <b>15.007.423</b> |

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

**11.3. 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**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam xác định mục tiêu chính là trở thành đơn vị nòng cốt, chủ lực của ngành hàng hải Việt Nam; có năng lực cạnh tranh cao trên thị trường hàng hải quốc tế; có sự tham gia của các thành phần kinh tế; tập trung kinh doanh vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng



hải hoạt động trong phạm vi quốc tế; có trình độ công nghệ cao và hiện đại; có sự gắn kết trực tiếp, chặt chẽ giữa khoa học - công nghệ - đào tạo - nghiên cứu phát triển với hiệu quả sản xuất kinh doanh; đáp ứng một cách đầy đủ, kịp thời và có chất lượng mọi nhu cầu về dịch vụ hàng hải của đất nước, tham gia bình đẳng vào các hoạt động dịch vụ hàng hải ở nước ngoài để chia sẻ thị trường khu vực; đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước; đảm bảo an ninh quốc phòng góp phần hoàn thành các mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.

Định hướng phát triển của Tổng công ty được xác định trên cơ sở đánh giá triển vọng ngành hàng hải như trình bày trên đây là phù hợp với dự báo xu hướng thị trường vận tải biển và định hướng phát triển cảng biển của Nhà nước. Cụ thể hơn, để giữ vững hoạt động sản xuất kinh doanh, đón chờ những cơ hội mới, Tổng công ty đặt ra những mục tiêu cụ thể như sau:

Đảm bảo đẩy nhanh quá trình tích tụ, tập trung vốn để từng bước nâng cao tầm trọng tải và trẻ hoá đội tàu; cải tạo, nâng cấp các cảng và đổi mới công nghệ bốc xếp cùng với việc thực hiện tốt chiến lược phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020 và định hướng đến năm 2030.

Khôi phục tốc độ tăng trưởng, nâng cao hiệu quả, sức cạnh tranh và đảm bảo khả năng hội nhập khu vực và thế giới.

Đổi mới tổ chức, cơ chế quản trị nhằm tạo ra sự liên kết bền vững, rõ ràng về vốn và lợi ích giữa Công ty mẹ - Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên và giữa các doanh nghiệp thành viên với nhau dưới sự điều hành của Công ty mẹ - Tổng công ty để thực hiện mục tiêu chung và đảm bảo lợi ích của từng doanh nghiệp thành viên cũng như lợi ích chung của cả Tổng công ty.

Thông qua việc đầu tư vốn, góp vốn, tài sản, ... từng bước thực hiện đa dạng hoá sở hữu, tập trung vào ngành nghề kinh doanh chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải.



### III. PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP SAU CỔ PHẦN HÓA

#### 1. Thông tin chung về doanh nghiệp sau cổ phần hóa

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Tên tiếng Việt:         | <b>TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM - CTCP</b>  |
| Tên giao dịch quốc tế:  | <b>VIETNAM MARITIME CORPORATION</b>   |
| Tên viết tắt:           | <b>VIMC</b>   |
| Loại hình doanh nghiệp: | Công ty cổ phần   |
| Địa chỉ:                | Toà nhà Ocean Park, Số 1 Đào Duy Anh, phường Phương Mai, quận Đống Đa, thành phố Hà Nội, Việt Nam |
| Điện thoại:             | 024 35770825  |
| Fax:                    | 024 35770850  |
| Logo:                   |   |



Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP có tư cách pháp nhân theo pháp luật Việt Nam kể từ ngày được cấp Giấy chứng nhận doanh nghiệp, thực hiện chế độ hạch toán kinh tế độc lập, có con dấu riêng, được mở tài khoản tại ngân hàng theo quy định của pháp luật, tổ chức và hoạt động theo Luật Doanh nghiệp số 68/2014/QH13 ngày 29/11/2014, các văn bản pháp lý khác liên quan và Điều lệ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.

#### 2. Hình thức cổ phần hóa

Căn cứ tình hình thực tế của Công ty mẹ - Tổng công ty và Kế hoạch sản xuất kinh doanh 3 năm sau cổ phần hóa và nhu cầu vốn điều lệ của phương án;

Căn cứ Thông báo số 449/TB-VPCP ngày 30/12/2016 của Văn phòng Chính phủ về tỷ lệ sở hữu của Nhà nước tại Tổng công ty Hàng hải Việt Nam khi cổ phần hóa là 65% vốn điều lệ;

Căn cứ quy định tại Điều 5, Nghị định số 126/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty TNHH một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần;

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

Hình thức cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là **kết hợp vừa bán bớt một phần vốn nhà nước vừa phát hành thêm cổ phiếu để tăng vốn điều lệ**.

#### 3. Ngành nghề kinh doanh

**Bảng 34 : Ngành nghề kinh doanh Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP**

| STT | Tên ngành   | Mã ngành |
|-----|---|----------|
| 1   | Vận tải hàng hoá ven biển và viễn dương<br>Chi tiết: Kinh doanh vận tải đường biển; | 5012     |
| 2   | Vận tải hàng hoá đường thủy nội địa<br>Chi tiết: Kinh doanh vận tải đường thủy;     | 5022     |

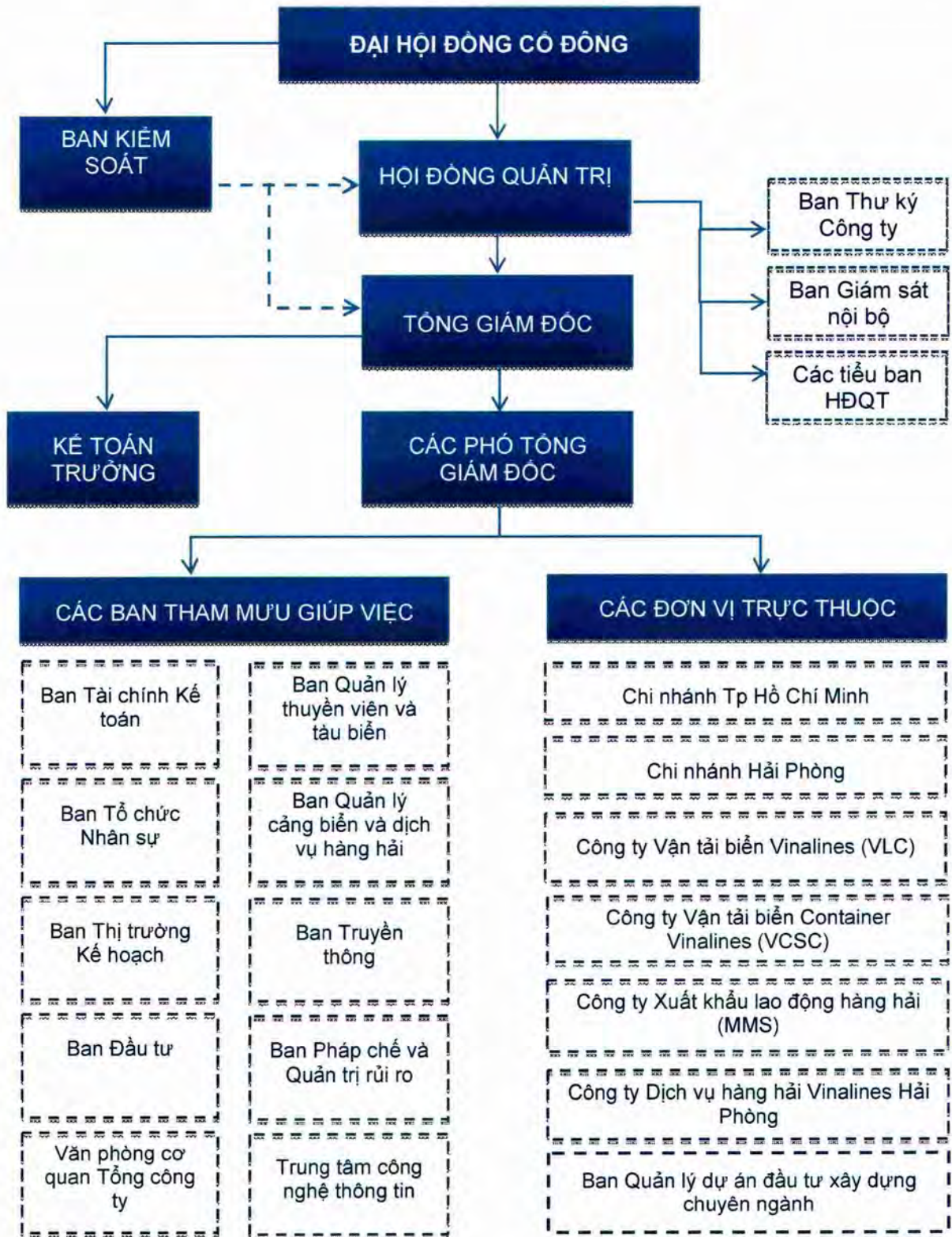


| STT | Tên ngành   | Mã ngành |
|-----|---|----------|
| 3   | Vận tải hàng hoá bằng đường bộ<br>Chi tiết: Kinh doanh vận tải đường bộ;<br><br>Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải<br>Chi tiết:<br>- Dịch vụ vận tải đa phương thức; dịch vụ Logistics;<br>- Đại lý môi giới cung ứng dịch vụ hàng hải; cung ứng tàu biển, dịch vụ lai dắt tàu biển, tàu sông, đưa đón thuyền viên và các dịch vụ hỗ trợ hoạt động đường thủy; | 4933     |
| 4   | - Dịch vụ quản lý tàu; môi giới thuê tàu biển; giao nhận hàng hóa;<br>- Hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan; hoạt động của đại lý vận tải hàng hóa;<br>- Dịch vụ đại lý tàu biển; dịch vụ đại lý vận tải đường biển;<br>- Dịch vụ đại lý bán vé máy bay;<br><br>Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy<br>Chi tiết:                                    | 5229     |
| 5   | - Khai thác cảng biển, cảng sông;<br>- Hoạt động của tàu, xà lan;   | 5222     |
| 6   | Kho bãi và lưu giữ hàng hoá<br>Chi tiết: Kinh doanh dịch vụ kho, bãi;   | 5210     |
| 7   | Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác)<br>Chi tiết: Sửa chữa phương tiện vận tải biển;   | 3315     |
| 8   | Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác<br>Chi tiết: Sửa chữa phương tiện vận tải đường bộ và phương tiện khác;  | 4520     |
| 9   | Sản xuất phương tiện và thiết bị vận tải khác chưa được phân vào đâu<br>Chi tiết: Sản xuất phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên ngành;   | 3099     |
| 10  | Bán buôn máy móc, thiết bị và phụ tùng máy khác<br>Chi tiết: Buôn bán phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên ngành;  | 4659     |
| 11  | Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác<br>Chi tiết: Cho thuê phương tiện và thiết bị vận tải, bốc xếp chuyên   | 7730     |



#### 4. Cơ cấu tổ chức sau cổ phần hóa

Hình 9 : Cơ cấu tổ chức sau cổ phần hóa



Nguồn: Vinalines

#### ❖ Đại hội đồng cổ đông:

Đại hội đồng cổ đông là cơ quan quyền lực cao nhất của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP.



| STT | Tên ngành  | Mã ngành  |
|-----|--|---|
|     | ngành;   |   |
| 12  | Cung ứng và quản lý nguồn lao động<br>Chi tiết: Xuất khẩu lao động và cung ứng lao động hàng hải cho các tổ chức trong và ngoài nước (chỉ hoạt động khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép);                          | 7830  |
| 13  | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ kinh doanh khác còn lại chưa được phân vào đâu<br>Chi tiết: Xuất khẩu phương tiện, thiết bị, nguyên, nhiên vật liệu chuyên ngành hàng hải; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước ngọt; | 8299  |
| 14  | Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê<br>Chi tiết: Cho thuê và điều hành bất động sản với quyền sử dụng, quyền sử dụng hoặc đi thuê;                                   | 6810  |
| 15  | Dịch vụ lưu trú ngắn ngày<br>Chi tiết: Kinh doanh khách sạn (không bao gồm kinh doanh quán bar, phòng hát Karaoke, vũ trường)  | 5510  |
| 16  | (Đối với các ngành nghề kinh doanh có điều kiện, doanh nghiệp chỉ được hoạt động khi đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật)  | <i>Ngành, nghề chưa khớp mã với hệ thống ngành kinh tế Việt Nam</i> |



❖ **Hội đồng quản trị:**

Hội đồng quản trị là cơ quan quản lý do Đại hội đồng cổ đông bầu ra, có toàn quyền nhân danh Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP để quyết định, thực hiện các quyền và nghĩa vụ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP không thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông. Số lượng thành viên Hội đồng quản trị tối thiểu là 05 thành viên và tối đa không quá 11 thành viên. Tổng số thành viên Hội đồng quản trị không điều hành và/hoặc thành viên Hội đồng quản trị độc lập chiếm ít nhất 1/3 tổng số thành viên Hội đồng quản trị.

❖ **Ban kiểm soát:**

Ban kiểm soát do Đại hội đồng cổ đông bầu ra, là tổ chức thay mặt cổ đông để kiểm soát mọi hoạt động kinh doanh, quản trị và điều hành của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP. Số lượng thành viên Ban Kiểm soát tối thiểu là 03 thành viên và tối đa là 05 thành viên.

❖ **Tổng giám đốc:**

Tổng giám đốc là người điều hành công việc kinh doanh hàng ngày của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP, chịu sự giám sát của Hội đồng quản trị và chịu trách nhiệm trước Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát trước pháp luật về việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao.

❖ **Phó Tổng giám đốc:**

Các Phó Tổng giám đốc giúp việc cho Tổng giám đốc chỉ đạo, điều hành và thực hiện từng lĩnh vực quản lý theo phân công, ủy quyền của Tổng giám đốc và thực hiện các nhiệm vụ khác khi có nhu cầu bổ sung. Chịu trách nhiệm trước pháp luật về nhiệm vụ được phân công hoặc được ủy quyền.

Các Phó Tổng giám đốc giúp việc Tổng giám đốc bằng việc trực tiếp chỉ đạo giải quyết các công việc.

**5. Cơ cấu sở hữu công ty con và công ty liên doanh, liên kết sau cổ phần hóa**

Sau thời điểm cổ phần hóa, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP sẽ nắm giữ vốn tại 19 công ty con và 15 công ty liên kết.

Dự kiến sau khi hoàn thành công tác thoái vốn đã đề ra, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP sẽ sở hữu vốn tại 15 công ty con, 08 công ty liên kết và 03 doanh nghiệp khác, cụ thể như sau:

**Bảng 35 : Danh sách các công ty con, công ty liên kết của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP**

**Các doanh nghiệp Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP thoái một phần vốn góp nhưng vẫn đảm bảo Tổng công ty nắm trên 50% vốn điều lệ tại các công ty cổ phần sau:**

|   |   |
|---|---|
| 1 | Công ty TNHH MTV Dịch vụ hàng hải Hậu Giang       |
| 2 | Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn (SAIGON PORT)        |
| 3 | Công ty cổ phần Cảng Cam Ranh (CAMRANH PORT)      |
| 4 | Công ty cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh (NGHETINH PORT)    |
| 5 | Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ (CANTHO PORT)        |
| 6 | Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (PORT OF HAIPHONG) |
| 7 | Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng (DANANG PORT)        |
| 8 | Công ty cổ phần Đầu tư Cảng Cái Lân (CPI)         |
| 9 | Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải (VIMADECO)    |



|    |  |
|----|--|
| 10 | Công ty cổ phần Vinalines Logistics Việt Nam                 |
| 11 | Công ty cổ phần Đại lý Hàng hải Việt Nam (VOSA)              |
| 12 | Công ty cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ                       |
| 13 | Công ty TNHH Vận tải Hàng công nghệ cao (TRANSVINA)          |
| 14 | Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông                           |
| 15 | Công ty liên doanh khai thác Container Việt Nam (VINABRIDGE) |

**Các doanh nghiệp Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP nắm giữ từ 20% đến 50% vốn điều lệ**

|   |  |
|---|--|
| 1 | Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)                            |
| 2 | Công ty cổ phần Vận tải biển Vinaship (VINASHIP)                         |
| 3 | Công ty cổ phần Cảng Khuyến Lương  |
| 4 | Công ty cổ phần Dịch vụ Vận tải và Thương mại (TRANSCO)                  |
| 5 | Công ty cổ phần Tư vấn xây dựng công trình Hàng hải (CMB)                |
| 6 | Công ty cổ phần Vận tải biển và Hợp tác lao động quốc tế (INLACO SAIGON) |
| 7 | Công ty liên doanh vận tải Quốc tế Việt Nhật (VIJACO)                    |
| 8 | Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép  |

**Các doanh nghiệp khác Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP có sở hữu vốn điều lệ dưới 20%**

|   |  |
|---|--|
| 1 | Công ty TNHH Cảng quốc tế SP- PSA                                      |
| 2 | Công ty liên doanh Dịch vụ Container quốc tế Cảng Sài Gòn - SSA (SSIT) |
| 3 | Công ty cổ phần Hàng hải Sài Gòn                                       |

*(Danh sách các doanh nghiệp dự kiến thoái vốn tại Phụ lục 8)*

**6. Một số thông tin chủ yếu về chiến lược phát triển doanh nghiệp và kế hoạch đầu tư của Tổng công ty sau khi cổ phần hóa**

**6.1. Chiến lược phát triển của Tổng công ty sau cổ phần hóa**

**🚩 Mục tiêu tổng quát**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam xác định mục tiêu chính là trở thành đơn vị nòng cốt, chủ lực của ngành hàng hải Việt Nam; có năng lực cạnh tranh cao trên thị trường hàng hải quốc tế; tập trung kinh doanh vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải; đáp ứng đầy đủ, kịp thời và có chất lượng mọi nhu cầu về dịch vụ hàng hải của khách hàng; tham gia bình đẳng với các thành phần kinh tế trong hoạt động dịch vụ hàng hải nhằm chia sẻ thị trường khu vực; đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đảm bảo an ninh quốc phòng, góp phần hoàn thành các mục tiêu của chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.

**🚩 Định hướng phát triển**



- Đầu tư phát triển đội tàu nhằm tăng tần trọng tải, trẻ hoá đội tàu; đầu tư xây dựng, cải tạo cơ sở hạ tầng, đổi mới công nghệ bốc xếp, áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý và khai thác cảng; phát triển dịch vụ mới để hoàn thành chiến lược phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
- Khôi phục tốc độ tăng trưởng, nâng cao hiệu quả, sức cạnh tranh và đảm bảo khả năng hội nhập khu vực và thế giới.
- Đổi mới tổ chức, cơ chế quản trị nhằm tạo ra sự liên kết bền vững, rõ ràng về vốn và lợi ích giữa VIMC và các doanh nghiệp thành viên và giữa các doanh nghiệp thành viên với nhau dưới sự điều hành của VIMC để thực hiện mục tiêu chung và đảm bảo lợi ích của từng doanh nghiệp cũng như lợi ích chung của cả Tổng công ty.

#### Định hướng cụ thể

##### (i) Vận tải biển

- **Mục tiêu cụ thể:** Đến năm 2020, đội tàu của Vinalines có tổng trọng tải khoảng 1.100 nghìn DWT, tuổi tàu bình quân khoảng 14 tuổi với cơ cấu đội tàu: Tàu container chiếm khoảng 13%, tàu hàng lỏng chiếm khoảng 9%, tàu hàng khô và hàng rời chiếm khoảng 78%
- **Hoạt động đầu tư:**
  - ✓ Tập trung tái cơ cấu đội tàu, thông qua đẩy nhanh việc bán những tàu cũ, hoạt động không hiệu quả, tình trạng kỹ thuật kém để cắt lỗ và tạo nguồn vốn đối ứng thực hiện các dự án đầu tư tàu khi thị trường có dấu hiệu phục hồi và khả năng tài chính cho phép.
  - ✓ Chuyển hướng đầu tư bằng cách: Tiến hành thuê/mua tàu để khai thác, tiến hành đầu tư khi yếu tố thị trường thuận lợi và khi ký kết được các hợp đồng COA với các chủ hàng, củng cố và phát triển đội tàu container và tàu hàng khô.
- **Định hướng kinh doanh:**
  - ✓ Đẩy mạnh các thị trường mang lại hoạt động ổn định và phát triển bền vững cho doanh nghiệp như thực hiện các hợp đồng COA với các đối tác lớn.
  - ✓ Mở rộng hoạt động trên các tuyến liner trong khu vực; đáp ứng yêu cầu feeder cho các tàu mẹ vào cảng trung chuyển khu vực Cái Mép - Thị Vải và đến các trung tâm trung chuyển khác trong khu vực.
  - ✓ Phát triển thị trường có tiềm năng như: vận tải ven biển và đường thủy nội địa tại khu vực phía Bắc và đồng bằng Sông Cửu Long, vận tải Ro-Ro (góp phần giảm tải cho các quốc lộ theo chủ trương của Bộ Giao thông vận tải và tăng lựa chọn cho người có nhu cầu vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, container,...).
  - ✓ Phát triển dịch vụ quản lý tàu thuê cho các công ty bên ngoài.
  - ✓ Tiến tới tham gia các liên minh về vận tải biển quốc tế (alliance) nhằm có sự hiện diện là 1 đơn vị trung chuyển hàng container trong khu vực. Liên doanh/hợp tác với các hãng tàu vận chuyển hàng container giữa Việt Nam với các quốc gia trên thế giới thông qua các cảng trung chuyển, hệ thống các cảng nước sâu của Tổng công ty
- Lộ trình tăng giảm, vốn tại doanh nghiệp: Căn cứ Văn bản số 86/TTg-ĐMDN ngày 13/10/2017 của Thủ tướng Chính phủ, Văn bản số 625/VPCP-ĐMDN ngày 02/3/2018 của Văn phòng Chính phủ, Văn bản số 198/BGTVT-QLDN ngày 30/3/2018 của Bộ GTVT, VIMC sẽ thực hiện thoái vốn tại các doanh nghiệp kinh doanh kém hiệu quả, điều chỉnh lại tỷ lệ vốn góp của VIMC tại các doanh nghiệp, đa dạng hóa hình thức sở hữu nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và tăng cường công tác quản trị của doanh nghiệp.

##### (ii) Khai thác cảng biển



- **Mục tiêu cụ thể:** Với mục tiêu đến năm 2020, hệ thống cảng biển thuộc Tổng công ty phần đầu đảm nhận khoảng 30% sản lượng hàng hóa thông qua cảng của cả nước và duy trì giữ vai trò là các cảng nòng cốt tại các khu vực Bắc, Trung, Nam.
- **Hoạt động đầu tư:**
  - ✓ Đầu tư xây dựng 02 bến cảng container tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng, có khả năng tiếp nhận tàu có sức chở đến 8.000 Teus do Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng làm chủ đầu tư. Tổng công ty và Cảng Hải Phòng đặt mục tiêu hoàn thành việc xin chủ trương đầu tư trong năm 2018, bắt đầu triển khai xây dựng trong giai đoạn 2019-2020 và đưa vào khai thác cuối năm 2020 nhằm giảm tải cho khu vực nội đô thành phố Hải Phòng.
  - ✓ Đẩy mạnh quá trình hợp tác đầu tư bến cảng ngũ cốc chuyên dụng tại khu vực Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện), hợp tác đầu tư và khai thác trung tâm logistics khoảng 250ha đối diện khu Bến cảng ngũ cốc để tối ưu hóa hoạt động bốc xếp, lưu kho, chế biến và phân phối ngũ cốc phục vụ nhu cầu khu vực.
  - ✓ Hợp tác với các đối tác để đầu tư xây dựng bến cảng tổng hợp nhằm phục vụ cho việc di dời Cảng Hoàng Diệu.
  - ✓ Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng 630m cầu của Công ty cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ.
  - ✓ Nâng cao năng lực và cơ cấu lại các cảng liên doanh tại Cái Mép - Thị Vải, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đủ năng lực để có thể đảm nhận vai trò trung chuyển container quốc tế, phù hợp với Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2020, định hướng đến 2030.
  - ✓ Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu (giai đoạn khởi động), quy mô 02 bến, có thể tiếp nhận tàu biển trọng tải đến 100.000 DWT giảm tải, 50.000 DWT đủ tải do Công ty cổ phần cảng Đà Nẵng làm chủ đầu tư. Tổng công ty và Cảng Đà Nẵng đặt mục tiêu hoàn thành nghiên cứu và triển khai đầu tư xây dựng trong thời gian từ năm 2017-2024 và đưa vào khai thác sử dụng trong năm 2023 hoặc 2024.
  - ✓ Nghiên cứu các hình thức đầu tư ra nước ngoài thông qua đầu tư vốn hoặc liên doanh, liên kết trong khai thác cảng
- **Định hướng kinh doanh:**
  - ✓ Đối với từng khu vực:
    - *Miền Bắc:* Nâng cao vai trò và vị thế của Cảng Hải Phòng để luôn dẫn đầu thị phần khai thác cảng khu vực phía Bắc cả về hàng rời và hàng container. Phát triển cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) xứng tầm cảng cửa ngõ quốc tế.
    - *Miền Trung:* Phát triển Cảng Đà Nẵng thành cảng chủ lực trong việc khai thác hàng container, hàng rời và hành khách, đầu mối giao thương chính của hành lang kinh tế Đông - Tây. Cảng Nghệ Tĩnh là đầu mối phát triển kinh tế Bắc Miền Trung và Nam Lào.
    - *Miền Nam:* Hoàn thiện đưa vào khai thác Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn 2 phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đã được phê duyệt. Tập trung nâng cao năng lực quản trị và hiệu quả kinh doanh, khai thác các cảng liên doanh tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (Cảng CMIT, Cảng SSIT và Cảng SP-PSA).
    - *Miền Tây Nam Bộ:* Phát triển Cảng tổng hợp Vinalines Hậu Giang, Cảng Cần Thơ phục vụ lưu thông hàng hóa tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long khi luồng Quan Chánh Bồ được khơi thông.
  - ✓ Xác định thị trường mục tiêu: Phát triển kinh tế khai thác cảng biển tại những vùng kinh tế trọng điểm: Đông Bắc Bộ, Bắc, Trung và Nam Trung Bộ, Đông và Tây Nam Bộ; các khu kinh tế, công nghiệp ven biển và cảng trung chuyển quốc tế.
  - ✓ Phát triển đồng bộ, đủ năng lực cạnh tranh đối với các loại hình dịch vụ hỗ trợ khai thác cảng biển. Hình thành chuỗi cung ứng khép kín vận tải - cảng biển - dịch vụ hàng hải Bắc - Trung - Nam.



- ✓ Hình thành hệ thống các cảng biển có mô hình quản lý hiện đại, tiên tiến trong toàn Tổng công ty. Củng cố hoạt động sản xuất kinh doanh của các cảng biển hiện có trong toàn Tổng công ty để giữ vững thị phần cũng như tận dụng tối đa công suất cầu bến, trang thiết bị khai thác nhằm nâng cao năng lực và hiệu quả khai thác.
  - ✓ Tạo sự liên kết giữa các cảng thành viên thuộc Tổng công ty nhằm chia sẻ kinh nghiệm quản lý, khai thác, tăng sản lượng và doanh thu, tìm kiếm các cơ hội hợp tác giữa các cảng. Tích cực liên kết và hỗ trợ hoạt động của khối vận tải biển và dịch vụ hàng hải trong toàn Tổng công ty.
  - ✓ Xác định chiến lược phát triển, hướng kinh doanh mới phù hợp với các cảng liên doanh. Tái cơ cấu tài chính thành công cho các cảng liên doanh. Nghiên cứu hình thức liên doanh, liên kết không chỉ với các nhà khai thác cảng thuần túy mà còn chú trọng liên doanh, liên kết với các hãng tàu lớn
- **Định hướng về quan hệ sở hữu và tỷ lệ nắm giữ của Tổng công ty đối với các doanh nghiệp cảng thành viên:** Với mô hình hiện nay, mặc dù Tổng công ty không trực tiếp khai thác cảng nhưng Công ty mẹ - Tổng công ty hiện đang nắm giữ cổ phần chi phối trên 50% đối với nhiều cảng tại khu vực trọng yếu trên cả nước. Cảng biển là đầu mối vận tải hết sức quan trọng trong hệ thống giao thông vận tải quốc gia và được xác định là một trong những mũi nhọn của kinh tế biển. Các cảng do Công ty mẹ - Tổng công ty nắm giữ đều nằm ở vị trí chiến lược và đóng vai trò quan trọng đối với việc phát triển kinh tế vùng tại ba miền Bắc, Trung, Nam. Do vậy, việc duy trì, củng cố và phát triển hệ thống cảng biển của Tổng công ty là một trong những hoạt động cần thiết để Tổng công ty hướng tới mục tiêu vượt qua khó khăn, duy trì ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh, nâng cao chất lượng dịch vụ tạo sự ổn định và phát triển cân bằng, định hướng đến năm 2030, xứng đáng với vai trò là doanh nghiệp chủ đạo của Nhà nước trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải của Việt Nam.
- (iii) Dịch vụ hàng hải và hoạt động hỗ trợ:**
- **Mục tiêu cụ thể:** Phần đầu đến năm 2020 hình thành hệ thống logistics tương tác trên nền công nghệ thông tin kết nối các trung tâm phân phối hàng hóa trong cả nước. Xây dựng hoàn chỉnh và đưa vào sử dụng cơ sở hạ tầng logistics với hệ thống kết nối giữa các cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm phân phối hàng hóa lớn nhất Việt Nam với hệ thống đường bộ, đường sắt trong cả nước.
  - **Hoạt động đầu tư:**
    - ✓ Đẩy mạnh việc đầu tư hạ tầng logistics bao gồm các bãi ICD, các trung tâm logistics tại các vị trí then chốt theo quy hoạch tại Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 3/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, cùng với đầu tư phương tiện phục vụ như đội xe tải, đội sà lan,... nhằm tạo lợi thế cạnh tranh, nhất là cạnh tranh sau khi các hạn chế đầu tư với doanh nghiệp logistics nước ngoài được xóa bỏ.
    - ✓ Đẩy mạnh các dự án đầu tư cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa tại Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng), tại các thành phố: Hà Nội, Đà Nẵng, Hồ Chí Minh và tại các tỉnh: Hậu Giang, Đồng Nai (tại Long Bình) do Công ty mẹ - Tổng công ty và doanh nghiệp thành viên làm chủ đầu tư với quy mô từ 10 đến 30 ha, thực hiện trong giai đoạn từ 2017 – 2020.
  - **Định hướng kinh doanh:**
    - ✓ Tăng cường liên doanh, liên kết với đối tác quốc tế, các tập đoàn lớn của nước ngoài về dịch vụ hàng hải, trong đó Công ty mẹ nắm giữ cổ phần chi phối nhằm tranh thủ những lợi thế



sẵn có về thị trường, mạng lưới đại lý, hạ tầng thông tin, nguồn lực toàn cầu, hạn mức tín dụng lớn của đối tác nước ngoài.

- ✓ Phần đầu trở thành nhà cung cấp các giải pháp tối ưu trong giao nhận, kho vận trên nền tảng cung ứng dịch vụ "Door to Door", từng bước hình thành dịch vụ "chuỗi cung ứng toàn cầu/supply chain" với chất lượng tốt nhất nhằm thu hút mạnh mẽ các khách hàng, đưa doanh thu của nhóm dịch vụ logistics chiếm tỷ trọng lớn trong tổng doanh thu của toàn Tổng công ty.

## 6.2. Các chỉ tiêu kế hoạch kinh doanh

### ⇓ Chỉ tiêu kế hoạch hoạt động kinh doanh

Dự kiến thị trường vận tải biển trong những năm đầu của giai đoạn 2018 - 2020 phục hồi chậm nên các doanh nghiệp vận tải biển sẽ tiếp tục cố gắng duy trì ổn định hoạt động của đội tàu để khi thị trường vận tải biển hồi phục, các doanh nghiệp sẽ có điều kiện mở rộng thị trường, đầu tư, phát triển đội tàu.

Căn cứ tiến độ thực hiện các dự án đầu tư, tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế và hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam, Tổng công ty xây dựng mức tăng trưởng bình quân đối với chỉ tiêu sản lượng hàng hóa vận chuyển đạt 6,4 triệu tấn vào năm 2020.

**Bảng 36 : Kế hoạch sản lượng vận chuyển của VIMC trong giai đoạn 2018 - 2020**

| Chỉ tiêu                      | Đơn vị | 6 tháng đầu năm 2018 | 6 tháng cuối năm 2018 | 2019      | 2020      |
|-------------------------------|--------|----------------------|-----------------------|-----------|-----------|
| <b>Sản lượng</b>              |        | 3.353.789            | 3.219.789             | 6.393.270 | 6.405.329 |
| <b>Vận tải nội địa</b>        |        | 529.231              | 529.231               | 868.652   | 867.998   |
| - Khối lượng hàng vận chuyển  | TẤN    | 529.231              | 529.231               | 868.652   | 867.998   |
| Tr/đó container               | TEU    | 41.197               | 41.197                | 48.544    | 48.495    |
| - Khối lượng hàng luân chuyển | Ng.Tkm | 677.123              | 677.123               | 971.415   | 969.446   |
| <b>Vận tải nước ngoài</b>     |        | 2.824.558            | 2.690.558             | 5.524.618 | 5.537.331 |
| - Khối lượng hàng vận chuyển  | TẤN    | 2.824.558            | 2.690.558             | 5.524.618 | 5.537.331 |
| Tr/đó container               | TEU    | 55.560               | 55.560                | 112.605   | 112.605   |
| - Khối lượng hàng luân chuyển | Ng.Tkm | 1.240.936            | 1.240.936             | 2.330.649 | 2.330.649 |

(Nguồn: Vinalines)

**Bảng 37 : Kế hoạch sản lượng hợp nhất giai đoạn 2018 - 2020**

| Chỉ tiêu                           | Đơn vị | KH năm 2018 | KH năm 2019 | KH năm 2020 |
|------------------------------------|--------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Tổng sản lượng vận tải biển</b> |        |             |             |             |
| - Khối lượng hàng vận chuyển       | TẤN    | 8.181.677   | 8.223.155   | 8.251.991   |
| Tr/đó container                    | TEU    | 266.078     | 246.772     | 248.007     |
| - Khối lượng hàng luân chuyển      | Ng.Tkm | 7.685.506   | 7.539.347   | 7.569.100   |
| <b>Vận tải nội địa</b>             |        | -           | -           | -           |
| - Khối lượng hàng vận chuyển       | TẤN    | 2.818.688   | 3.086.207   | 3.106.106   |



| Chỉ tiêu                             | Đơn vị     | KH năm 2018       | KH năm 2019       | KH năm 2020       |
|--------------------------------------|------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Tr/đó container</i>               | TEU        | 131.163           | 144.337           | 145.347           |
| - Khối lượng hàng luân chuyển        | Ng. Tkm    | 4.994.448         | 5.496.147         | 5.521.420         |
| <b>Vận tải nước ngoài</b>            |            | -                 | -                 | -                 |
| - Khối lượng hàng vận chuyển         | TẤN        | 5.362.989         | 5.136.949         | 5.145.885         |
| <i>Tr/đó container</i>               | TEU        | 134.915           | 102.435           | 102.660           |
| - Khối lượng hàng luân chuyển        | Ng. Tkm    | 2.691.058         | 2.043.199         | 2.047.680         |
| <b>Sản lượng hàng thông qua cảng</b> | <b>TẤN</b> | <b>54.543.800</b> | <b>57.021.883</b> | <b>67.199.215</b> |
| <i>Trong đó container</i>            | TEU        | 873.500           | 953.548           | 1.257.608         |
| Xuất khẩu                            | TẤN        | 13.148.982        | 14.176.639        | 15.928.021        |
| <i>Trong đó container</i>            | TEU        | 184.247           | 212.198           | 233.580           |
| Nhập khẩu                            | TẤN        | 21.180.818        | 22.000.991        | 25.976.472        |
| <i>Trong đó container</i>            | TEU        | 161.320           | 183.343           | 199.853           |
| Nội địa                              | TẤN        | 20.214.000        | 20.844.253        | 25.294.722        |
| <i>Trong đó container</i>            | TEU        | 527.933           | 558.006           | 824.174           |

Nguồn: Vinalines

**Bảng 38 : Dự báo kết quả hoạt động kinh doanh Công ty mẹ - Tổng công ty 2018 - 2020**

Đơn vị tính: Triệu đồng

| TT | Chỉ tiêu                                      | 6 tháng đầu năm 2018 | 6 tháng cuối năm 2018 | 2019      | 2020      |
|----|---|----------------------|-----------------------|-----------|-----------|
| 1  | Doanh thu bán hàng & cung cấp dịch vụ         | 533.840              | 504.787               | 1.048.014 | 1.063.147 |
|    | Doanh thu Vận tải biển                        | 428.658              | 435.471               | 886.272   | 907.597   |
|    | Doanh thu khác                                | 105.174              | 69.297                | 161.742   | 155.550   |
| 2  | Giá vốn hàng bán                              | 491.455              | 495.954               | 946.935   | 920.692   |
| 3  | Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ | 42.385               | 8.833                 | 101.079   | 142.456   |
| 4  | Doanh thu hoạt động tài chính                 | 201.998              | 299.901               | 372.851   | 318.024   |
| 5  | Chi phí tài chính                             | 1.207.915            | 0                     | 0         | 0         |
| 6  | Chi phí bán hàng                              | 11.249               | 11.385                | 23.066    | 20.319    |
| 7  | Chi phí quản lý doanh nghiệp                  | 93.889               | 88.496                | 171.096   | 141.393   |
| 8  | Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh       | -1.068.670           | 208.853               | 279.768   | 298.768   |
| 9  | Thu nhập khác                                 | 186.194              | 2.160                 | 12.120    | 67.654    |
| 10 | Chi phí khác                                  | 258.382              | 31.125                | 70.337    | 87.021    |
| 11 | Lợi nhuận khác                                | -72.188              | -28.965               | -58.217   | -19.367   |
| 12 | Lợi nhuận trước thuế (Công ty mẹ)             | -1.140.858           | 179.888               | 221.551   | 279.401   |



| TT | Chỉ tiêu                                | 6 tháng đầu năm 2018 | 6 tháng cuối năm 2018 | 2019       | 2020       |
|----|---|----------------------|-----------------------|------------|------------|
| 13 | Lợi nhuận sau thuế                      | -1.140.858           | 143.910               | 177.241    | 223.521    |
|    | Trích lập các quỹ (10% LNST)            |                      | 14.391                | 17.724     | 22.352     |
|    | Trả cổ tức                              |                      | 129.519               | 159.517    | 201.169    |
| 14 | Vốn điều lệ dự kiến                     |                      | 14.046.058            | 14.046.058 | 14.046.058 |
| 15 | Vốn chủ sở hữu                          |                      | 14.060.056            | 14.107.777 | 14.171.781 |
| 16 | Tỷ lệ cổ tức                            | N/a                  | 0,9%                  | 1,1%       | 1,4%       |
| 17 | Tỷ lệ Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu |                      | 1,0%                  | 1,3%       | 1,6%       |
| 18 | Lao động BQ (người)                     | 1.250                | 1.175                 | 1.170      | 1.150      |
| 19 | Tiền lương bình quân tháng (đồng/người) | 14,66                | 15,6                  | 15,67      | 16,00      |
| 20 | Quỹ tiền lương (triệu đồng)             | 110.000              | 110.000               | 220.000    | 225.000    |

Nguồn: Vinalines

**Bảng 39 : Dự báo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất Tổng công ty 2018 - 2020**

Đơn vị: Triệu đồng

| STT | Chỉ tiêu                                    | 6 tháng đầu năm 2018 | 6 tháng cuối năm 2018 | KH năm 2019 | KH năm 2020 |
|-----|---|----------------------|-----------------------|-------------|-------------|
| 1   | Doanh thu                                   | 6.345.510            | 7.293.000             | 12.714.516  | 13.423.238  |
|     | Doanh thu vận tải biển                      | 2.352.370            | 1.318.000             | 3.883.668   | 4.117.280   |
|     | Doanh thu khai thác cảng biển               | 2.061.760            | 3.007.000             | 4.394.147   | 4.538.857   |
|     | Doanh thu dịch vụ hàng hải                  | 1.931.380            | 2.968.000             | 4.436.701   | 4.767.101   |
| 2   | Lợi nhuận trước thuế hợp nhất               | 178.296              | 490.103               | 711.445     | 953.432     |
| 3   | Lợi nhuận sau thuế hợp nhất                 | 80.512               | 361.189               | 536.171     | 775.952     |
| 4   | Lợi nhuận sau thuế thuộc cổ đông Công ty mẹ | 23.890               | 201.779               | 300.571     | 628.485     |

Nguồn: Vinalines

Khi lập phương án cổ phần hóa, Tổng công ty dự kiến thời gian chuyển sang công ty cổ phần là thời điểm 30/6/2018. Lợi nhuận có sự khác nhau do các nguyên nhân chủ yếu sau:

- Tổng công ty đang tập trung tái cơ cấu đội tàu, bán bớt một số tàu không hiệu quả.
- Tổng công ty phải xử lý tài chính tại thời điểm chuyển sang công ty cổ phần theo hướng dẫn của Bộ Tài chính. Trong đó, các khoản chênh lệch đánh giá lại vốn đầu tư giảm so với xác định giá trị doanh nghiệp do giảm giá chứng khoán, thua lỗ hạch toán vào kết quả kinh doanh. Các khoản cơ cấu nợ qua DATC phải hạch toán tăng vốn nhà nước. Khi Tổng công ty chuyển sang công ty cổ phần mới được hạch toán thu nhập khác.

### Thuyết minh kế hoạch kinh doanh dự kiến của VIMC

#### 🚩 Hiệu quả hoạt động kinh doanh chính

Dự báo thị trường vận tải đường biển quốc tế vẫn chưa thể hồi phục, xét trên cả hai khía cạnh là nhu cầu vận tải và giá cước, những năm đầu của giai đoạn 2018-2020 dự kiến sản lượng vận chuyển



hàng rời của VLC tăng trưởng thấp, có lãi nhưng không cao. Kế hoạch kinh doanh được dựa trên các giả định: (i) Giá cước được xây dựng trên cơ sở dự báo chỉ số đánh giá thị trường cước vận tải hàng khô (Baltic Dry Index - BDI) ở mức 1.000 điểm. Với việc giảm tỷ lệ sở hữu chi phối tại một số công ty vận tải biển lớn, doanh thu từ mảng vận tải biển trên Hợp nhất - Tổng công ty sẽ giảm mạnh từ cuối năm 2018, nhưng đồng thời, cũng giảm áp lực giá vốn lên lợi nhuận của mảng này.

Thêm vào đó, hiệu quả kinh doanh của mảng vận tải biển dự kiến sẽ tiếp tục gặp khó khăn do chi phí khấu hao tàu biển vẫn được duy trì với nguyên giá hạch toán theo sổ sách kế toán theo kết quả xác định giá trị doanh nghiệp, không được đánh giá lại theo nguyên giá mới.

Hoạt động khai thác cảng biển tại các công ty con dự báo tăng trưởng tốt do các yếu tố thuận lợi từ nền kinh tế vĩ mô cũng như các yếu tố quy hoạch được xác định rõ ràng như trình bày tại Mục 1 của phần này.

#### **⚡ Doanh thu tài chính**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP sẽ tập trung thực hiện việc thoái vốn tại 18 doanh nghiệp thành viên (nêu tại Phụ lục 8) trong giai đoạn năm 2018-2020 theo chủ trương, kế hoạch đã được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. Lợi nhuận và cổ tức được chia từ các doanh nghiệp thành viên đóng góp về Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP khoảng từ 229 tỷ đồng/năm.

#### **⚡ Chi phí lãi vay**

Sau khi thực hiện các biện pháp tái cơ cấu nợ, chi phí lãi vay bình quân dự kiến của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP sẽ ở mức khoảng 16 tỷ đồng/năm.

### **6.3. Kế hoạch đầu tư**

#### **⚡ Phát triển đội tàu**

Tái cơ cấu, trẻ hóa đội tàu, nghiên cứu đầu tư tàu có công nghệ hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu để thay thế các tàu già cũ, nhằm tăng khả năng cạnh tranh khi thị trường vận tải biển phục hồi. Dự kiến đến năm 2020, đội tàu của Tổng công ty có tổng trọng tải khoảng 1.100 nghìn DWT, tuổi tàu bình quân khoảng 14 tuổi với cơ cấu đội tàu: tàu container chiếm khoảng 13%, tàu hàng lỏng chiếm khoảng 9%, tàu hàng khô và hàng rời chiếm khoảng 78%.

#### **⚡ Cơ sở hạ tầng cảng biển**

Trong xu thế hội nhập cùng với sự phục hồi của nền kinh tế trong nước và thế giới, việc đầu tư cảng mới nhằm đón bắt xu thế phát triển chung song song với việc đầu tư nâng cấp các cảng biển hiện có giữ vai trò rất quan trọng để đảm bảo sự phát triển của Tổng công ty và đảm bảo duy trì, tiếp tục khẳng định là doanh nghiệp nòng cốt trong lĩnh vực khai thác cảng biển. Nhìn chung các dự án đầu tư hạ tầng của Tổng công ty đều tập trung vào lĩnh vực cảng biển, kho bãi, hậu cần logistics và là các dự án nằm trong chiến lược phát triển hệ thống cảng biển và dịch vụ hàng hải của Tổng công ty nhằm nâng cao năng lực thông qua cảng, đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa của nền kinh tế, cũng như gia tăng tỷ trọng của lĩnh vực dịch vụ hàng hải trong cơ cấu kinh doanh của Tổng công ty. Tuy nhiên, do khó khăn về nguồn vốn cùng với chủ trương cắt giảm đầu tư, Tổng công ty sẽ chỉ tập trung nguồn lực cho các dự án quan trọng và hiệu quả, các dự án cảng biển chiến lược mang tầm cỡ quốc gia là các cảng nước sâu, cảng cửa ngõ quốc tế và duy trì tỷ lệ vốn góp chi phối tại các cảng.

#### **☑ Khu vực miền Bắc:**

Hoàn thành việc xin chủ trương, xây dựng dự án đầu tư 02 bến tại Cảng Lạch Huyện trong năm 2017, triển khai xây dựng vào năm 2018 và đưa vào khai thác năm 2020. Tiếp tục nghiên cứu, hướng tới xin chủ trương đầu tư xây dựng thêm 4 bến tại Cảng Lạch Huyện để nâng tổng số các bến tại Cảng Lạch Huyện thành 6 bến container và tổng hợp tiếp nhận tàu đến 8.000 TEUs (50.000 - 100.000 DWT) với tổng chiều dài bến khoảng 2.250m chia làm 2 giai đoạn:



- Giai đoạn 1: Dự kiến bắt đầu triển khai từ năm 2018: Đầu tư 2 cầu bến;
- Giai đoạn 2: Sau năm 2020 (đầu tư 4 bến): Đầu tư trước 2 bến tiếp theo tùy điều kiện thị trường sẽ đầu tư 2 bến tiếp khi điều kiện cho phép.

Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện sẽ góp phần đưa hàng hóa xuất, nhập khẩu của khu vực miền Bắc có thể đi thẳng tới thị trường châu Âu, châu Mỹ (không phải trung chuyển qua các cảng trung chuyển tại khu vực như Singapore, Hồng Kông); góp phần thu hút lượng hàng quá cảnh khu vực Đông Bắc Lào qua tuyến hành lang Đông - Tây và khu vực Nam Trung Quốc qua các tuyến thuộc chương trình hai hành lang, một vành đai.

**Khu vực miền Trung:**

Tổng công ty dự kiến sẽ cùng CTCP Cảng Đà Nẵng thực hiện đầu tư Dự án khu bến Liên Chiểu cảng biển Đà Nẵng tại Vịnh Kim Liên, phường Hòa Hiệp, quận Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng với 08 bến container, 05 bến tổng hợp, 04 bến tàu dầu và khu bến thủy nội địa với khả năng tiếp nhận tàu đến 100.000 DWT đối với tàu container, 20.000 DWT – 50.000 DWT đối với tàu khô, và 10.000 DWT đối với tàu dầu.

**Khu vực miền Nam:**

Căn cứ nhu cầu hàng hóa thông qua tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long và việc khơi thông luồng Quan Chánh Bồ và tùy theo tình hình thị trường, Tổng công ty thông qua Vinalines Hậu Giang sẽ đầu tư 2 cầu cảng tiếp theo của Dự án Cảng tổng hợp Vinalines Hậu Giang.

 **Phát triển hệ thống cảng cạn, các trung tâm logistics, trung tâm phân phối, depot**

Tổng công ty dự kiến nghiên cứu nhằm triển khai đầu tư phát triển một số cảng cạn, trung tâm logistics, trung tâm phân phối, depot tại các khu vực Bắc, Trung, Nam theo quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam, trung tâm logistics giai đoạn đến năm 2020 định hướng đến năm 2030 như sau:

- Miền Bắc: Móng Cái (Quảng Ninh), Lạch Huyện (Hải Phòng), Bắc Ninh, Nam Hà Nội, Lạng Sơn, Đình Vũ (Hải Phòng).
- Miền Trung: Khu vực Thành phố Đà Nẵng, Tây Nguyên.
- Miền Nam: Khu vực Hiệp Phước (TP Hồ Chí Minh), Quận 9 (TP Hồ Chí Minh), Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), khu vực Bình Dương/Đồng Nai.
- Đồng bằng Sông Cửu Long: Khu vực Cần Thơ, Hậu Giang.
- Đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa kết hợp trung tâm kho bãi và trung tâm phân phối tại khu vực Đông Bắc Bộ.
- Phát triển, mở rộng ICD (cảng cạn) Lào Cai tại khu vực miền Bắc.

Tổng quan danh mục các dự án trọng điểm Tổng công ty đang trong giai đoạn đầu tư và chuẩn bị đầu tư cụ thể như sau (Chi tiết Danh mục các dự án tiếp tục/dự kiến đầu tư của VIMC và các doanh nghiệp thành viên tại Phụ lục 10):

**Bảng 40 : Danh mục dự án trọng điểm đã triển khai đầu tư xây dựng**

| TT | Thông tin chung về dự án  | Thời gian triển khai                               | Tình hình thực hiện                                    | Quy mô, địa điểm  |
|----|---|--|--|---|
| 1  | <b>Dự án đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ</b><br>Đầu tư xây dựng mới<br><b>Chủ đầu tư:</b> CTCP VNL Đình Vũ | Từ quý 3/2015 - 2019 đưa vào khai thác giai đoạn 1 | Gói thầu thi công cầu cảng đã khởi công ngày 31/3/2018 | Đầu tư xây dựng tập trung vào giai đoạn 1 gồm 420m cầu tàu (02 bến) có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 20.000 DWT cùng hệ thống kho bãi, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua 5,3 |



| TT | Thông tin chung về dự án   | Thời gian triển khai   | Tình hình thực hiện   | Quy mô, địa điểm   |
|----|--|--|---|--|
|    | <b>Vốn đầu tư:</b><br>1.490.569.787.000  |  |   | triệu tấn/năm.<br>Địa điểm: Hạ lưu bán đảo Đình Vũ - phường Đông Hải 2 - quận Hải An - TP Hải Phòng.   |
| 2  | <b>Dự án Nâng cấp, mở rộng Cảng Tiên Sa (giai đoạn II)</b><br>Đầu tư xây dựng mới<br><b>Chủ đầu tư:</b> CTCP Cảng Đà Nẵng<br><b>Vốn đầu tư:</b><br>1.069.890.929.000   | Từ tháng 12/2014 - 6/2018  | Gói thầu xây lắp hiện nay đã hoàn thành, chỉ còn hạng mục Nạo vét vẫn còn tiếp tục thực hiện do tình hình địa chất phức tạp, ảnh hưởng của thời tiết, khai thác tàu tạm và các yếu tố khách quan khác. Dự kiến hoàn thành Nạo vét, phá đá trước 30/6/2018.<br>- Gói thiết bị: Đang thực hiện theo HĐ, dự kiến tháng 7/2018 hoàn thành | Đầu tư 01 cầu cảng 50.000 DWT (tiếp nhận tàu container tải trọng đến 50.000 DWT, tàu hàng tổng hợp đến 70.000 DWT và tàu khách tải trọng tới 100.000 GT) và 01 cầu cảng 20.000 DWT (tiếp nhận tàu hàng tổng hợp đến 20.000 DWT và tàu container có thông số tương đương) cùng với thiết bị và mạng kỹ thuật đồng bộ đảm bảo yêu cầu khai thác.<br>Địa điểm: Bến cảng Tiên Sa, phường Thọ Quang, quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng. |
| 3  | <b>Dự án Cảng tổng hợp Vinalines Hậu Giang (GD I)</b><br>Đầu tư xây dựng mới/ dự án nhóm B, công trình biển cấp II<br><b>Chủ đầu tư:</b><br>Công ty TNHH MTV Dịch vụ Hàng hải Hậu Giang<br><b>Vốn đầu tư:</b><br>394.546.212.000 | Bước 1:<br>01/2016 - 01/2017,<br>Quý I/2017 đưa vào khai thác.<br>Bước 2:<br>2019 - 2020 | Đã hoàn thành đưa vào sử dụng từ tháng 5/2017   | Xây dựng 01 bến tại khu đất phía hạ lưu với chiều dài đường bờ 175m, diện tích 10,35ha với quy mô gồm: cầu cảng dài 150m bến cùng hệ thống phao neo mũi/lái đủ tiếp nhận tàu 20.000DWT cùng hệ thống cầu dẫn, kè bảo vệ bờ, các công trình kho, bãi, công trình dịch vụ, mạng hạ tầng kỹ thuật và thiết bị khai thác đồng bộ với công suất thiết kế khoảng 1 triệu tấn/năm.  |
| 4  | <b>Dự án Cảng Sài Gòn Hiệp Phước (GD I)</b><br>Công trình giao thông cảng biển - Cấp 2/Đầu tư mới<br><b>Chủ đầu tư:</b> CTCP Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước<br><b>Vốn đầu tư:</b><br>2.777.258.048.000                                | Khởi động lại: 2015-2016<br>Hoàn thiện 2017-2018   | Đạt khoảng 81% khối lượng   | Xây dựng thay thế cho khu cảng Nhà Rồng - Khánh Hội hiện hữu của cảng Sài Gòn với sản lượng thông qua năm là 7,37triệu tấn/năm.<br>Địa điểm: Xã Hiệp Phước - Huyện Nhà Bè - TP Hồ Chí Minh.  |

(Nguồn: Vinalines)



**Bảng 41 : Danh mục dự án trọng điểm chuẩn bị đầu tư xây dựng**

| TT | Tên dự án                                     | Chủ đầu tư                              | Tình trạng  | Ghi chú   |
|----|---|---|---|---|
| 1  | Dự án đầu tư xây dựng 02 bến 3, 4 Lạch Huyện  | CTCP Cảng Hải Phòng                     | Đang trình Thủ tướng chính phủ xin phê duyệt chủ trương | <p>Dự án nhóm A, dựa trên vốn tự huy động và vốn vay.</p> <p>Giai đoạn triển khai: 2017 – 2020</p> <p>Đầu tư 02 bến dài 750m, tiếp nhận cỡ tàu container cỡ 100.000DWT, xây dựng 01 bến xà lan tại vị trí quy hoạch có sức chứa 100-160TEU và đầu tư các công trình hạ tầng kỹ thuật đồng bộ đáp ứng lượng hàng thông qua 1,0-1,1 triệu tấn/năm.</p> <p>Địa điểm: Cát Hải - Hải Phòng</p> |
| 2  | Dự án đầu tư xây dựng bến 5-9 Lạch Huyện      | CTCP Cảng Hải Phòng                     | Đang nghiên cứu để trình xin chủ trương đầu tư          |   |
| 3  | Dự án khu bến Liên Chiểu Đà Nẵng              | CTCP Cảng Đà Nẵng                       | Đang nghiên cứu để trình xin chủ trương đầu tư          |   |
| 4  | Dự án Cảng tổng hợp Vinalines Hậu Giang (GĐ2) | CTy TNHH MTV Dịch vụ Hàng hải Hậu Giang | Đang nghiên cứu để trình xin chủ trương đầu tư          |   |
| 5  | Dự án Cảng Sài Gòn Hiệp Phước (GĐ2)           | CTCP Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước          | Đang nghiên cứu để trình xin chủ trương đầu tư          |   |
| 6  | Khu hậu cần cảng Sài Gòn – Hiệp Phước         | CTCP Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước          | Đang nghiên cứu để trình xin chủ trương đầu tư          |   |



#### IV. VỐN ĐIỀU LỆ VÀ CƠ CẤU VỐN ĐIỀU LỆ

Căn cứ Quyết định số 751/QĐ-TTg ngày 20/6/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Phương án cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, vốn điều lệ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP sau khi cổ phần hóa là **14.046.058.000.000** đồng, tương đương 1.404.605.800 cổ phần;

Căn cứ Quyết định số 1659/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2018 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư chiến lược và điều chỉnh số lượng cổ phần bán đấu giá công khai ra công chúng khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam,

Tỷ lệ sở hữu của Nhà Nước, tỷ lệ chào bán cổ phần ra công chúng, tỷ lệ cổ phần bán cho người lao động, tổ chức công đoàn như sau:

**Bảng 42 : Cơ cấu vốn điều lệ dự kiến**

| TT   | Cổ đông  | Số cổ phần           | Giá trị cổ phần theo mệnh giá (Đồng) | Tỷ lệ sở hữu (%) |
|------|--|----------------------|--------------------------------------|------------------|
| 1    | Cổ phần của Nhà nước   | 912.993.770          | 9.129.937.700.000                    | 65,00            |
| 2    | Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên   | 2.293.900            | 22.939.000.000                       | 0,16             |
| 2.1. | <i>Cổ phần bán ưu đãi bán cho cán bộ công nhân viên mua theo số năm làm việc tại khu vực nhà nước</i>                            | 1.599.000            | 15.990.000.000                       | 0,11             |
| 2.2. | <i>Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên và chuyên gia giỏi mua theo số năm cam kết làm việc tiếp cho công ty cổ phần</i> | 694.900              | 6.949.000.000                        | 0,05             |
| 3    | Cổ phần bán ưu đãi cho tổ chức công đoàn   | 500.000              | 5.000.000.000                        | 0,04             |
| 4    | Cổ phần bán đấu giá công khai  | 488.818.130          | 4.888.181.300.000                    | 34,80            |
|      | <b>Tổng cộng</b>   | <b>1.404.605.800</b> | <b>14.046.058.000.000</b>            | <b>100,00</b>    |

*Lưu ý: Tỷ lệ sở hữu trong cơ cấu vốn điều lệ nêu trên có thể thay đổi theo kết quả điều chỉnh vốn nhà nước tại thời điểm quyết toán vốn nhà nước khi Công ty mẹ - Tổng công ty chính thức chuyển sang hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần.*



## V. THÔNG TIN VỀ ĐỢT CHÀO BÁN CỔ PHẦN

### 1. Bán đấu giá cổ phần lần đầu (IPO)

#### 1.1. Hình thức chào bán

- Số lượng cổ phần chào bán: 488.818.130 cổ phần (Trong đó, số lượng cổ phần bán đấu giá công khai ra công chúng theo Phương án cổ phần hóa được phê duyệt là 280.921.160 cổ phần, số lượng cổ phần dự kiến bán cho nhà đầu tư chiến lược còn lại chuyển sang thành cổ phần thực hiện bán đấu giá công khai ra công chúng theo Quyết định số 1659/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2018 của Bộ Giao thông vận tải là 207.896.970 cổ phần).
- Loại cổ phần: Cổ phần phổ thông
- Mệnh giá: 10.000 đồng/cổ phần
- Giá khởi điểm: 10.000 đồng/cổ phần
- Phương thức chào bán: Đấu giá theo mô hình đấu giá công khai tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội

#### 1.2. Đối tượng tham gia và số lượng cổ phần đăng ký mua

- Theo Quy chế bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam do Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội ban hành.

#### 1.3. Thời gian và địa điểm thực hiện

- Thời gian và địa điểm nhận công bố thông tin, đăng ký tham gia đấu giá, nộp tiền đặt cọc, phát phiếu tham dự đấu giá: Quy định tại Quy chế bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
- Thời gian các Đại lý nhận phiếu tham dự đấu giá: Theo quy định trong Quy chế bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
- Thời gian tổ chức đấu giá: Theo quy định trong Quy chế bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
- Địa điểm tổ chức đấu giá: Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội - Số 2 Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội.
- Thời hạn thanh toán tiền mua cổ phần và nhận lại tiền đặt cọc: Theo Quy chế bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

#### 1.4. Các đối tác liên quan tới đợt chào bán

##### ❖ Tổ chức thực hiện bán đấu giá cổ phần

##### **SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN HÀ NỘI**

Địa chỉ: Số 2 Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Điện thoại: (84-24) 39412626 - Fax: (84-24) 39347818

Website: [www.hnx.vn](http://www.hnx.vn)



- ❖ **Tổ chức tư vấn lập phương án cổ phần hóa và bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng**

**CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN**

Trụ sở chính: 72 Nguyễn Huệ, Quận 1, TP. HCM  
Điện thoại: (84-28) 38242897 - Fax: (84-28) 38242997  
Chi nhánh Hà Nội: 1C Ngô Quyền, Hoàn Kiếm, Hà Nội  
Điện thoại: (84-24) 39366321 - Fax: (84-24) 39366311  
Website: [www.ssi.com.vn](http://www.ssi.com.vn)

- ❖ **Tổ chức tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp**

**Liên danh:**

**Công ty TNHH Kiểm toán và Thẩm định giá Việt Nam**

Địa chỉ: Tầng 14, Tòa nhà HH3 Sudico Building, đường Mễ Trì, Từ Liêm, Hà Nội  
Điện thoại: (84-24) 8689566 - Fax: (84-24) 8686248  
Website: [www.kiemtoanava.com.vn](http://www.kiemtoanava.com.vn)

**Và**

**Công ty TNHH Hãng Kiểm toán và Định giá ATC**

Địa chỉ: P201 - Đơn nguyên 2 - Tòa nhà 262, Nguyễn Huy Tưởng, phường Thanh Xuân Trung, quận Thanh Xuân, thành phố Hà Nội, Việt Nam  
Điện thoại: (84-24) 6266 2284 - Fax: (84-24) 6266 2285  
Website: [www.atc-audit.com](http://www.atc-audit.com)

- ❖ **Đơn vị kiểm toán kết quả tư vấn định giá và xử lý tài chính doanh nghiệp cổ phần hóa**

**Kiểm toán Nhà nước chuyên ngành VI - Kiểm toán Nhà nước**

Địa chỉ: 111 Trần Duy Hưng, quận Cầu Giấy, Hà Nội  
Điện thoại: (84-24) 62822150 - Fax: (84-24) 62822161  
Website: [www.sav.gov.vn](http://www.sav.gov.vn)

- ❖ **Tổ chức kiểm toán báo cáo tài chính**

**+ Tổ chức Kiểm toán BCTC năm 2015, 2016:**

**Công ty TNHH Thuế và Tư vấn KPMG**

Địa chỉ: Tầng 46, Tòa nhà Keangnam Hanoi Landmark Tower 72, Lô E6, đường Phạm Hùng, Mễ Trì, Từ Liêm, Hà Nội, Việt Nam  
Điện thoại: (84-24) 39461600 - Fax: (84-24) 39461601  
Website: [www.kpmg.com.vn](http://www.kpmg.com.vn)



**+ Tổ chức Kiểm toán BCTC năm 2017:**

**Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn UHY**

Địa chỉ: Tầng 9, Tòa nhà HL, 82 phố Duy Tân, Quận Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: (84-24) 37557446 - Fax: (84-24) 37557448

Website: [www.uhy.vn](http://www.uhy.vn)

**2. Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên theo số năm làm việc tại khu vực nhà nước**

**2.1. Đối tượng chào bán**

Mục tiêu của việc chào bán cổ phần cho người lao động là nhằm gắn kết người lao động và tạo động lực cho người lao động cống hiến vì sự phát triển của Công ty mẹ - Tổng công ty sau cổ phần hóa.

Tổng số người lao động được mua cổ phần ưu đãi theo số năm công tác trong khu vực nhà nước là 1.965 người và tổng số năm làm việc trong khu vực nhà nước là 15.990 năm, tương ứng với số cổ phần ưu đãi được đăng ký mua ưu đãi là **1.599.000** cổ phần.

**2.2. Giá chào bán**

Giá bán cổ phần ưu đãi cho người lao động trong doanh nghiệp là giá bằng 60% giá trị 01 cổ phần tính theo mệnh giá (10.000 đồng/cổ phần).

**3. Cổ phần bán ưu đãi cho cán bộ công nhân viên và chuyên gia giỏi mua theo số năm cam kết làm việc tiếp cho công ty cổ phần**

**3.1. Đối tượng chào bán**

Số người lao động và người quản lý doanh nghiệp đăng ký mua thêm cổ phần theo số năm cam kết làm việc theo mức 200 cổ phần/ năm cam kết là 102 người, tương ứng với số cổ phần đăng ký mua ưu đãi là 114.700 cổ phần.

Số người lao động đăng ký mua thêm cổ phần theo số năm cam kết làm việc theo mức 500 cổ phần/ năm cam kết là 200 người, tương ứng với số cổ phần đăng ký mua ưu đãi là 580.200 cổ phần.

Tổng số cổ phần bán ưu đãi theo số năm cam kết làm việc cho công ty cổ phần là 694.900 cổ phần

**3.2. Giá chào bán**

Giá bán cổ phần cho cán bộ công nhân viên mua thêm theo số năm cam kết làm việc cho công ty cổ phần là 10.000 đồng/CP.

**4. Cổ phần bán cho tổ chức Công đoàn**

Số lượng cổ phần bán cho Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam dự kiến là **500.000** cổ phần.

Giá bán cổ phần cho Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bằng mệnh giá (10.000 đồng/cổ phần).

**5. Bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược**

Ngày 22/6/2018, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã thực hiện công bố thông tin bán cổ phần cho



nhà đầu tư chiến lược. Tính đến thời điểm ngày 12/7/2018 (thời hạn hết hạn đăng ký làm nhà đầu tư chiến lược), có 01 nhà đầu tư đăng ký tham gia làm nhà đầu tư chiến lược là Công ty TNHH SK Securities. Tuy nhiên, nhà đầu tư đăng ký không đáp ứng đủ điều kiện về tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư chiến lược. Do vậy, ngày 20/7/2018, Ban chỉ đạo đã có Tờ trình số 1982/TTr-HHVN trình Bộ GTVT về kết quả đăng ký, lựa chọn nhà đầu tư chiến lược và đề xuất điều chỉnh chuyển số cổ phần dự kiến bán cho nhà đầu tư chiến lược theo Phương án cổ phần hóa sang thành số cổ phần thực hiện bán đấu giá công khai ra công chúng.

Ngày 03/8/2018, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1659/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư chiến lược và điều chỉnh số lượng cổ phần bán đấu giá công khai ra công chúng khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

#### 6. Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt chào bán cổ phần

Số tiền thu được từ cổ phần hóa sẽ căn cứ theo kết quả bán cổ phần thực tế theo đúng các quy định của pháp luật.

Việc tính toán trên dựa theo các giả định:

- ✓ Các đối tượng được chào bán mua hết số cổ phần;
- ✓ Giá bán dự kiến tạm tính theo giá khởi điểm là 10.000 đồng/cổ phần;
- ✓ Giá đấu giá thành công thấp nhất tạm tính là 10.000 đồng/cổ phần.

Số tiền thu từ cổ phần hoá được xử lý như quy định tại Điều 39 Nghị định số 126/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ.

**Bảng 43 : Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt bán cổ phần**

| Nội dung   | Ghi chú                     | Giá trị     | Đơn vị       |
|--|-----------------------------|-------------|--------------|
| 1. Giá trị vốn nhà nước tại thời điểm xác định GTDN                  | (a)                         | 11.946,06   | tỷ đồng      |
| 2. Quy mô vốn điều lệ sau CPH  | (b)                         | 14.046,06   | tỷ đồng      |
| 3. Giá bán (tối thiểu)   | (c)                         | 10.000      | đồng/cổ phần |
| 4. Tổng số cổ phần phát hành thêm                                    | (d)                         | 210.000.000 | cổ phần      |
| 5. Số tiền thu được từ Cổ phần hóa                                   | (e) = (f) + (g) + (h) + (j) | 4.909,72    | tỷ đồng      |
| 6. Thu từ bán cổ phần cho CBCNV                                      | (f)                         | 16,54       | tỷ đồng      |
| <i>Mua theo tiêu chuẩn thâm niên làm việc trong khu vực Nhà nước</i> |                             | 9,59        | tỷ đồng      |
| <i>Mua theo đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại Công ty cổ phần</i> |                             | 6,95        | tỷ đồng      |
| 7. Thu từ bán cổ phần cho công đoàn                                  | (g)                         | 5,00        | tỷ đồng      |
| 8. Thu từ bán đấu giá ra bên ngoài                                   | (h)                         | 4.888,18    | tỷ đồng      |
| 9. Thu từ bán cổ phần cho cổ đông chiến lược                         | (j)                         | 0           | tỷ đồng      |
| 10. Phần giá trị cổ phần Nhà nước bán bớt theo mệnh giá              | (i)                         | 2.816,12    | tỷ đồng      |



| <b>Nội dung</b>  | <b>Ghi chú</b>                       | <b>Giá trị</b> | <b>Đơn vị</b> |
|--|--------------------------------------|----------------|---------------|
| 11. Phần giá trị tương ứng với số cổ phần phát hành thêm theo mệnh giá để lại doanh nghiệp   | (k)                                  | 2.100,00       | tỷ đồng       |
| 12. Chi phí cổ phần hóa  | (l)                                  | 11,31          | tỷ đồng       |
| 13. Thực hiện chính sách với người lao động dôi dư   | (m)                                  | 2,33           | tỷ đồng       |
| 14. Nguồn bổ sung từ Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp để thanh toán chi phí cổ phần hóa và hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện chính sách đối với người lao động dôi dư | $(n) = [(b-a)/b] \times [e-i-k-l-m]$ | (3,00)         | tỷ đồng       |
| 15. Số tiền thu từ CPH dự kiến nộp về Quỹ Hỗ trợ sắp xếp doanh nghiệp theo quy định  | $(p) = (e) - (k) - (l) - (m) - (n)$  | 2.799,08       | tỷ đồng       |



## VI. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO

Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có 06 đơn vị trực thuộc là các chi nhánh và các công ty hạch toán phụ thuộc trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển, kinh doanh kho bãi và xuất khẩu thuyền viên của Tổng công ty. Vì vậy, trong quá trình hoạt động, Tổng công ty đối mặt với những rủi ro như sau:

### 1. Rủi ro về kinh tế

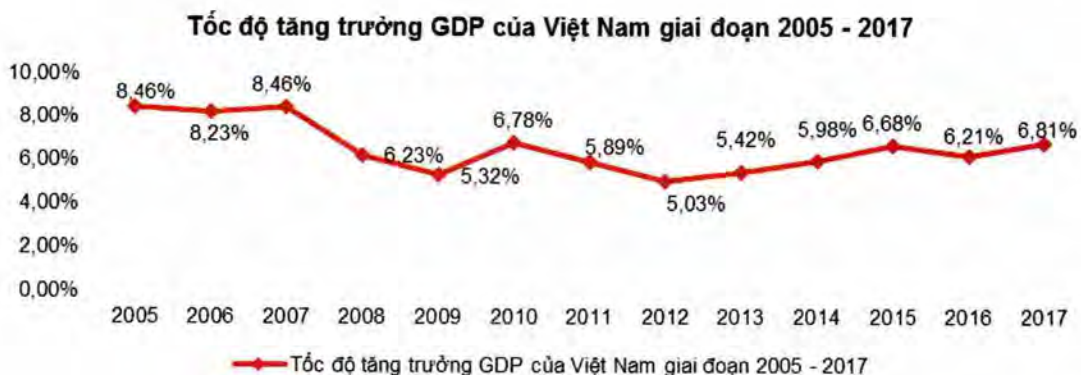
Trong những năm qua, Chính phủ Việt Nam đã và đang thực hiện nhiều biện pháp để khuyến khích tăng trưởng kinh tế và phân bổ hợp lý các nguồn lực, hỗ trợ nền kinh tế có những bước tăng trưởng đáng kể so với những năm trước đây cũng như so với các quốc gia khác trong khu vực. Tăng trưởng kinh tế mang đến cả cơ hội và thách thức cho doanh nghiệp.

Về cơ bản, khi nền kinh tế đang trong chu kỳ tăng trưởng, các yếu tố vĩ mô được kiểm soát chặt chẽ, sức cầu tăng mạnh tạo động lực thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, khi nền kinh tế bước vào giai đoạn suy thoái, các yếu tố bất lợi xảy ra như lãi suất và lạm phát cao, tỷ giá hối đoái có nhiều biến động, nhu cầu tiêu dùng có xu hướng giảm mạnh sẽ tạo lực cản đến sự phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp.

#### 1.1. Tốc độ tăng trưởng kinh tế

Theo số liệu do Tổng cục Thống kê công bố, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam đã hồi phục khả quan kể từ năm 2012. Năm 2017, Việt Nam đạt mức tăng trưởng 6,81%, cao nhất trong các năm trở lại đây, vượt qua nhiều dự báo từ các tổ chức quốc tế. Quy mô nền kinh tế năm 2017 theo giá hiện hành đạt 5.007,9 nghìn tỷ đồng. GDP bình quân đầu người ước tính đạt 53,5 triệu đồng, tương đương 2.385 USD, tăng 170 USD so với năm 2016. Đà tăng trưởng được duy trì trên mức 6% liên tục từ năm 2014 trở đi, và tiếp tục tăng trưởng trong nửa sau giai đoạn 2011-2017. Điều đó cho thấy môi trường kinh tế vĩ mô hiện đang trong chu kỳ tăng trưởng.

**Hình 10 : Tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam giai đoạn 2005 – 2017**



*Nguồn: Tổng cục thống kê*

Theo số liệu của Tổng cục thống kê, cả năm 2017 tăng 6,81%, vượt mục tiêu đề ra 6,7% và cao hơn mức tăng của các năm từ 2011 - 2016. Đóng góp cho mức tăng kỷ lục này là nhờ vào kinh tế nông, lâm nghiệp, thủy sản có sự phục hồi đáng kể với mức tăng 2,9%, góp 0,44 điểm phần trăm vào mức tăng chung. Khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 8%, đóng góp vào 2,77 điểm phần trăm. Khu vực dịch vụ tăng 7,44% đóng góp 2,87 điểm phần trăm.

Cho đến nay, Việt Nam đã thực hiện đúng các cam kết theo các Hiệp định mới ký kết gồm: Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Hàn Quốc, Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh kinh tế Á - Âu. Đồng thời, tiếp tục đàm phán để có những bước tiến tích cực trong Hiệp định Thương mại



Tự do Việt Nam – EU và tham gia Cộng đồng Kinh tế ASEAN, qua đó tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy tốc độ tăng trưởng kinh tế GDP năm 2016-2017. Sự hồi phục của nền kinh tế Việt Nam, việc thực thi các hiệp định thương mại trong thời gian tới sẽ tạo điều kiện phát triển thuận lợi là cơ sở quan trọng để các chuyên gia kinh tế thống nhất quan điểm và đặt ra mục tiêu tăng trưởng 6,7% trong năm 2018 và bên cạnh đó là không ít thách thức cho các doanh nghiệp trong nước để vượt qua những rào cản và tiếp tục tăng trưởng trong giai đoạn tiếp theo.

Tăng trưởng GDP được duy trì ở mức khá giúp gia tăng thu nhập và cải thiện tâm lý của người tiêu dùng. Đây là nhân tố thúc đẩy nhu cầu thực về đầu tư và xây dựng trong toàn nền kinh tế. Tốc độ tăng trưởng kinh tế là chỉ báo quan trọng để Tổng công ty đưa ra các chiến lược kinh doanh phù hợp cho từng thời kỳ.

### 1.2. Rủi ro lạm phát

Từ mức lạm phát 2 con số trước năm 2012, Chính phủ đã điều hành chính sách kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô một cách quyết liệt, từ đó lạm phát đã giảm ở mức 9,21% năm 2012 xuống còn 0,63% năm 2015 và 2,66% năm 2016. Trong năm 2017, với tốc độ tăng lạm phát 3,53%, Chính phủ đã đạt mục tiêu kiềm chế lạm phát ở mức dưới 4%, nhằm thúc đẩy nền kinh tế phát triển.

**Hình 11 : CPI bình quân của Việt Nam giai đoạn 2007 – 2017**



*Nguồn: Tổng cục thống kê*

Lạm phát thấp là dấu hiệu tích cực trong việc tăng chi tiêu, cũng là cơ sở để NHNN giảm lãi suất cho vay, nới lỏng chính sách tiền tệ, khuyến khích người dân và doanh nghiệp vay tiền ngân hàng, đáp ứng nhu cầu trong các lĩnh vực và ngành nghề kinh tế. Lạm phát tăng cao sẽ ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của Công ty thông qua sự gia tăng của các chi phí đầu vào, đặc biệt là chi phí nguyên vật liệu, xây dựng, nhân công và lãi vay.

### 1.3. Rủi ro lãi suất

Lãi suất có vai trò rất quan trọng đối với hoạt động quản lý tài chính của doanh nghiệp. Năm 2016, mặt bằng lãi suất huy động và cho vay tương đối ổn định.



**Hình 12 : Biến động lãi suất ngắn hạn bình quân giai đoạn 2008 – 2016**



Nguồn: SSI tổng hợp

Theo đó, lãi suất huy động bằng đồng Việt Nam kỳ hạn dưới 12 tháng phổ biến ở mức 6,5 - 6,8%/năm, lãi suất cho vay bằng đồng Việt Nam kỳ hạn dưới 12 tháng đã giảm xuống còn khoảng 9 - 11%/năm từ mức 20 - 22%/năm trong giai đoạn năm 2008. Mặt bằng lãi suất huy động trong năm 2017 tương đối ổn định với mặt bằng lãi suất cho vay phổ biến ở mức 6 - 9%/năm đối với ngắn hạn và 9 - 11%/năm đối với trung và dài hạn.

Lãi suất ở mức thấp đã cải thiện tính thanh khoản cũng như tăng khả năng tiếp cận tín dụng của các doanh nghiệp. Sự biến động của lãi suất sẽ ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp nói chung và của Tổng công ty nói riêng.

#### 1.4. Rủi ro tỷ giá hối đoái

Tổng công ty hoạt động chính trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và kinh doanh kho bãi, liên quan tới thanh toán quốc tế cho các dịch vụ Tổng công ty cung cấp, sự thay đổi trong chính sách tỷ giá biến động của tỷ giá hối đoái ảnh hưởng mật thiết tới hoạt động kinh doanh.

Từ năm 2012 trở đi, Ngân hàng Nhà nước (NHNN) đã áp dụng chính sách neo tỷ giá có điều chỉnh, hỗ trợ bình ổn định biến động tỷ giá xung quanh mức 2 - 3% so với năm trước. Việc hỗ trợ chính sách này, đảm bảo thị trường có khả năng xác định trước các kỳ vọng về tỷ giá và mức rủi ro đi kèm. Sự tham gia của NHNN nhằm hấp thụ được một lượng dự trữ ngoại hối lớn, cũng đã ổn định hóa được giá trị đồng Việt Nam.

Theo Quyết định số 2730/QĐ-NHNN ngày 31/12/2015, NHNN thực hiện công bố tỷ giá trung tâm của Đồng Việt Nam với Đô la Mỹ, tỷ giá tính chéo của Đồng Việt Nam với một số ngoại tệ khác. Theo cơ chế này, tỷ giá trung tâm của VND với USD do NHNN công bố hàng ngày là cơ sở để các NHTM xác định tỷ giá mua, tỷ giá bán của VND với Đô la Mỹ. NHNN đã đưa tỷ giá vào hệ thống giá cả nói chung ở Việt Nam hoạt động theo cơ chế thị trường thực sự hơn; và đặc biệt, cơ chế này cũng sẽ đưa các doanh nghiệp trong nước vào môi trường tỷ giá thị trường bình đẳng hơn và minh bạch hơn.

Tuy nhiên đối với tỷ giá hối đoái, rủi ro biến động phụ thuộc rất nhiều vào chính sách của các quốc gia nắm giữ ngoại tệ mạnh như Hoa Kỳ, cộng đồng kinh tế chung Châu Âu, Nhật Bản, Trung Quốc, .... Trong thời điểm thương mại quốc tế có nhiều biến động lớn như năm 2018, Tổng công ty đối mặt với rủi ro biến động tỷ giá cao. Do đó, Tổng công ty sẽ cần tính tới các phương án phòng ngừa rủi ro trước biến động tỷ giá trong năm, như việc tham gia các hợp đồng kỳ hạn mua bán ngoại tệ với phía Ngân hàng.



## 2. Rủi ro về luật pháp

Rủi ro luật pháp là những rủi ro thay đổi chính sách theo chiều hướng bất lợi cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Rủi ro luật pháp còn là rủi ro phát sinh từ việc không áp dụng kịp thời, phù hợp với các văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Để tăng cường hiệu quả quản lý cũng như tạo hành lang pháp lý cho các doanh nghiệp tăng trưởng và phát triển, Nhà nước đã ban hành một loạt các hệ thống các văn bản quy định pháp luật.

Do đó, hoạt động của Tổng công ty được điều chỉnh bởi hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật bao gồm: Luật Quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp, Luật Doanh nghiệp; Luật Chứng khoán, Luật Thương Mại, các văn bản quy định dưới Luật, các Nghị định, Thông tư hướng dẫn liên quan tới hoạt động chính của doanh nghiệp. Trường hợp tham gia phòng ngừa rủi ro tỷ giá hối đoái sẽ thuộc phạm vi của Pháp lệnh về quản lý ngoại hối.

Việt Nam đang trong quá trình phát triển và hội nhập với kinh tế thế giới, tuy nhiên khung pháp lý và luật pháp vẫn chưa được đổi mới tương xứng với tốc độ phát triển kinh tế và vẫn trong quá trình nỗ lực xây dựng và hoàn thiện. Do vậy, những thay đổi và hướng dẫn pháp luật hiện hành có thể dẫn đến ảnh hưởng đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

## 3. Rủi ro đặc thù ngành

Là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển, khai thác cảng biển, kinh doanh kho bãi và xuất khẩu thuyền viên, ngoài các rủi ro nêu trên, Tổng công ty có khả năng đối mặt với một số rủi ro đặc thù ngành như sau:

### 3.1. Rủi ro cạnh tranh

Đối với lĩnh vực vận tải container, do sự cạnh tranh gay gắt khi cung tàu ngày càng tăng, cước vận tải container cũng sụt giảm mạnh. Ngoài ra, các chủ tàu cũng gặp khó khăn trên thị trường vận tải nội địa, các hãng tàu luôn phải đối mặt với hiện tượng bất bình hành về nguồn hàng trên 02 tuyến Nam - Bắc. Các hãng tàu buộc phải chấp nhận chuyển vỏ rỗng (container rỗng), đặc biệt trên chiều Hải Phòng - Tp.Hồ Chí Minh, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác. Mặt khác, các hãng tàu lớn trên thế giới đang đẩy mạnh đầu tư và khai thác tàu cỡ trung trở lên (từ trên 20.000 Teus) để vận chuyển hàng tối đa mỗi chuyến, khiến giá cước tiếp tục giảm trong thời gian gần đây. Bên cạnh đó, Tổng công ty và các đơn vị thành viên đã giảm số lượng tàu do thanh lý bớt một số tàu hoạt động không hiệu quả, vì vậy làm giảm sản lượng vận tải.

### 3.2. Rủi ro giá cả nguyên, nhiên liệu, yếu tố đầu vào

Đối với lĩnh vực vận tải biển, các yếu tố đầu vào quan trọng ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh bao gồm: xăng dầu, đội thuyền viên và các vật liệu phụ tùng thay thế (chiếm tỷ trọng bình quân lần lượt là 35%, 6% và 5% chi phí giá vốn dịch vụ). Đối với lĩnh vực khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải, chi phí đầu vào chiếm tỷ trọng lớn bao gồm chi phí nhân công trực tiếp, xăng dầu và nguyên vật liệu phụ tùng thay thế (chiếm tỷ trọng 37%, 6% và 5% chi phí giá vốn).

#### a. Nhiên liệu xăng dầu

Đối với các tàu vận tải trong nước và hoạt động khai thác cảng, xăng dầu được cung cấp bởi các đơn vị cung cấp trong nước, giá cấp nhiên liệu trong nước cao hơn so với giá tại các cảng nước ngoài ở khu vực.

Để giảm thiểu ảnh hưởng biến động bất thường về giá xăng dầu, các công ty vận tải biển cần phải có kế hoạch khai thác trước và sau từng chuyến, tính toán số lượng nhiên liệu, dầu nhớt đã tiêu thụ để có kế hoạch khai thác, tránh tổn động vốn, lựa chọn phương án tốn ưu tại các cảng có giá nhiên liệu nhàn tốt nhất và chi phí là thấp nhất.

Các đơn vị quản lý việc tiêu thụ nhiên liệu các tàu thông qua định mức tiêu thụ nhiên liệu dầu nhớt và sẽ điều chỉnh kịp thời hàng năm khi có sự thay đổi về định mức này, đồng thời lắp đặt camera quan



sát các thông số khai thác máy chính trên các tàu để đảm bảo các tàu khai thác đúng với chế độ khai thác quy định trong định mức nhiên liệu cho phép.

#### **b. Phụ tùng thay thế**

Các chủng loại máy chính trên tàu được sử dụng tương đối đa dạng của các hãng như Sulzer, Man B & W, Mitsubishi, Akaska, Hanshin, Makita, Kawasaki, Wartsila, Hyundai-Man B&W. Nguồn cung cấp các thiết bị phụ tùng thay thế chủ yếu là nhà cung cấp từ Nhật Bản, Hàn Quốc.

Kế hoạch sửa chữa, thay thế phải được các đơn vị lập trước nhiều tháng, đảm bảo quy trình, nếu không rất dễ xảy ra rủi ro thiếu phụ tùng kịp thời.

Các vật tư thông thường (theo IMPA code) được cung cấp tại các cảng thuận tiện khi tàu ghé qua các cảng như Việt Nam, Hồng Kông, Trung Quốc và Singapore để giảm thiểu chi phí. Các nguồn cung cấp này hiện nay khá ổn định, dễ dàng và thuận tiện, do đó không phát sinh nhiều rủi ro. Tổng công ty vẫn chủ yếu sử dụng sơn tàu của các hãng sơn như Hempel, Jotun, Interpaint.

#### **c. Đội ngũ thuyền viên**

Sau một thời gian dài đầu tư và đào tạo nhân lực vận tải biển, hiện nay Công ty mẹ - Tổng công ty và các đơn vị thành viên đang quản lý và khai thác đội ngũ cán bộ quản lý trên bờ và sỹ quan thuyền viên về cơ bản đã đạt trình độ ở mức khu vực. Đội tàu của các doanh nghiệp không chỉ hoạt động ở tuyến nội địa và châu Á mà đã tham gia hoạt động tại châu Mỹ, châu Phi, châu Úc và châu Âu. Các doanh nghiệp vận tải biển trong Tổng công ty như: Vosco, Vinaship, Vinalines shipping, Inlaco Sài Gòn, ... là những doanh nghiệp có đội ngũ cán bộ văn phòng, thuyền viên chất lượng hàng đầu ở Việt Nam từ trước tới nay.

Tuy nhiên, nhân tố thuyền viên đóng vai trò thiết yếu trong quá trình vận hành các tàu biển, và đặc biệt quan trọng với một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ như Tổng công ty hàng hải Việt Nam. Nếu xảy ra rủi ro từ nhân tố lao động, nguy cơ ảnh hưởng hoạt động kinh doanh không hề nhỏ.

#### **4. Rủi ro của đợt chào bán, của kế hoạch sử dụng tiền thu được từ đợt chào bán**

Nền kinh tế nói chung và thị trường chứng khoán nói riêng năm 2018 có sự biến động phức tạp và khó dự báo nên đợt chào bán có thể gặp rủi ro không chào bán hết. Trong trường hợp này, lượng cổ phần chưa phân phối hết sẽ được xử lý theo quy định về xử lý số lượng cổ phần không bán hết tại Điều 37 Nghị định số 126/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần. Đồng thời, tiền thu được từ cổ phần hóa sẽ được xử lý theo quy định về quản lý và sử dụng số tiền thu từ cổ phần hóa tại Điều 39 Nghị định số 126/2017/NĐ-CP của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp nhà nước và công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do doanh nghiệp nhà nước đầu tư 100% vốn điều lệ thành công ty cổ phần.

#### **5. Rủi ro liên quan đến các vấn đề cần tiếp tục xử lý khi cổ phần hóa và bàn giao sang công ty cổ phần**

Vinalines khi chuyển từ công ty TNHH một thành viên 100% vốn nhà nước sang công ty cổ phần cần tiếp tục xử lý các vấn đề phát sinh và thực hiện quyết toán bàn giao vốn, tài sản từ thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (31/12/2016) đến thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần. Các kết quả xử lý có thể ảnh hưởng đến giá trị vốn góp của Nhà nước tại công ty cổ phần, ảnh hưởng đến vốn điều lệ, cơ cấu vốn điều lệ và có thể phát sinh tăng số tiền phải nộp về Nhà nước hoặc phát sinh thêm nghĩa vụ tài chính mà công ty cổ phần phải gánh chịu.

Ngoài ra, với các hợp đồng kinh tế, các dự án đóng tàu dở dang, các dự án xây dựng Cảng Vân Phong, Cảng Lạch Huyện như đã trình bày tại Mục II.10.5, có thể phát sinh rủi ro do chưa thể đánh giá về các lợi ích kinh tế trong tương lai, khả năng thu hồi giá trị của các dự án.

Thị trường chứng khoán dự kiến sẽ tiếp tục có nhiều biến động trong thời gian tới, ảnh hưởng đến thị giá các khoản đầu tư tài chính dài hạn của Công ty mẹ - Tổng công ty, từ đó ảnh hưởng đến giá trị



các khoản đầu tư tại thời điểm Vinalines chính thức chuyển thành công ty cổ phần. Bên cạnh đó, việc thay đổi các quy định về chuyển nhượng vốn đầu tư ra ngoài doanh nghiệp của Chính phủ cũng ảnh hưởng đến chi phí, tiến độ triển khai cơ cấu vốn đầu tư, đặc biệt tại các doanh nghiệp có hoạt động kinh doanh thua lỗ mà Vinalines nắm giữ cổ phần chi phối.

## **6. Rủi ro bảo lãnh, cam kết đối với các doanh nghiệp thành viên**

Tính đến thời điểm 31/12/2017, Công ty mẹ - Tổng công ty bảo lãnh đối với khoản vay của Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ tại Ngân hàng Viettinbank Chương Dương, 03 khoản bảo lãnh nợ BHXH, BHYT, BHTN tại các Cơ quan bảo hiểm xã hội địa phương. Ngoài ra, các khoản vay của 07 doanh nghiệp tại Ngân hàng phát triển Việt Nam (VDB) hiện Tổng công ty đang xem xét, làm rõ tính pháp lý của văn bản cam kết (211/CV-TCKT ngày 10/3/2006) và 01 khoản tại Ngân hàng TMCP Á Châu (ACB) đang tranh chấp về bảo lãnh.

*(Danh mục các khoản bảo lãnh, cam kết, các khoản tranh chấp về bảo lãnh của Công ty mẹ - Tổng công ty đối với các doanh nghiệp thành viên tại thời điểm 31/12/2017 tại Phụ lục 7).*

Các khoản bảo lãnh, cam kết và các khoản còn đang tranh chấp về bảo lãnh sẽ mang lại rủi ro cho Tổng công ty, trong trường hợp đối tượng được bảo lãnh vay không hoàn thành nghĩa vụ trả nợ cho phía ngân hàng. Chỉ tính trong số các trường hợp vay vốn đóng tàu, tổng cộng 19 trường hợp vay để đóng tàu, đa số hoạt động bình thường thì có 01 trường hợp Tổng công ty phải làm việc với bảo hiểm để nhận số tiền bồi thường cho sự cố tàu chìm, 03 trường hợp tàu hỏng hoặc vì lý do kỹ thuật không thể triển khai hoạt động, dẫn đến gia tăng rủi ro cho việc hoàn trả các khoản nợ. Trong số các khoản tranh chấp về bảo lãnh, hiện có 03 trường hợp doanh nghiệp đã có Quyết định mở thủ tục phá sản của Tòa án, bao gồm: (i) Công ty cổ phần Vận tải dầu khí Việt Nam, (ii) Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương Vinashin, và (iii) Công ty TNHH MTV CNTT Cà Mau. Đối với các khoản tranh chấp về bảo lãnh của doanh nghiệp đã có Quyết định mở thủ tục phá sản có 02 khoản mục hiện chưa xác định nợ lãi phát sinh đến 31/12/2017.

## **7. Rủi ro liên quan đến nghĩa vụ của Vinalines tại các cảng liên doanh**

Rủi ro liên quan đến nghĩa vụ bổ sung vốn của Vinalines tại liên doanh CICT: Vinalines và các cổ đông khác với tư cách là Bên Bảo trợ cho dự án có nghĩa vụ cấp vốn cho phần thiếu hụt vốn tối đa là 8.058.000 USD (trực tiếp hoặc thông qua Công ty CP Đầu tư Cảng Cái Lân) theo Thỏa thuận nắm giữ Phần vốn góp và Vốn tài trợ dự án (PFERA). Hiện tại, Vinalines chưa thực hiện nghĩa vụ này.

Ngoài ra, Công ty mẹ Vinalines còn tiềm ẩn rủi ro đối với khoản nợ vay PSA VN và cho SP-PSA vay lại; khoản đầu tư góp vốn tại SSIT liên quan đến hợp đồng thế chấp vốn chủ sở hữu ngân hàng và chịu ảnh hưởng gián tiếp đến vốn/ tài sản của Vinalines tại Cảng Sài Gòn (Công ty con của Vinalines) đối với khoản đầu tư góp vốn của Cảng Sài Gòn tại CMIT, SSIT, SP-PSA đang ghi nhận theo quy định tại Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ.

## **8. Rủi ro khác**

Một số rủi ro khác mang tính bất khả kháng tuy ít có khả năng xảy ra nhưng nếu có thì sẽ tác động lớn đến tình hình hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, đó là những rủi ro về động đất, hỏa hoạn, hạn hán, bão lụt, chiến tranh hay dịch bệnh hiểm nghèo, ...



Hà Nội, ngày 03 tháng 8 năm 2018

**ĐẠI DIỆN BAN CHỈ ĐẠO CỔ PHẦN HÓA**

**TỔNG TRƯỞNG BAN**  
**CÔNG TY**  
**HÀNG HẢI**  
**VIỆT NAM**  
  
S.Đ.K.K.D.: 0100104395 - C.T.T.N. HHH  
Q. ĐÔNG ĐÀ - TP. HÀ NỘI

Lê Anh Sơn

**ĐẠI DIỆN TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG THÀNH VIÊN**

**TỔNG**  
**CÔNG TY**  
**HÀNG HẢI**  
**VIỆT NAM**  
  
S.Đ.K.K.D.: 0100104395 - C.T.T.N. HHH  
Q. ĐÔNG ĐÀ - TP. HÀ NỘI

Lê Anh Sơn

**QUYỀN TỔNG GIÁM ĐỐC**

**TỔNG**  
**CÔNG TY**  
**HÀNG HẢI**  
**VIỆT NAM**  
  
S.Đ.K.K.D.: 0100104395 - C.T.T.N. HHH  
Q. ĐÔNG ĐÀ - TP. HÀ NỘI

Nguyễn Cảnh Tinh

**ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC TƯ VẤN**

**CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN**

**CÔNG TY**  
**CỔ PHẦN**  
**CHỨNG KHOÁN**  
**SÀI GÒN**  
  
S.Đ.K.K.D.: 056679 - C.T.C.P. NND  
QUẬN 1 - TP. SÀI GÒN

Nguyễn Ngọc Anh



## **PHỤ LỤC**

|  |            |
|--|------------|
| <b>Phụ lục 1: Danh sách Nhà cửa vật kiến trúc.....</b>   | <b>96</b>  |
| <b>Phụ lục 2: Danh sách máy móc thiết bị.....</b>  | <b>99</b>  |
| <b>Phụ lục 3: Danh sách Phương tiện vận tải truyền dẫn - tình hình tăng giảm tàu biển 2017 – 2018 .....</b>  | <b>102</b> |
| <b>Phụ lục 4: Danh sách công ty con, công ty liên doanh, liên kết, góp vốn của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tại thời điểm 31/12/2017.....</b>                         | <b>114</b> |
| <b>Phụ lục 5: Thống kê hệ thống kho bãi theo doanh nghiệp hoặc theo khu vực .....</b>  | <b>117</b> |
| <b>Phụ lục 6: Danh sách dư nợ vay tại 31/12/2016 và 31/12/2017 của Công ty mẹ - Tổng công ty .....</b>   | <b>119</b> |
| <b>Phụ lục 7: Chi tiết các khoản bảo lãnh, các khoản còn tranh chấp về bảo lãnh của Công ty mẹ - Tổng công ty đối với các doanh nghiệp thành viên tại thời điểm 31/12/2017 .....</b> | <b>120</b> |
| <b>Phụ lục 8: Danh sách các doanh nghiệp dự kiến thoái vốn.....</b>  | <b>123</b> |
| <b>Phụ lục 9: Phương án sử dụng đất sau cổ phần hóa.....</b>   | <b>125</b> |
| <b>Phụ lục 10: Danh mục các dự án tiếp tục/dự kiến đầu tư của VIMC và các doanh nghiệp thành viên...</b>   | <b>127</b> |



**Phụ lục 1: Danh sách Nhà cửa vật kiến trúc**

| STT | Tên nhà cửa vật kiến trúc                           | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                       |               |                       | Xác định lại            |                       | Chênh lệch            |                       |
|-----|---|-------------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|     |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao           | Tỷ lệ còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá xác định lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá            | Giá trị còn lại       |
| 1   | 2   | 6                                   | 7                     | 8             | 9 =6-7                | 10                      | 11                    | 12=10-6               | 13=11-9               |
| I   | <b>Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng</b>  | <b>18.277.841.468</b>               | <b>13.636.801.465</b> |               | <b>4.641.040.003</b>  | <b>42.747.631.204</b>   | <b>20.518.959.460</b> | <b>24.469.789.736</b> | <b>15.877.919.457</b> |
| 1   | Nhà khách sạn 5 tầng                                | 6.928.724.545                       | 5.409.756.482         |               | 1.518.968.063         | 21.354.545.455          | 8.573.850.000         | 14.425.820.910        | 7.054.881.937         |
| -   | <i>Nhà khách sạn 5 tầng</i>                         | <i>6.883.518.185</i>                | <i>5.402.222.089</i>  |               | <i>1.481.296.096</i>  |                         |                       |                       |                       |
| -   | <i>Khu giặt là T5 KS</i>                            | <i>45.206.360</i>                   | <i>7.534.393</i>      |               | <i>37.671.967</i>     |                         |                       |                       |                       |
| 2   | Nhà hàng Xây dựng                                   | 414.899.114                         | 414.899.114           |               | -                     | 1.571.552.182           | 747.587.373           | 1.156.653.068         | 747.587.373           |
| 3   | Nhà 2 tầng  | 1.235.320.823                       | 1.235.320.823         |               | -                     | 4.270.909.091           | 1.498.662.000         | 3.035.588.268         | 1.498.662.000         |
| 4   | Nhà 3 tầng  | 2.419.588.163                       | 2.085.422.777         |               | 334.165.386           | 6.726.681.818           | 2.909.962.554         | 4.307.093.655         | 2.575.797.168         |
| -   | <i>Nhà 3 tầng</i>                                   | <i>2.001.881.430</i>                | <i>2.001.881.430</i>  |               | -                     |                         |                       |                       |                       |
| -   | <i>Cải tạo tầng 1 khu 3 T</i>                       | <i>417.706.733</i>                  | <i>83.541.347</i>     |               | <i>334.165.386</i>    |                         |                       |                       |                       |
| 5   | Khu văn phòng CN                                    | 4.455.454.486                       | 4.009.909.012         |               | 445.545.474           | 5.979.272.727           | 4.285.942.691         | 1.523.818.241         | 3.840.397.217         |
| 6   | Nhà để xe số 2                                      | 256.982.636                         | 256.982.636           |               | -                     | 277.798.230             | 92.395.691            | 20.815.594            | 92.395.691            |
| 7   | Cửa xếp bảo vệ Inox                                 | 64.260.000                          | 14.994.002            |               | 49.265.998            | 64.260.000              | 56.458.836            | -                     | 7.192.838             |
| 8   | Khu bếp mới KS                                      | 256.598.252                         | 25.659.825            |               | 230.938.427           | 256.598.252             | 238.482.415           | -                     | 7.543.988             |
| 9   | Nhà VP (cải tạo từ khu bếp cũ)                      | 952.481.486                         | 95.248.149            |               | 857.233.337           | 952.481.486             | 885.236.293           | -                     | 28.002.956            |
| 10  | Nhà VP (cải tạo từ khu Massage)                     | 833.386.842                         | 83.338.684            |               | 750.048.158           | 833.386.842             | 771.049.506           | -                     | 21.001.348            |
| 11  | Nhà bảo vệ mới                                      | 34.450.000                          | 1.722.501             |               | 32.727.499            | 34.450.000              | 33.636.980            | -                     | 909.481               |
| 12  | Khu VP ( cải tạo từ Nhà giặt là cũ)                 | 425.695.121                         | 3.547.460             |               | 422.147.661           | 425.695.121             | 425.695.121           | -                     | 3.547.460             |
| II  | <b>Công ty dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng</b> | <b>111.504.617.688</b>              | <b>26.367.324.836</b> |               | <b>85.137.292.852</b> | <b>118.654.848.000</b>  | <b>88.754.873.985</b> | <b>7.150.230.312</b>  | <b>3.617.581.133</b>  |
| 1   | Nhà văn phòng container                             |                                     |                       | 0%            |                       |                         | 35.761.737            | 7.356.914             | 35.761.737            |



| STT | Tên nhà cửa vật kiến trúc                        | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                      |               |                       | Xác định lại            |                 | Chênh lệch    |                 |
|-----|--|-------------------------------------|----------------------|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|---------------|-----------------|
|     |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao          | Tỷ lệ còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá xác định lại | Giá trị còn lại | Nguyên giá    | Giá trị còn lại |
|     |  | 90.272.727                          | 90.272.727           |               | -                     | 97.629.641              |                 |               |                 |
| 2   | Cầu dẫn vào container                            | 52.000.000                          | 44.571.451           | 14%           | 7.428.549             | 48.063.870              | 19.211.129      | (3.936.130)   | 11.782.580      |
| 3   | Hệ thống đường bãi                               | 22.716.709.201                      | 5.982.482.908        |               | 16.734.226.293        | 24.539.202.975          | 17.020.391.183  | 1.822.493.774 | 286.164.890     |
| -   | <i>Hệ thống đường bãi</i>                        | <i>22.417.845.591</i>               | <i>5.927.357.342</i> | <i>74%</i>    | <i>16.490.488.249</i> |                         |                 |               |                 |
| -   | <i>Cải tạo đường vào cổng 3</i>                  | <i>138.139.973</i>                  | <i>26.954.320</i>    | <i>80%</i>    | <i>111.185.653</i>    |                         |                 |               |                 |
| -   | <i>Cải tạo đường vào cổng 4</i>                  | <i>160.723.637</i>                  | <i>28.171.246</i>    | <i>82%</i>    | <i>132.552.391</i>    |                         |                 |               |                 |
| 4   | Hệ thống thoát nước                              | 4.006.277.171                       | 1.059.273.900        | 74%           | 2.947.003.271         | 4.637.155.037           | 3.216.330.734   | 630.877.866   | 269.327.463     |
| 5   | Bãi đỗ container                                 | 30.811.565.788                      | 8.095.144.472        |               | 22.716.421.316        | 33.291.003.505          | 23.090.640.031  | 2.479.437.717 | 374.218.715     |
| -   | <i>Kết cấu nền bãi đỗ container</i>              | <i>30.450.430.117</i>               | <i>8.051.200.947</i> | <i>74%</i>    | <i>22.399.229.170</i> |                         |                 |               |                 |
| -   | <i>Nhà bảo vệ số 1 (Văn phòng đội giao nhận)</i> | <i>254.605.455</i>                  | <i>31.825.710</i>    | <i>87%</i>    | <i>222.779.745</i>    |                         |                 |               |                 |
| -   | <i>Nhà bảo vệ số 2 (Cổng 2)</i>                  | <i>106.530.216</i>                  | <i>12.117.815</i>    | <i>89%</i>    | <i>94.412.401</i>     |                         |                 |               |                 |
| 6   | Cổng ra vào khu bãi                              | 3.913.468.567                       | 2.069.469.782        | 47%           | 1.843.998.785         | 4.439.409.940           | 3.079.174.734   | 525.941.373   | 1.235.175.949   |
| 7   | Nhà làm việc 3 tầng                              | 4.420.934.547                       | 837.151.787          |               | 3.583.782.760         | 5.573.536.364           | 4.830.583.967   | 1.152.601.817 | 1.246.801.207   |
| -   | <i>Nhà làm việc 3 tầng</i>                       | <i>4.388.441.820</i>                | <i>829.013.560</i>   | <i>81%</i>    | <i>3.559.428.260</i>  |                         |                 |               |                 |
| -   | <i>Kho chứa tài liệu</i>                         | <i>32.492.727</i>                   | <i>8.138.227</i>     | <i>75%</i>    | <i>24.354.500</i>     |                         |                 |               |                 |
| 8   | Hệ thống điện chiếu sáng                         | 2.392.636.504                       | 1.009.725.872        | 58%           | 1.382.910.632         | 2.339.380.100           | 1.486.442.116   | (53.256.404)  | 103.531.484     |
| 9   | Cầu dẫn làm hàng kho CFS                         | 63.000.000                          | 47.153.226           | 25%           | 15.846.774            | 58.231.228              | 27.694.772      | (4.768.772)   | 11.847.998      |
| 10  | Gia công làm mới palet (cầu dẫn)                 | 30.240.000                          | 22.633.548           | 25%           | 7.606.452             | 27.950.989              | 13.293.490      | (2.289.011)   | 5.687.038       |



| STT | Tên nhà cửa vật kiến trúc     | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                       |               |                       | Xác định lại            |                        | Chênh lệch            |                       |
|-----|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
|     |                               | Nguyên giá                          | Đã khấu hao           | Tỷ lệ còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá xác định lại | Giá trị còn lại        | Nguyên giá            | Giá trị còn lại       |
| 11  | Cải tạo đường vào công ty     | 1.130.558.182                       | 164.873.100           | 85%           | 965.685.082           | 1.130.558.182           | 974.880.320            | -                     | 9.195.238             |
| 12  | Nhà văn phòng container 20FT  | 50.000.000                          | 21.796.612            | 56%           | 28.203.388            | 50.000.000              | 36.905.000             | -                     | 8.701.612             |
| 13  | Quầy nội thất phòng giao dịch | 42.230.000                          | 21.584.243            | 49%           | 20.645.757            | 42.230.000              | 31.423.343             | -                     | 10.777.586            |
| 14  | Nhà ăn ca                     | 446.228.182                         | 45.042.679            | 90%           | 401.185.503           | 446.228.182             | 405.933.777            | -                     | 4.748.274             |
| 15  | Bãi sửa chữa Container        | 467.227.109                         | 31.839.273            | 93%           | 435.387.836           | 467.227.109             | 435.362.220            | -                     | (25.616)              |
| 16  | Kho CFS                       | 23.161.996.992                      | 5.647.652.677         | 76%           | 17.514.344.315        | 23.668.363.636          | 17.545.357.963         | 506.366.644           | 31.013.648            |
| 17  | Bắc thăm                      | 16.967.742.207                      | 784.530.018           | 95%           | 16.183.212.189        | 16.967.742.207          | 16.183.832.517         | -                     | 620.328               |
| 18  | Hàng rào bãi (tạm)            | 741.530.511                         | 392.126.561           | 47%           | 349.403.950           | 830.935.035             | 321.654.952            | 89.404.524            | (27.748.998)          |
|     | <b>Tổng cộng</b>              | <b>129.782.459.156</b>              | <b>40.004.126.301</b> |               | <b>89.778.332.855</b> | <b>161.402.479.204</b>  | <b>109.273.833.445</b> | <b>31.620.020.048</b> | <b>19.495.500.590</b> |



**Phụ lục 2: Danh sách máy móc thiết bị**

| STT | Tên tài sản                                     | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                       |                       |                | Xác định lại           |                |                       | Chênh lệch         |                       |
|-----|---|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
|     |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao           | Giá trị còn lại       | Tỷ lệ% còn lại | Nguyên giá             | Tỷ lệ% còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá         | Giá trị còn lại       |
| 1   | 2   | 7                                   | 8                     | 9                     | 10             | 11                     | 12             | 13                    | 14=11-7            | 15=13-9               |
| I   | <b>Văn phòng Tổng công ty</b>                   | <b>545.556.818</b>                  | <b>545.556.818</b>    | -                     |                | <b>545.556.818</b>     |                | <b>118.249.440</b>    | -                  | <b>118.249.440</b>    |
| 1   | Hệ thống Camera quan sát tòa nhà OP             | 545.556.818                         | 545.556.818           | -                     | 0%             | 545.556.818            | 21,7%          | 118.249.440           | -                  | 118.249.440           |
| II  | <b>Công ty vận tải biển Vinalines</b>           |                                     |                       |                       |                |                        |                |                       |                    |                       |
| III | <b>Công ty vận tải biển Container Vinalines</b> | <b>111.090.006.003</b>              | <b>91.066.511.261</b> | <b>20.023.494.742</b> |                | <b>111.086.133.276</b> |                | <b>30.673.355.648</b> | <b>(3.872.727)</b> | <b>10.649.860.906</b> |
|     | <b>Máy móc, thiết bị - HAN</b>                  | <b>110.515.226.763</b>              | <b>90.960.754.612</b> | <b>19.554.472.151</b> |                | <b>110.515.226.763</b> |                | <b>30.166.292.695</b> | -                  | <b>10.611.820.544</b> |
| 1   | Lô container 1                                  | 16.626.407.993                      | 16.626.407.993        | -                     | 0%             | 16.626.407.993         | 20%            | 3.325.281.599         | -                  | 3.325.281.599         |
| 2   | Lô container 2                                  | 8.318.307.972                       | 8.318.307.972         | -                     | 0%             | 8.318.307.972          | 20%            | 1.663.661.594         | -                  | 1.663.661.594         |
| 3   | Lô container 3                                  | 28.384.359.435                      | 28.384.359.435        | -                     | 0%             | 28.384.359.435         | 20%            | 5.676.871.887         | -                  | 5.676.871.887         |
| 4   | Lô cont 4 gồm                                   | 57.186.151.363                      | 37.631.679.212        | 19.554.472.151        | 34,2%          | 57.186.151.363         | 34,1%          | 19.500.477.615        | -                  | (53.994.536)          |
|     | <b>Máy móc, thiết bị - HPH</b>                  | <b>88.850.000</b>                   | <b>14.349.978</b>     | <b>74.500.022</b>     |                | <b>88.850.000</b>      |                | <b>78.809.950</b>     | -                  | <b>4.309.928</b>      |
| 5   | Tủ điện phục vụ cắm container lạnh              | 44.425.000                          | 7.174.989             | 37.250.011            | 83,8%          | 44.425.000             | 88,7%          | 39.404.975            | -                  | 2.154.964             |
| 6   | Tủ điện phục vụ cắm container lạnh              | 44.425.000                          | 7.174.989             | 37.250.011            | 83,8%          | 44.425.000             | 88,7%          | 39.404.975            | -                  | 2.154.964             |



| STT | Tên tài sản  | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                   |                    |                | Xác định lại       |                |                    | Chênh lệch         |                   |
|-----|--|-------------------------------------|-------------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|-------------------|
|     |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao       | Giá trị còn lại    | Tỷ lệ% còn lại | Nguyên giá         | Tỷ lệ% còn lại | Giá trị còn lại    | Nguyên giá         | Giá trị còn lại   |
|     | <b>Máy móc thiết bị -<br/>Đội tàu</b>  | <b>414.109.240</b>                  | <b>68.703.284</b> | <b>345.405.956</b> |                | <b>410.236.513</b> |                | <b>368.548.163</b> | <b>(3.872.727)</b> | <b>23.142.207</b> |
| 7   | Computer of KTMS-2500 thay thế cho tàu VNL Ruby  | 78.392.120                          | 21.368.169        | 57.023.951         | 72,7%          | 78.392.120         | 83%            | 65.065.460         | -                  | 8.041.509         |
| 8   | Computer of KTMS-2500 thay thế cho tàu VNL Ruby  | 78.392.120                          | 21.368.169        | 57.023.951         | 72,7%          | 78.392.120         | 83%            | 65.065.460         | -                  | 8.041.509         |
| 9   | Bộ thiết bị Inmarsat Felcom 18,1 bộ nguồn ổn áp 13.8V-30A, máy in kim Epson LQ-310 cho cho tàu V.Pioneer | 110.612.500                         | 595.812           | 110.016.688        | 99,5%          | 110.612.500        | 99,4%          | 109.948.825        | -                  | (67.863)          |
| 10  | Bộ thiết bị Inmarsat Felcom 18,1 bộ nguồn ổn áp 13.8V-30A, máy in kim Epson LQ-310 cho cho tàu VNL Ruby  | 113.112.500                         | 731.134           | 112.381.366        | 99,4%          | 113.112.500        | 99,2%          | 112.207.600        | -                  | (173.766)         |
| 11  | MAYPHOTO-XEROX2056-VNLRUBY - trang bị cho tàu V.Ruby - Tàu V.Ruby  | 33.600.000                          | 24.640.000        | 8.960.000          | 26,7%          | 29.727.273         | 54,7%          | 16.260.818         | (3.872.727)        | 7.300.818         |
|     | <b>Máy móc thiết bị -<br/>Đội sửa chữa container</b>   | <b>71.820.000</b>                   | <b>22.703.387</b> | <b>49.116.613</b>  |                | <b>71.820.000</b>  |                | <b>59.704.840</b>  | <b>-</b>           | <b>10.588.227</b> |
| 12  | Máy hàn MIG hóa đơn 237VTD   | 33.820.000                          | 16.909.992        | 16.910.008         | 50,0%          | 33.820.000         | 76,2%          | 25.770.840         | -                  | 8.860.832         |
| 13  | Máy phun sơn N44:1 (Làm sạch công nghiệp)  | 38.000.000                          | 5.793.395         | 32.206.605         | 84,8%          | 38.000.000         | 89,3%          | 33.934.000         | -                  | 1.727.395         |



| STT        | Tên tài sản  | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                       |                       |                | Xác định lại           |                |                       | Chênh lệch           |                       |
|------------|--|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|            |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao           | Giá trị còn lại       | Tỷ lệ% còn lại | Nguyên giá             | Tỷ lệ% còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá           | Giá trị còn lại       |
| <b>IV</b>  | <b>Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng</b>   | <b>1.355.185.000</b>                | <b>1.027.457.241</b>  | <b>327.727.759</b>    |                | <b>1.342.490.910</b>   |                | <b>412.307.307</b>    | <b>(12.694.090)</b>  | <b>84.579.548</b>     |
| 1          | Bộ Âm thanh Sound Standard 550                       | 86.850.000                          | 86.850.000            | -                     | 0%             | 86.850.000             | 29,2%          | 25.334.145            | -                    | 25.334.145            |
| 2          | Máy phát điện Komatsu                                | 1.086.670.000                       | 847.740.740           | 238.929.260           | 22%            | 1.086.670.000          | 26,7%          | 289.814.889           | -                    | 50.885.629            |
| 3          | Máy điều hòa cây                                     | 83.000.000                          | 83.000.000            | -                     | 0%             | 84.485.455             | 20%            | 16.897.091            | 1.485.455            | 16.897.091            |
| 4          | Máy điều hòa cây 45BTU                               | 98.665.000                          | 9.866.501             | 88.798.499            | 90%            | 84.485.455             | 95%            | 80.261.182            | (14.179.545)         | (8.537.317)           |
| <b>V</b>   | <b>Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hồ Chí Minh</b> | <b>200.000.000</b>                  | <b>-</b>              | <b>200.000.000</b>    |                | <b>200.000.000</b>     |                | <b>200.000.000</b>    | <b>-</b>             | <b>-</b>              |
| 1          | Máy phát điện  | 200.000.000                         | -                     | 200.000.000           | 100%           | 200.000.000            | 100%           | 200.000.000           | -                    | -                     |
| <b>VI</b>  | <b>Công ty xuất khẩu lao động Hàng hải</b>           | <b>-</b>                            | <b>-</b>              | <b>-</b>              |                | <b>-</b>               |                | <b>-</b>              | <b>-</b>             | <b>-</b>              |
| <b>VII</b> | <b>Công ty dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng</b>  | <b>5.052.341.943</b>                | <b>2.173.402.465</b>  | <b>2.878.939.478</b>  |                | <b>4.945.028.742</b>   |                | <b>3.236.666.603</b>  | <b>(107.313.201)</b> | <b>357.727.125</b>    |
| 1          | Tuyến cáp ngầm 35KV                                  | 636.945.508                         | 217.770.658           | 419.174.850           | 65,8%          | 622.768.082            | 64,4%          | 401.311.752           | (14.177.426)         | (17.863.098)          |
| 2          | Trạm biến áp và hệ thống trạm                        | 4.184.286.555                       | 1.909.691.312         | 2.274.595.243         | 54,4%          | 4.091.150.780          | 64,4%          | 2.636.337.563         | (93.135.775)         | 361.742.320           |
| 3          | Trạm thu phát WFICFR5000                             | 33.050.000                          | 8.644.540             | 24.405.460            | 73,8%          | 33.050.000             | 82,8%          | 27.358.790            | -                    | 2.953.330             |
| 4          | Tụ bù COSPHI   | 198.059.880                         | 37.295.955            | 160.763.925           | 81,2%          | 198.059.880            | 86,7%          | 171.658.498           | -                    | 10.894.573            |
|            | <b>Cộng</b>  | <b>118.243.089.764</b>              | <b>94.812.927.785</b> | <b>23.430.161.979</b> |                | <b>118.119.209.746</b> |                | <b>34.640.578.998</b> | <b>(123.880.018)</b> | <b>11.210.417.019</b> |



**Phụ lục 3: Danh sách Phương tiện vận tải truyền dẫn - tình hình tăng giảm tàu biển 2017 - 2018**

**3.1 Danh sách phương tiện vận tải truyền dẫn**

| STT | Tên tài sản                               | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                |                 |                 | Xác định lại   |                 |                 | Chênh lệch     |                 |
|-----|---|-------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|
|     |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao    | Giá trị còn lại | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá     | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại | Nguyên giá     | Giá trị còn lại |
| 1   | 2   | 7                                   | 8              | 9               | 10              | 11             | 12              | 13              | 14=11-7        | 15=13-9         |
| 1   | Văn phòng Tổng công ty                    | 16.048.636.739                      | 15.280.485.791 | 768.150.948     |                 | 26.711.616.345 |                 | 9.444.540.725   | 10.662.979.606 | 8.676.389.777   |
| 1   | Xe ô tô Camry 52V-0414                    | 578.376.245                         | 578.376.245    | -               | 0%              | 1.291.956.364  | 25%             | 322.989.091     | 713.580.119    | 322.989.091     |
| 2   | Xe ô tô Zace 29T - 2097                   | 342.103.714                         | 342.103.714    | -               | 0%              | 836.069.091    | 28%             | 234.099.345     | 493.965.377    | 234.099.345     |
| 3   | Xe ô tô 29X - 8479                        | 1.014.279.800                       | 1.014.279.800  | -               | 0%              | 1.443.232.727  | 30%             | 432.969.818     | 428.952.927    | 432.969.818     |
| 4   | Xe ô tô 29X - 9018                        | 798.006.400                         | 798.006.400    | -               | 0%              | 1.291.956.364  | 30%             | 387.586.909     | 493.949.964    | 387.586.909     |
| 5   | Xe ô tô Landcruiser GX FZJ100L 29X - 8839 | 1.114.300.400                       | 1.114.300.400  | -               | 0%              | 2.418.810.909  | 30%             | 725.643.273     | 1.304.510.509  | 725.643.273     |
| 6   | Xe ô tô Camry 3.0V: 31A - 5993            | 415.936.850                         | 415.936.850    | -               | 0%              | 1.443.232.727  | 27%             | 389.672.836     | 1.027.295.877  | 389.672.836     |
| 7   | Xe ô tô Landcruiser 29N - 8613 (Cũ)       | 611.240.730                         | 611.240.730    | -               | 0%              | 2.418.810.909  | 20%             | 483.762.182     | 1.807.570.179  | 483.762.182     |
| 8   | Xe ô tô Camry 29Z - 7495                  | 1.119.069.200                       | 1.119.069.200  | -               | 0%              | 1.443.232.727  | 37,1%           | 535.920.419     | 324.163.527    | 535.920.419     |
| 9   | Xe ô tô Camry 29Z - 7713                  | 864.995.800                         | 864.995.800    | -               | 0%              | 1.291.956.364  | 37,9%           | 489.651.462     | 426.960.564    | 489.651.462     |



| STT       | Tên tài sản   | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                          |                          |                 | Xác định lại             |                 |                          | Chênh lệch    |                            |
|-----------|---|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|---------------|----------------------------|
|           |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao              | Giá trị còn lại          | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá               | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại          | Nguyên giá    | Giá trị còn lại            |
| 10        | Xe ô tô Camry 29Z - 7827                                      | 864.995.800                         | 864.995.800              | -                        | 0%              | 1.291.956.364            | 38,0%           | 491.287.940              | 426.960.564   | 491.287.940                |
| 11        | Xe Mercedes 30M - 1691 (16 chỗ)                               | 710.057.691                         | 710.057.691              | -                        | 0%              | 965.734.545              | 43,3%           | 418.549.352              | 255.676.854   | 418.549.352                |
| 12        | Ô tô Camry 30V-9010( bạc)                                     | 983.948.000                         | 983.948.000              | -                        | 0%              | 1.291.956.364            | 53,1%           | 686.459.481              | 308.008.364   | 686.459.481                |
| 13        | Ô tô Camry 30V-9393( đen)                                     | 983.848.000                         | 983.848.000              | -                        | 0%              | 1.291.956.364            | 53,2%           | 686.890.134              | 308.108.364   | 686.890.134                |
| 14        | Ô tô Toyota Fortuner 31F-0895 (7 chỗ)                         | 958.229.000                         | 958.229.000              | -                        | 0%              | 1.169.494.545            | 58,8%           | 687.350.927              | 211.265.545   | 687.350.927                |
| 15        | Ô tô Avalon 80A-00543   | 882.561.345                         | 789.402.098              | 93.159.247               | 10,6%           | 2.596.843.636            | 37,1%           | 962.909.620              | 1.714.282.291 | 869.750.373                |
| 16        | Ô tô Toyota Altis (52Y-4630 biển cũ)<br>- biển mới 30A-123.72 | 560.328.735                         | 560.328.735              | -                        | 0%              | 788.730.909              | 30%             | 236.619.273              | 228.402.174   | 236.619.273                |
| 17        | Sà lan Vân Phong  | 2.039.139.981                       | 1.501.551.529            | 537.588.452              | 26,4%           | 2.039.139.981            | 37,2%           | 757.880.360              | -             | 220.291.908                |
| 18        | Xe đầu kéo (65M-2995)   | 457.219.048                         | 425.213.525              | 32.005.523               | 7%              | 646.545.455              | 27,1%           | 174.998.303              | 189.326.407   | 142.992.780                |
| 19        | Xe đầu kéo (65N-0532)   | 750.000.000                         | 644.602.274              | 105.397.726              | 14,1%           | 750.000.000              | 45,2%           | 339.300.000              | -             | 233.902.274                |
| <b>II</b> | <b>Công ty vận tải biển Vinalines</b>                         | <b>7.349.650.115.815</b>            | <b>3.054.458.851.112</b> | <b>4.295.191.264.703</b> |                 | <b>7.349.650.115.815</b> |                 | <b>3.174.702.056.038</b> | <b>-</b>      | <b>(1.120.489.208.665)</b> |



| STT | Tên tài sản           | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                          |                          |                 | Xác định lại             |                 |                          | Chênh lệch |                            |
|-----|-----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|------------|----------------------------|
|     |                       | Nguyên giá                          | Đã khấu hao              | Giá trị còn lại          | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá               | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại          | Nguyên giá | Giá trị còn lại            |
|     | <b>TÀU BIÊN</b>       | <b>7.347.215.821.672</b>            | <b>3.052.024.556.969</b> | <b>4.295.191.264.703</b> |                 | <b>7.347.215.821.672</b> |                 | <b>3.173.405.806.038</b> | <b>0</b>   | <b>(1.121.785.458.665)</b> |
| 1   | Tàu Vinalines Brave   | 706.768.003.304                     | 211.166.619.543          | 495.601.383.761          | 70,1%           | 706.768.003.304          | 55%             | 388.722.401.817          | -          | (106.878.981.944)          |
| 2   | Tàu Vinalines Trader  | 541.304.012.654                     | 335.925.664.228          | 205.378.348.426          | 37,9%           | 541.304.012.654          | 22%             | 119.086.882.784          | -          | (86.291.465.642)           |
| 3   | Tàu Vinalines Sunrise | 703.931.238.671                     | 222.538.333.896          | 481.392.904.775          | 68,4%           | 703.931.238.671          | 50%             | 351.965.619.336          | -          | (129.427.285.439)          |
| 4   | Tàu Vinalines Green   | 300.348.598.013                     | 105.964.006.349          | 194.384.591.664          | 64,7%           | 300.348.598.013          | 30%             | 90.104.579.404           | -          | (104.280.012.260)          |
| 5   | Tàu Vinalines Sky     | 661.649.103.429                     | 354.234.775.033          | 307.414.328.396          | 46,5%           | 661.649.103.429          | 30%             | 198.494.731.029          | -          | (108.919.597.367)          |
| 6   | Tàu Vinalines Ocean   | 376.036.323.620                     | 168.701.836.427          | 207.334.487.193          | 55,1%           | 376.036.323.620          | 22%             | 82.727.991.196           | -          | (124.606.495.997)          |
| 7   | Tàu Vinalines Star    | 377.990.231.860                     | 168.084.983.034          | 209.905.248.826          | 55,5%           | 377.990.231.860          | 20%             | 75.598.046.372           | -          | (134.307.202.454)          |
| 8   | Tàu Vinalines Fortuna | 341.439.969.791                     | 153.250.269.822          | 188.189.699.969          | 55,1%           | 341.439.969.791          | 20%             | 68.287.993.958           | -          | (119.901.706.011)          |
| 9   | Tàu Vinalines Freedom | 259.092.586.928                     | 66.638.886.164           | 192.453.700.764          | 74,3%           | 259.092.586.928          | 50%             | 129.546.293.464          | -          | (62.907.407.300)           |
| 10  | Tàu Vinalines Glory   | 875.309.607.411                     | 340.607.246.872          | 534.702.360.539          | 61,1%           | 875.309.607.411          | 55%             | 481.420.284.076          | -          | (53.282.076.463)           |
| 11  | Tàu Vinalines Mighty  | 290.810.489.293                     | 107.375.373.844          | 183.435.115.449          | 63,1%           | 290.810.489.293          | 55%             | 159.945.769.111          | -          | (23.489.346.338)           |
| 12  | Tàu Tây Sơn 1         | 151.553.234.934                     | 94.541.517.653           | 57.011.717.281           | 37,6%           | 151.553.234.934          | 47%             | 71.230.020.419           | -          | 14.218.303.138             |



| STT | Tên tài sản                                      | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                        |                          |                 | Xác định lại             |                 |                        | Chênh lệch           |                         |
|-----|--|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|------------------------|----------------------|-------------------------|
|     |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao            | Giá trị còn lại          | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá               | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại        | Nguyên giá           | Giá trị còn lại         |
| 13  | Tàu Tây Sơn 2                                    | 164.749.187.086                     | 92.862.384.935         | 71.886.802.151           | 43,6%           | 164.749.187.086          | 47%             | 77.432.117.930         | -                    | 5.545.315.779           |
| 14  | Tàu Tây Sơn 3                                    | 164.421.736.670                     | 85.615.116.065         | 78.806.620.605           | 47,9%           | 164.421.736.670          | 47%             | 77.278.216.235         | -                    | (1.528.404.370)         |
| 15  | Tàu Tây Sơn 4                                    | 165.218.844.622                     | 81.986.389.945         | 83.232.454.677           | 50,4%           | 165.218.844.622          | 47%             | 77.652.856.972         | -                    | (5.579.597.705)         |
| 16  | Tàu Vinalines Unity                              | 292.091.132.929                     | 100.619.713.201        | 191.471.419.728          | 65,6%           | 292.091.132.929          | 55%             | 160.650.123.111        | -                    | (30.821.296.617)        |
| 17  | Tàu Vinalines Galaxy                             | 974.501.520.457                     | 361.911.439.958        | 612.590.080.499          | 62,9%           | 974.501.520.457          | 57,8%           | 563.261.878.824        | -                    | (49.328.201.675)        |
|     | <b>Ô TÔ</b>                                      | <b>2.434.294.143</b>                | <b>2.434.294.143</b>   | <b>-</b>                 |                 | <b>2.434.294.143</b>     |                 | <b>1.296.250.000</b>   | <b>-</b>             | <b>1.296.250.000</b>    |
| 1   | Xe 29S - 9738, Toyota 5 chỗ màu xanh (camry 2.4) | 535.897.143                         | 535.897.143            | -                        | 0%              | 535.897.143              | 59,5%           | 318.750.000            | -                    | 318.750.000             |
| 2   | Xe 30F - 0569, Camry 3.5LE đen                   | 1.197.381.000                       | 1.197.381.000          | -                        | 0%              | 1.197.381.000            | 46,1%           | 552.500.000            | -                    | 552.500.000             |
| 3   | Xe 53S - 3341, Mercedes Sprint 313, 16 chỗ       | 701.016.000                         | 701.016.000            | -                        | 0%              | 701.016.000              | 60,6%           | 425.000.000            | -                    | 425.000.000             |
| III | <b>Công ty vận tải biển Container Vinalines</b>  | <b>1.477.606.180.716</b>            | <b>450.276.860.041</b> | <b>1.027.329.320.675</b> |                 | <b>1.482.958.061.822</b> |                 | <b>973.487.833.588</b> | <b>5.351.881.106</b> | <b>(53.841.487.087)</b> |
|     | <b>Phương tiện vận tải, truyền dẫn - Đội tàu</b> | <b>1.469.473.332.732</b>            | <b>443.758.233.972</b> | <b>1.025.715.098.760</b> |                 | <b>1.469.473.332.732</b> |                 | <b>967.776.818.005</b> | <b>-</b>             | <b>(57.938.280.755)</b> |



| STT | Tên tài sản   | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                      |                    |                 | Xác định lại         |                 |                      | Chênh lệch           |                      |
|-----|---|-------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|     |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao          | Giá trị còn lại    | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá           | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại      | Nguyên giá           | Giá trị còn lại      |
| 1   | VNL Diamond Tàu biển chở container - 1080 Teu                             | 487.701.242.079                     | 188.894.755.970      | 298.806.486.109    | 61,3%           | 487.701.242.079      | 58,2%           | 283.842.122.890      | -                    | (14.964.363.219)     |
| 2   | VNL Pioneer Tàu biển chở container - 588 Teu                              | 202.965.954.816                     | 108.837.327.528      | 94.128.627.288     | 46,4%           | 202.965.954.816      | 30%             | 60.889.786.445       | -                    | (33.238.840.843)     |
| 3   | Tàu Vinalines Ruby Tàu Vinalines Ruby - Tàu biển chở container - 1800 Teu | 778.806.135.837                     | 146.026.150.474      | 632.779.985.363    | 81,2%           | 778.806.135.837      | 80%             | 623.044.908.670      | -                    | (9.735.076.693)      |
|     | <b>Phương tiện vận tải, truyền dẫn - HCM</b>                              | <b>3.084.465.523</b>                | <b>2.372.151.546</b> | <b>712.313.977</b> |                 | <b>6.038.978.182</b> |                 | <b>2.508.734.619</b> | <b>2.954.512.659</b> | <b>1.796.420.642</b> |
| 4   | Toyota Zace 52X-6271 Xe con 7 chỗ - VP Tp. HCM                            | 388.679.818                         | 388.679.818          | -                  | 0%              | 836.069.091          | 30%             | 250.820.727          | 447.389.273          | 250.820.727          |
| 5   | Xe 29C-400.93 (số cũ 30H-3326) Xe container                               | 330.000.000                         | 330.000.000          | -                  | 0%              | 1.207.818.182        | 33,2%           | 400.995.636          | 877.818.182          | 400.995.636          |
| 6   | Moóc 29R-037.13 (số cũ 29R-0858) Rơ moóc                                  | 164.719.997                         | 148.274.352          | 16.445.645         | 10%             | 241.563.636          | 40,1%           | 96.867.018           | 76.843.639           | 80.421.373           |
| 7   | Moóc 29R-03797 (số cũ 29R-1164) Rơ moóc                                   | 164.719.997                         | 148.274.352          | 16.445.645         | 10%             | 241.563.636          | 40,1%           | 96.867.018           | 76.843.639           | 80.421.373           |



| STT | Tên tài sản                                  | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                      |                    |                 | Xác định lại         |                 |                      | Chênh lệch           |                      |
|-----|--|-------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|     |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao          | Giá trị còn lại    | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá           | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại      | Nguyên giá           | Giá trị còn lại      |
| 8   | Moóc 29R-034.57 (số cũ 0865)                 | 164.719.997                         | 148.274.352          | 16.445.645         | 10%             | 241.563.636          | 40,5%           | 97.833.273           | 76.843.639           | 81.387.628           |
| 9   | Moóc 29R-1107 Rơ moóc                        | 136.190.476                         | 136.190.476          | -                  | 0%              | 283.372.727          | 33,8%           | 95.779.982           | 147.182.251          | 95.779.982           |
| 10  | Moóc 29R-037.55 (số cũ 1185)                 | 164.034.274                         | 155.858.752          | 8.175.522          | 5%              | 288.018.182          | 38%             | 109.446.909          | 123.983.908          | 101.271.387          |
| 11  | Xe 30H-3374 Xe container                     | 330.000.000                         | 330.000.000          | -                  | 0%              | 1.207.818.182        | 33,2%           | 400.995.636          | 877.818.182          | 400.995.636          |
| 12  | Xe 30K-5186 Xe container                     | 627.650.964                         | 564.986.202          | 62.664.762         | 10%             | 868.700.000          | 40,4%           | 350.954.800          | 241.049.036          | 288.290.038          |
| 13  | Moóc 29R-502.82 Rơ moóc - VP HCM             | 306.875.000                         | 10.806.621           | 296.068.379        | 96,5%           | 311.245.455          | 97,7%           | 304.086.810          | 4.370.455            | 8.018.431            |
| 14  | Moóc 29R-502.85 Rơ moóc - VP HCM             | 306.875.000                         | 10.806.621           | 296.068.379        | 96,5%           | 311.245.455          | 97,7%           | 304.086.810          | 4.370.455            | 8.018.431            |
|     | <b>Phương tiện vận tải, truyền dẫn - HPH</b> | <b>2.833.322.539</b>                | <b>2.115.290.808</b> | <b>718.031.731</b> |                 | <b>4.330.379.999</b> |                 | <b>1.949.127.368</b> | <b>1.497.057.460</b> | <b>1.231.095.637</b> |
| 15  | Moóc 29R-500.40 Rơ moóc - VP Hải Phòng       | 314.232.727                         | 28.804.666           | 285.428.061        | 90,8%           | 314.032.727          | 93,8%           | 294.562.698          | (200.000)            | 9.134.637            |
| 16  | Moóc 29R-500.72 Rơ moóc - VP Hải Phòng       | 314.232.727                         | 28.804.666           | 285.428.061        | 90,8%           | 314.032.727          | 93,8%           | 294.562.698          | (200.000)            | 9.134.637            |



| STT | Tên tài sản                                     | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                      |                    |                 | Xác định lại         |                 |                      | Chênh lệch         |                      |
|-----|---|-------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|--------------------|----------------------|
|     |   | Nguyên giá                          | Đã khấu hao          | Giá trị còn lại    | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá           | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại      | Nguyên giá         | Giá trị còn lại      |
| 17  | Xe 29Z-7222Xe container - VP hải phòng          | 509.989.060                         | 484.571.126          | 25.417.934         | 5%              | 854.763.636          | 38%             | 324.810.182          | 344.774.576        | 299.392.248          |
| 18  | Xe 29Z-7956Xe container - VP Hải phòng          | 509.989.060                         | 459.071.669          | 50.917.391         | 10%             | 854.763.636          | 37,8%           | 323.100.654          | 344.774.576        | 272.183.263          |
| 19  | Xe 30K-5791Xe container - VP Hải phòng          | 627.650.964                         | 564.986.202          | 62.664.762         | 10%             | 868.700.000          | 40,5%           | 351.823.500          | 241.049.036        | 289.158.738          |
| 20  | Moóc 29R-038.55                                 | 164.034.274                         | 155.858.752          | 8.175.522          | 5%              | 288.018.182          | 38%             | 109.446.909          | 123.983.908        | 101.271.387          |
| 21  | Toyota Zace 29U-8100Xe con 7 chỗ - VP Hải Phòng | 393.193.727                         | 393.193.727          | -                  | 0%              | 836.069.091          | 30%             | 250.820.727          | 442.875.364        | 250.820.727          |
|     | <b>Phương tiện vận tải, truyền dẫn-HAN</b>      | <b>2.215.059.922</b>                | <b>2.031.183.715</b> | <b>183.876.207</b> |                 | <b>3.115.370.909</b> |                 | <b>1.253.153.596</b> | <b>900.310.987</b> | <b>1.069.277.389</b> |
| 22  | Toyota Zace 29U-7705Xe con 7 chỗ - VP Hà Nội    | 392.256.818                         | 392.256.818          | -                  | 0%              | 836.069.091          | 30%             | 250.820.727          | 443.812.273        | 250.820.727          |
| 23  | Toyota Camry 29X-0858Xe con 5 chỗ - VP Hà Nội   | 922.184.922                         | 922.184.922          | -                  | 0%              | 1.443.232.727        | 30%             | 432.969.818          | 521.047.805        | 432.969.818          |



| STT        | Tên tài sản  | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                       |                       |                 | Xác định lại          |                 |                       | Chênh lệch           |                    |
|------------|--|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|----------------------|--------------------|
|            |  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao           | Giá trị còn lại       | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá            | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại       | Nguyên giá           | Giá trị còn lại    |
| 24         | Toyota Innova 2.0V 29A-54128Xe con 7 chỗ - VP Hà Nội | 900.618.182                         | 716.741.975           | 183.876.207           | 20,4%           | 836.069.091           | 68,1%           | 569.363.051           | (64.549.091)         | 385.486.844        |
| <b>IV</b>  | <b>Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hải Phòng</b>   | <b>1.503.443.409</b>                | <b>1.503.443.409</b>  | <b>-</b>              |                 | <b>1.503.443.409</b>  |                 | <b>780.946.720</b>    | <b>-</b>             | <b>780.946.720</b> |
| 1          | Xe ô tô 4 chỗ Camry 2.4                              | 759.110.773                         | 759.110.773           | -                     | 0%              | 759.110.773           | 61,4%           | 466.094.015           | -                    | 466.094.015        |
| 2          | Ôtô 7 chỗ INOVA                                      | 744.332.636                         | 744.332.636           | -                     | 0%              | 744.332.636           | 42,3%           | 314.852.705           | -                    | 314.852.705        |
| <b>V</b>   | <b>Chi nhánh Vinalines tại thành phố Hồ Chí Minh</b> | <b>1.736.471.191</b>                | <b>1.736.471.191</b>  | <b>-</b>              |                 | <b>1.736.471.191</b>  |                 | <b>957.081.818</b>    | <b>-</b>             | <b>957.081.818</b> |
| 1          | Xe ô tô Camry 2.4G 5 chỗ biển 50Z-4425               | 900.103.300                         | 900.103.300           | -                     | 0%              | 900.103.300           | 52,5%           | 472.840.909           | -                    | 472.840.909        |
| 2          | Xe ô tô Fortuner biển 51A-704.57                     | 836.367.891                         | 836.367.891           | -                     | 0%              | 836.367.891           | 57,9%           | 484.240.909           | -                    | 484.240.909        |
| <b>VI</b>  | <b>Công ty xuất khẩu lao động Hàng hải</b>           | <b>1.040.027.273</b>                | <b>740.130.100</b>    | <b>299.897.173</b>    |                 | <b>1.276.640.000</b>  |                 | <b>822.156.160</b>    | <b>236.612.727</b>   | <b>522.258.987</b> |
| 1          | Xe Toyota Camry 2.0E                                 | 1.040.027.273                       | 740.130.100           | 299.897.173           | 28,8%           | 1.276.640.000         | 64,4%           | 822.156.160           | 236.612.727          | 522.258.987        |
| <b>VII</b> | <b>Công ty dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải</b>        | <b>68.824.697.758</b>               | <b>35.394.614.447</b> | <b>33.430.083.311</b> |                 | <b>68.631.168.976</b> |                 | <b>34.216.875.671</b> | <b>(193.528.782)</b> | <b>786.792.360</b> |



| STT | Tên tài sản                      | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |               |                 |                 | Xác định lại   |                 |                 | Chênh lệch   |                 |
|-----|----------------------------------|-------------------------------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|--------------|-----------------|
|     |                                  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao   | Giá trị còn lại | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá     | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại | Nguyên giá   | Giá trị còn lại |
|     | <b>Phòng</b>                     |                                     |               |                 |                 |                |                 |                 |              |                 |
| 1   | Xe nâng có hàng Container H01    | 10.723.856.814                      | 6.370.717.960 | 4.353.138.854   | 40,6%           | 10.723.856.814 | 40,6%           | 4.353.138.854   | -            | -               |
| 2   | Xe nâng có hàng Container H02    | 10.723.856.814                      | 6.370.717.960 | 4.353.138.854   | 40,6%           | 10.723.856.814 | 40,6%           | 4.353.138.854   | -            | -               |
| 3   | Xe nâng Container rỗng V01       | 6.265.064.889                       | 3.721.884.989 | 2.543.179.900   | 40,6%           | 6.265.064.889  | 40,6%           | 2.543.179.900   | -            | -               |
| 4   | Xe nâng Container rỗng V02       | 6.265.064.889                       | 3.721.884.989 | 2.543.179.900   | 40,6%           | 6.265.064.889  | 40,6%           | 2.543.179.900   | -            | -               |
| 5   | Xe nâng Container rỗng V03       | 6.265.064.889                       | 3.721.884.989 | 2.543.179.900   | 40,6%           | 6.265.064.889  | 40,6%           | 2.543.179.900   | -            | -               |
| 6   | Xe nâng Container rỗng V04       | 6.265.064.889                       | 3.721.884.989 | 2.543.179.900   | 40,6%           | 6.265.064.889  | 40,6%           | 2.543.179.900   | -            | -               |
| 7   | Xe nâng điện 2 tấn T01           | 734.465.458                         | 384.464.127   | 350.001.331     | 47,7%           | 734.465.458    | 47,7%           | 350.001.331     | -            | -               |
| 8   | Xe nâng điện 2 tấn T02           | 734.465.458                         | 384.464.127   | 350.001.331     | 47,7%           | 734.465.458    | 47,7%           | 350.001.331     | -            | -               |
| 9   | Xe đầu kéo somiromooc 15C-002236 | 1.630.389.301                       | 827.147.783   | 803.241.518     | 49,3%           | 1.607.827.273  | 58,3%           | 937.845.648     | (22.562.028) | 134.604.130     |
| 10  | Xe đầu kéo somiromooc 15C-002229 | 1.630.389.301                       | 827.147.783   | 803.241.518     | 49,3%           | 1.607.827.273  | 58,3%           | 937.845.648     | (22.562.028) | 134.604.130     |
| 11  | Xe đầu kéo somiromooc 15C-002225 | 1.630.389.301                       | 827.147.784   | 803.241.517     | 49,3%           | 1.607.827.273  | 58,3%           | 937.845.648     | (22.562.028) | 134.604.131     |



| STT | Tên tài sản                      | Số liệu BCTC đã được KPMG kiểm toán |                          |                          |                 | Xác định lại             |                 |                          | Chênh lệch            |                            |
|-----|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------|
|     |                                  | Nguyên giá                          | Đã khấu hao              | Giá trị còn lại          | Tỷ lệ % còn lại | Nguyên giá               | Tỷ lệ % còn lại | Giá trị còn lại          | Nguyên giá            | Giá trị còn lại            |
| 12  | Xe đầu kéo somiromooc 15C-002228 | 1.630.389.301                       | 827.147.784              | 803.241.517              | 49,3%           | 1.607.827.273            | 58,3%           | 937.845.648              | (22.562.028)          | 134.604.131                |
| 13  | Xe đầu kéo somiromooc 15C-03028  | 1.591.061.694                       | 771.875.080              | 819.186.614              | 51,5%           | 1.607.827.273            | 53,9%           | 866.458.117              | 16.765.579            | 47.271.503                 |
| 14  | Somiromooc 15R-00545             | 290.401.182                         | 147.329.671              | 143.071.511              | 49,3%           | 264.990.909              | 58,3%           | 154.569.197              | (25.410.273)          | 11.497.686                 |
| 15  | Somiromooc 15R-00546             | 290.401.182                         | 147.343.846              | 143.057.336              | 49,3%           | 264.990.909              | 58,3%           | 154.569.197              | (25.410.273)          | 11.511.861                 |
| 16  | Somiromooc 15R-00552             | 290.401.182                         | 147.315.496              | 143.085.686              | 49,3%           | 264.990.909              | 58,3%           | 154.569.197              | (25.410.273)          | 11.483.511                 |
| 17  | Somiromooc 15R                   | 290.401.182                         | 147.329.671              | 143.071.511              | 49,3%           | 264.990.909              | 58,3%           | 154.569.197              | (25.410.273)          | 11.497.686                 |
| 18  | Somiromooc 15R                   | 283.396.066                         | 137.484.549              | 145.911.517              | 51,5%           | 264.990.909              | 58,3%           | 154.569.197              | (18.405.157)          | 8.657.680                  |
| 19  | Xe ô tô 7 chỗ ngồi               | 657.395.455                         | 470.081.015              | 187.314.440              | 28,5%           | 657.395.455              | 49,3%           | 324.095.959              | -                     | 136.781.519                |
| 20  | Xe nâng có hàng Container H03    | 10.596.348.221                      | 1.695.415.718            | 8.900.932.503            | 84%             | 10.596.348.221           | 84%             | 8.900.932.503            | -                     | -                          |
| 21  | Vỏ container 20GD                | 36.430.290                          | 23.944.137               | 12.486.153               | 34,3%           | 36.430.290               | 60,8%           | 22.160.545               | -                     | 9.674.392                  |
|     | <b>Cộng</b>                      | <b>8.916.409.572.901</b>            | <b>3.559.390.856.091</b> | <b>5.357.018.716.810</b> |                 | <b>8.932.467.517.558</b> |                 | <b>4.194.411.490.720</b> | <b>16.057.944.657</b> | <b>(1.162.607.226.090)</b> |



### 3.2 Cập nhật tình hình tăng/giảm tàu biển trong năm 2017 và 6 tháng đầu năm 2018

| Tình hình tăng giảm tàu biển trong năm 2017 |                                      |                  |          |          |        |                  |         |          |         |           |          |         |                                |           |
|---|--------------------------------------|------------------|----------|----------|--------|------------------|---------|----------|---------|-----------|----------|---------|--------------------------------|-----------|
|   |                                      |                  |          |          |        |                  |         |          |         |           |          |         | ĐVT: Triệu đồng                |           |
| 1   | 2                                    | 3                | 4        | 5        | 6      |                  |         | 9        | 10      | 11        |          | 13      | 14                             |           |
|   |                                      |                  |          |          | TT     | Tên Doanh nghiệp | Tên tàu |          |         | Năm đóng  | Loại tàu |         |                                | Tài trọng |
| GT  | NT                                   | DWT              | Nơi đóng | USD      |        |                  |         | VND      |         |           |          |         |                                |           |
| <b>I</b>                                    | <b>Số tàu giảm trong năm</b>         |                  |          |          |        |                  |         |          |         |           |          |         |                                |           |
| <b>A</b>                                    | <b>Số tàu giảm do bán ra ngoài</b>   |                  |          |          |        |                  |         |          |         |           |          |         |                                |           |
|   |                                      |                  |          |          |        |                  | 259.490 |          |         |           |          |         |                                |           |
|   |                                      |                  |          |          |        |                  | 222.445 |          |         |           |          |         |                                |           |
| 1   | Vinalines Nha Trang                  | Hoa Lư           | 2003     | Hàng khô | 4.085  | 2.448            | 6.500   | Việt Nam | 5/2017  | Có thuế   | 14.950   | 48.045  |                                |           |
| 2   | Vinalines Nha Trang                  | Âu Cơ 1          | 2005     | Hàng khô | 4.085  | 2.448            | 6.500   | Việt Nam | 5/2017  | Có thuế   | 15.380   | 52.502  |                                |           |
| 3   | VOSCO                                | Sông Ngân        | 1998     | Hàng khô | 4.726  | 2.085            | 6.205   | Nhật     | 10/2017 | Có thuế   | 16.600   | 0       |                                |           |
| 4   | VLC                                  | Vinalines Global | 1994     | Hàng khô | 38.479 |                  | 73.350  | Nhật     | 1/2017  | Chưa thuế | 62.144   | 54.505  | Tàu chờ bán không xác định lại |           |
| 5   | VLC                                  | Vinalines Trader | 1997     | Hàng khô | 36.592 | 23.057           | 69.614  | Nhật     | 10/2017 | Chưa thuế | 80.474   | 53.736  | 119.086                        |           |
| 6   | VLC                                  | Vinalines Star   | 1993     | Hàng khô | 5.750  | 15.884           | 26.456  | Nhật     | 10/2017 | Chưa thuế | 42.395   | 192.093 | 75.589                         |           |
| 7   | Đông Đô                              | Đông Thọ         | 1998     | Hàng khô | 6.079  | 3.290            | 10.094  | Nhật     | 11/2017 | 1.375.638 |          | 67.443  |                                |           |
| 8   | Vitraschart                          | VTC Globe        | 1995     | Hàng khô | 14.436 | 8.741            | 23.726  | Nhật     | 11/2017 | Chưa thuế | 52.410   | 88.394  |                                |           |
| <b>B</b>                                    | <b>Số tàu giảm do không phải bán</b> |                  |          |          |        |                  |         |          |         |           |          |         |                                |           |
|   |                                      |                  |          |          |        |                  | 37.045  |          |         |           |          |         |                                |           |
| 1   | INLACO HAI PHONG                     | INLACO UNION     | 1996     | Hàng khô |        |                  | 8.394   | Hàn Quốc | 2017    |           |          |         | Bàn giao cho tổ chức tín dụng  |           |
| 2   | INLACO HAI PHONG                     | INLACO BRAVE     | 1997     | Hàng khô |        |                  | 9.651   | Nhật     | 2017    |           |          |         | Bàn giao cho tổ chức tín dụng  |           |
| 3   | OSTC                                 | HONG LINH        | 2008     | Hàng khô |        |                  | 12.500  |          | 2017    |           |          |         | Bàn giao cho tổ chức tín dụng  |           |
| 4   | OSTC                                 | NGỌC SƠN         | 2004     | Hàng khô |        |                  | 6.500   |          | 2017    |           |          |         | Tàu bị đắm                     |           |



Tình hình tăng giảm tàu biển 6 tháng đầu năm 2018

*ĐVT: Triệu đồng*

| 1  | 2                                  | 3              | 4        | 5        | 6         | 7     | 8             | 9        | 10                    | 11      | 12     | 13  | 14  |
|----|------------------------------------|----------------|----------|----------|-----------|-------|---------------|----------|-----------------------|---------|--------|---|---|
| TT | Tên Doanh nghiệp                   | Tên tàu        | Năm đóng | Loại tàu | Tài trọng |       |               | Nơi đóng | Thời gian chuyển giao | Giá bán |        | Giá trị sổ sách còn lại khi lập dự án bán tàu | Giá xác định lại tại thời điểm 31/12/2016 |
|    |                                    |                |          |          | GT        | NT    | DWT           |          |                       | USD     | VND    |   |   |
| I  | <b>Số tàu giảm trong năm</b>       |                |          |          |           |       | <b>61.584</b> |          |                       |         |        |   |   |
| A  | <b>Số tàu giảm do bán ra ngoài</b> |                |          |          |           |       | <b>61.584</b> |          |                       |         |        |   |   |
| 1  | Vosco                              | Vĩnh Thuận     | 2000     | Hàng khô | 4.143     | 2.504 | 6.500         | Việt Nam | 5/2018                |         | 25.300 | 0   |   |
| 2  | Vinaship                           | Vinaship Ocean | 1986     | Hàng khô | 7.110     | 4.381 | 12.367        | Nhật     | 5/2018                |         | 23.770 | 32.073  |   |
| 3  | VLC                                | Vinalines Sky  | 1997     | Hàng khô | 24.953    |       | 42.717        | Nhật     | 6/2018                |         | 93.680 | 133.477                                       | 198.494                                   |

**Ghi chú:** Trong thời gian tới, Tổng công ty tiếp tục thực hiện cơ cấu lại đội tàu, bán các tàu già, tàu hoạt động không hiệu quả, tiếp tục thanh lý tài sản thuộc các dự án đóng tàu dở dang trước đây.



**Phụ lục 4: Danh sách công ty con, công ty liên doanh, liên kết, góp vốn của Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tại thời điểm 31/12/2017**

Đơn vị: Triệu đồng

| Tên doanh nghiệp   | Ngành nghề kinh doanh  | Tại 31/12/2017      |                                |                          |                                     |           |
|--------------------|--|---------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-----------|
|                    |  | Vốn điều lệ         | Tỷ lệ sở hữu của Vinalines (%) | Vốn đầu tư của Vinalines | Giá trị xác định lại để cổ phần hóa |           |
| <b>CÔNG TY CON</b> |  |                     |                                |                          |                                     |           |
| 1                  | Công ty TNHH MTV Dịch vụ hàng hải Hậu Giang                  | Khai thác cảng biển | 91.943                         | 100,00                   | 91.943                              | 372.245   |
| 2                  | Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông                           | Vận tải biển        | 124.742                        | 100,00                   | 124.742                             | 0         |
| 3                  | CTCP Cảng Cần Thơ  | Khai thác cảng biển | 284.800                        | 99,05                    | 282.085                             | 259.192   |
| 4                  | CTCP Vinalines Nha Trang                                     | Vận tải biển        | 50.593                         | 98,34                    | 49.753                              | 0         |
| 5                  | CTCP Cảng Hải Phòng (HAIPHONG PORT)                          | Khai thác cảng biển | 3.269.600                      | 92,56                    | 3.026.414                           | 4.781.734 |
| 6                  | CTCP Cảng Cam Ranh   | Khai thác cảng biển | 245.018                        | 80,90                    | 198.230                             | 582.797   |
| 7                  | CTCP Cảng Đà Nẵng (DANANG PORT)                              | Khai thác cảng biển | 660.000                        | 75,00                    | 495.000                             | 1.188.000 |
| 8                  | CTCP Cảng Sài Gòn (SAIGON PORT)                              | Khai thác cảng biển | 2.162.950                      | 65,45                    | 1.415.649                           | 1.132.519 |
| 9                  | Công ty Liên doanh khai thác Container Việt Nam (VINABRIDGE) | Dịch vụ hàng hải    | 16.421                         | 60,00                    | 10.041                              | 33.919    |
| 10                 | CTCP Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam (VITRANSCHART)        | Vận tải biển        | 589.993                        | 60,00                    | 312.000                             | 42.480    |
| 11                 | CTCP Vinalines Logistics Việt Nam                            | Dịch vụ hàng hải    | 142.121                        | 56,72                    | 80.616                              | 47.564    |
| 12                 | CTCP Đầu tư Cảng Cái Lân                                     | Khai thác cảng biển | 365.050                        | 56,58                    | 206.550                             | 0         |
| 13                 | Công ty TNHH Vận tải Hàng công nghệ cao (TRANSVINA)          | Khai thác cảng biển | 52.517                         | 56,00                    | 22.752                              | 39.473    |
| 14                 | CTCP Cảng Nghệ Tĩnh (NGHETINH PORT)                          | Khai thác cảng biển | 215.172                        | 51,00                    | 109.738                             | 125.101   |
| 15                 | CTCP Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)                           | Vận tải biển        | 1.400.000                      | 51,00                    | 714.000                             | 75.684    |
| 16                 | CTCP Vận tải biển Vinaship (VINASHIP)                        | Vận tải biển        | 200.000                        | 51,00                    | 102.000                             | 10.200    |
| 17                 | CTCP Phát triển Hàng hải (VIMADECO)                          | Dịch vụ hàng hải    | 90.000                         | 51,00                    | 40.800                              | 59.670    |



| Tên doanh nghiệp  |   | Ngành nghề kinh doanh | Tại 31/12/2017 |                                |                          |                                     |
|---|---|-----------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
|   |   |                       | Vốn điều lệ    | Tỷ lệ sở hữu của Vinalines (%) | Vốn đầu tư của Vinalines | Giá trị xác định lại để cổ phần hóa |
| 18  | CTCP Đại lý Hàng hải Việt Nam (VOSA)                          | Dịch vụ hàng hải      | 128.150        | 51,05                          | 59.478                   | 148.695                             |
| 19  | CTCP Cảng Vinalines - Đình Vũ                                 | Khai thác cảng biển   | 200.000        | 51,00                          | 102.000                  | 100.284                             |
| <b>CÔNG TY LIÊN DOANH, LIÊN KẾT VÀ CÁC CÔNG TY KHÁC</b> |   |                       |                |                                |                          |                                     |
| 1   | Công ty Liên doanh vận tải Quốc tế Việt Nhật (VIJACO)         | Dịch vụ hàng hải      | 55.000         | 50,00                          | 27.500                   | 48.267                              |
| 2   | CTCP Cảng Năm Căn   | Khai thác cảng biển   | 8.000          | 49,35                          | 3.948                    | 0                                   |
| 3   | CTCP Vận tải biển và Thương mại Phương Đông (OSTC)            | Vận tải biển          | 200.560        | 49,00                          | 105.707                  | 3.931                               |
| 4   | CTCP Tư vấn xây dựng công trình Hàng hải (CMB)                | Dịch vụ hàng hải      | 40.040         | 49,00                          | 3.773                    | 34.113                              |
| 5   | CTCP Cảng Khuyến Lương (KHUYENLUONG PORT)                     | Khai thác cảng        | 40.566         | 49,00                          | 19.877                   | 22.039                              |
| 6   | CTCP Hàng hải Đông Đô (DONGDO MARINE)                         | Vận tải biển          | 122.445        | 48,97                          | 63.564                   | 11.993                              |
| 7   | CTCP Vận tải biển và Hợp tác lao động quốc tế (INLACO SAIGON) | Vận tải biển          | 88.000         | 36,00                          | 31.680                   | 7.286                               |
| 8   | Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)                      | Khai thác cảng biển   | 1.110.319      | 36,00                          | 401.865                  | 0                                   |



| Tên doanh nghiệp | Ngành nghề kinh doanh  | Tại 31/12/2017      |                                |                          |                                     |        |
|------------------|--|---------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------|
|                  |  | Vốn điều lệ         | Tỷ lệ sở hữu của Vinalines (%) | Vốn đầu tư của Vinalines | Giá trị xác định lại để cổ phần hóa |        |
| 9                | CTCP Dịch vụ Vận tải và thương mại (TRANSCO) TJC                       | Vận tải biển        | 86.000                         | 33,49                    | 28.125                              | 25.344 |
| 10               | CTCP Vận tải Biển Hải Âu (SESCO)                                       | Vận tải biển        | 50.000                         | 26,46                    | 13.230                              | 0      |
| 11               | CTCP Hợp tác lao động với nước ngoài (INLACO HAIPHONG)                 | Vận tải biển        | 61.004                         | 24,90                    | 24.983                              | 3.554  |
| 12               | Công ty TNHH Cảng quốc tế SP- PSA                                      | Khai thác cảng biển | 1.025.957                      | 15,00                    | 153.662                             | 0      |
| 13               | CTCP Đầu tư và Thương mại Hàng hải Hải Phòng                           | Ngành nghề khác     | 85.099                         | 12,92                    | 10.999                              | 11.643 |
| 14               | Công ty Liên doanh dịch vụ Container quốc tế Cảng Sài Gòn - SSA (SSIT) | Khai thác cảng biển | 1.551.719                      | 11,07                    | 307.966                             | 46.995 |
| 15               | CTCP Hàng hải Sài Gòn (SMC)  | Dịch vụ hàng hải    | 43.096                         | 10,15                    | 7.434                               | 4.431  |



**Phụ lục 5: Thống kê hệ thống kho bãi theo doanh nghiệp hoặc theo khu vực**

| Doanh nghiệp                                   | Địa điểm                             | Kho             |  | Bãi              |   |
|--|--------------------------------------|-----------------|--|------------------|---|
|  |                                      | Diện tích (m2)  | Kết cấu  | Diện tích (m2)   | Kết cấu                                 |
| Vinalines HCM                                  |                                      | 0               |  | 0                |   |
| CTCP Tư vấn Xây dựng công trình Hàng hải (CMB) | 112 Lê Thánh Tông - Hải Phòng        | 149             | Mái tôn tường gạch xây                           | 5.115            | Mái tôn tường gạch xây trên nền đá dăm  |
| VOSA VN  | Vosa Quảng Ninh                      | 13.400          | Khung kèo thép hình, nền, tường bê tông, mái tôn | 32.000           | Nền bê tông                             |
|  | Northfreight-KM107, Nguyễn Khiêm, HP | 1.254           | Khung kèo thép hình, nền, tường bê tông, mái tôn | 7.970            | Nền bê tông                             |
|  | Northfreight-KM107, Nguyễn Khiêm, HP | 1.580           | Khung kèo thép hình, nền, tường bê tông, mái tôn | 19.127           | Nền bê tông                             |
|  | Vosa Đà Nẵng                         |                 | Khung kèo thép hình, nền, tường bê tông, mái tôn | 5.849            | Nền bê tông                             |
|  | VP Vosa HCM                          | 2.262           | Khung kèo thép hình, nền, tường bê tông, mái tôn | 5.000            | Nền đá dăm                              |
| CTCP Khai thác container VN (Vinabridge)       | 308 Ngô Quyền HP                     | 1.400 (đi thuê) | Khung nhà kiểu Tiệp cũ, nền thấp, mái tôn        | 15.000 (đi thuê) | Nền bê tông                             |
|  | Quận 9, TP HCM                       |                 |  | 16.000 (đi thuê) | Nền bê tông                             |
| Công ty Dịch vụ Hàng hải Vinalines Hải Phòng   |                                      | 5.760           | Khung thép định hình, nền bê tông cốt thép       | 141.819,5        | Nhựa thấm nhập                          |
| CTCP VNL Logistics VN                          | CN Hải Phòng                         | 3.528           | Khung thép, móng cọc BTCT, nền bê tông           | 30.216           | Bê tông asphalt và bê tông xi măng      |
|  | ICD Lào Cai                          | 2.160           | Nền bê tông, tường gạch, mái tôn lợp             | 7.660            | Bê tông asphalt và bê tông xi măng      |
| VIMADECO                                       | Kho Chùa Vẽ                          | 1.400           | Khung thép, lợp tôn                              |                  |   |
|  | Depot Chùa Vẽ                        |                 |  | 20.000           | Nền đá tổng hợp, mặt nhựa bán thấm nhập |
|  | Kho Đông Hải                         | 2.329           | Khung thép, lợp tôn                              |                  |   |



| Doanh nghiệp                               | Địa điểm  | Kho            |                                 | Bãi                                  |  |
|--|---|----------------|---------------------------------|--------------------------------------|--|
|  |   | Diện tích (m2) | Kết cấu                         | Diện tích (m2)                       | Kết cấu  |
|  | Depot Đông Hải  |                |                                 | 50.000                               | Nền đá tổng hợp, mặt nhựa bán thấm nhập                |
|  | Kho CFS -ICD Gia Lâm  | 1.000          | Khung thép, lợp tôn             |                                      |  |
|  | ICD Gia Lâm   |                |                                 | 8.000                                | Bãi nền đá tổng hợp, mặt nhựa bán thấm nhập, vân phòng |
|  | Kho tại ICD Phước Long  | 1.644          | Khung thép, lợp tôn             |                                      |  |
|  | ICD Phước Long  |                |                                 | 24.000                               | Nền đá tổng hợp, mặt nhựa bán thấm nhập                |
|  | Kho tại Nam Hòa 1   | 2.100          | Khung thép, lợp tôn             |                                      |  |
|  | Depot Nam Hoà 1   |                |                                 | 44.000                               | Nền cấp phối đá dăm, mặt láng nhựa                     |
|  | Depot Nam hòa 2<br>(Đất đi thuê 3năm từ đơn vị khác để khai thác CTN)                       |                |                                 | 21.315                               |  |
|  | Depot Nam Hoà 3 (đất thuê 12 năm của đơn vị khác từ 2014, Vimadeco làm mặt bãi và cho thuê) |                |                                 | 54.000                               | Nền cấp phối đá dăm, mặt asphalt và láng nhựa          |
| Vinalines Hải Phòng                        |   | 0              |                                 | 0                                    |  |
| Công ty TNHH MTVdịch vụ Hàng hải hậu Giang |   | 300            | Khung thép, lợp tôn, tường gạch | 20.000/851.000<br>(đất chưa sử dụng) | Nền rải đá và nền đất                                  |
| Vijaco                                     | Kho CFS tại Chùa Vẽ   | 1.008          | Khung thép, tường chịu lực      |                                      |  |
|  | Kho ngoại quan tại khu CN Nomurra HP  | 4.343          | Khung thép, tường chịu lực      |                                      |  |
|  | Kho tại khu vực Vĩnh Yên Vĩnh Phúc  | 9.600          | Khung thép, tường chịu lực      |                                      |  |



**Phụ lục 6: Danh sách dư nợ vay tại 31/12/2016 và 31/12/2017 của Công ty mẹ - Tổng công ty**

| TT       | Tên tổ chức tín dụng/ dự án  | 31/12/2016               | 31/12/2017               |
|----------|--|--------------------------|--------------------------|
| <b>A</b> | <b>Vay và trái phiếu phát hành ngắn hạn</b>                          | <b>2.302.791.751.985</b> | <b>556.773.444.488</b>   |
|          | <b>Vay ngắn hạn</b>  | <b>354.546.749.185</b>   | <b>0</b>                 |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Đại Dương - Hội sở                                  | 147.434.936.521          | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Đại Dương - Chi nhánh Hà Nội                        | 207.111.812.664          | 0                        |
|          | <b>Vay dài hạn đến hạn trả</b>                                       | <b>1.948.245.002.800</b> | <b>556.773.444.488</b>   |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Á Châu - Chi nhánh Hà Nội                           | 9.093.138.975            | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Á Châu - Chi nhánh Hồ Chí Minh                      | 193.758.825.000          | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng                | 423.419.735.608          | 393.889.735.608          |
|          | ✓ Ngân hàng Cathay - Chi nhánh Chu Lai                               | 1.022.667.312.010        | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Đại Dương - Chi nhánh Hà Nội                        | 139.260.600.000          | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng      | 42.800.000.000           | 86.450.538.880           |
|          | ✓ Ngân hàng TNHH MTV Indovina  | 40.629.601.132           | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Việt Á - Sở Giao dịch                               | 76.615.790.075           | 76.433.170.000           |
| <b>B</b> | <b>Vay dài hạn và trái phiếu phát hành dài hạn</b>                   | <b>2.373.084.988.367</b> | <b>1.588.911.977.021</b> |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Á Châu - Chi nhánh Sài Gòn                          | 41.128.465.057           | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TNHH MTV Indovina  | 73.028.676.185           | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng Cathay United - Chi nhánh Chu Lai                        | 549.630.363.343          | 104.245.541.874          |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Đầu tư và Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng | 44.400.538.880           | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Việt Á - Sở giao dịch                               | 2.570.425                | 0                        |
|          | ✓ Ngân hàng Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng                | 1.309.235.278.984        | 1.309.235.278.984        |
|          | ✓ Ngân hàng TMCP Đại Dương (hội sở)                                  | 179.955.689.330          | 0                        |
|          | ✓ Công ty PSA Việt Nam PTE LTD                                       | 112.637.250.000          | 112.365.000.000          |
|          | ✓ Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp Trung Ương           | 63.066.156.163           | 63.066.156.163           |



**Phụ lục 7: Chi tiết các khoản bảo lãnh, các khoản còn tranh chấp về bảo lãnh của Công ty mẹ - Tổng công ty đối với các doanh nghiệp thành viên tại thời điểm 31/12/2017**

**7.1 Các khoản bảo lãnh của Công ty mẹ - Tổng công ty đối với các doanh nghiệp thành viên**

| STT | TÊN ĐƠN VỊ                                   | SỐ TIỀN BẢO LÃNH |     |                             |                             |                                |                                | NGÂN HÀNG                       | MỤC ĐÍCH BẢO LÃNH, CAM KẾT                                     | TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG   |
|-----|--|------------------|-----|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--|---|
|     |  | VND              | USD | Dư nợ gốc<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ lãi<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ gốc<br>31/12/15<br>(USD) | Dư nợ lãi<br>31/12/15<br>(USD) |                                 |  |   |
| 1   | Công ty CP Cảng Cần Thơ                      | 84.766.922.779   |     | 57.016.677.596              | 27.726.454.811              |                                |                                | VTB Chương Dương                | ĐT XD dự án Cảng Cái Cui giai đoạn II                          | Hiện tại, Cảng Cần Thơ đang san lấp bãi để xây kho cho thuê.  |
| 2   | Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương Vinashin | 5.516.292.136    |     |                             |                             |                                |                                | BHXH Quận Hoàng Mai, Tp Hà Nội  | Bảo lãnh nợ BHXH, BHYT, BHTN (thời gian nợ đến hết 31/12/2017) | Công ty đã có Quyết định mở thủ tục phá sản của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội<br>Chưa xác định nợ lãi phát sinh đến 31/12/2017 |
| 3   | Công ty TNHH MTV CNTT Cà Mau                 | 1.690.985.382    |     |                             |                             |                                |                                | BHXH Tỉnh Cà Mau                | Bảo lãnh nợ BHXH, BHYT, BHTN (thời gian nợ đến hết 31/12/2017) | Công ty đã có Quyết định mở thủ tục phá sản của Tòa án nhân dân tỉnh Cà Mau<br>Chưa xác định nợ lãi phát sinh đến 31/12/2017      |
| 4   | Công ty CP Cảng Năm Căn                      | 223.550.560      |     |                             |                             |                                |                                | BHXH huyện Năm Căn, tỉnh Cà Mau | Bảo lãnh nợ BHXH, BHYT, BHTN (thời gian nợ đến hết 31/12/2017) | Chưa xác định nợ lãi phát sinh đến 31/12/2017   |



**7.2 Các khoản còn tranh chấp về bảo lãnh của Công ty mẹ - Tổng công ty đối với các doanh nghiệp thành viên**

| STT | TÊN ĐƠN VỊ  | SỐ TIỀN         |     |                             |                             |                                |                                | NGÂN HÀNG        | MỤC ĐÍCH   | TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG   |
|-----|---|-----------------|-----|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|--|---|
|     |   | VND             | USD | Dư nợ gốc<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ lãi<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ gốc<br>31/12/15<br>(USD) | Dư nợ lãi<br>31/12/15<br>(USD) |                  |  |   |
| 1   | Công ty CP VTB và TM Phương Đông (trước đây là Công ty CP vận tải biển bắc) | 197.000.000.000 |     | 134.280.340.946             | 121.909.690.686             |                                |                                |                  |  |   |
|     |   | 78.000.000.000  |     | 53.255.000.000              | 11.627.660.231              |                                |                                | VDB Hải Phòng    | Vay vốn đóng mới tàu Ngọc Sơn (6.500 DWT chiếc số 1/KH 2004) | Tàu gặp sự cố, bị chìm Maldives, Cty đang làm việc với bảo hiểm để thu hồi số tiền bồi thường bảo hiểm. |
|     |   | 119.000.000.000 |     | 81.025.340.946              | 110.282.030.455             |                                |                                | VDB Sở giao dịch | Vay vốn đóng mới tàu Hồng Lĩnh                               | Đã bán đấu giá tàu, trả nợ cho VDB, số còn lại Cty tiếp tục nhận nợ.                                    |
| 2   | CT Hợp tác LĐ với nước ngoài  | 159.716.000.000 |     | 76.613.799.662              | 24.998.120.231              |                                |                                |                  |  |   |
|     |   | 83.300.000.000  |     | 35.487.299.662              | 6.792.494.463               |                                |                                | VDB Hải Phòng    | Vay vốn đóng tàu Thanh Thủy                                  | Đang hoạt động bình thường  |
|     |   | 76.416.000.000  |     | 41.126.500.000              | 18.205.625.768              |                                |                                | VDB Hải Phòng    | BL vay vốn đóng tàu Aquamarine                               | Đang hoạt động bình thường  |
| 3   | Công ty CP VT và thuê tàu biển  | 729.835.000.000 |     | 423.821.725.000             | 231.191.614.614             |                                |                                |                  |  |   |
|     |   | 83.300.000.000  |     | 33.077.600.000              | 6.610.939.248               |                                |                                | VDB Hải Phòng    | Vay vốn đóng tàu Viễn Đông 3                                 | Size tàu nhỏ, khó khăn trong việc khai thác   |
|     |   | 75.178.000.000  |     | 41.356.000.000              | 23.438.263.885              |                                |                                | VDB Hồ Chí Minh  | Vay vốn đóng tàu Viễn Đông 5                                 | Tình trạng kỹ thuật kém, cần cầu hỏng, khó khai thác  |
|     |   | 202.147.000.000 |     | 121.177.000.000             | 52.246.405.296              |                                |                                | VDB Hải Phòng    | Vay vốn đóng tàu 22.500 DWT chiếc số 3/KH2004 (VTC Dragon)   | Tàu đang hoạt động bình thường  |
|     |   | 162.210.000.000 |     | 90.939.125.000              | 68.443.521.336              |                                |                                | ACB              | Vay vốn mua tàu chở hàng khô EDELWEISS (VTC Planet)          | Tình trạng kỹ thuật kém, xuống cấp, khó khai thác   |
|     |   | 207.000.000.000 |     | 137.272.000.000             | 80.452.484.849              |                                |                                | VDB Hải Phòng    | Vay vốn đóng tàu 22.500 DWT chiếc số 2/KH2005 (VTC Phoenix)  | Tàu đang hoạt động bình thường  |
| 4   | Công ty CP Hàng   | 203.778.000.000 |     | 158.574.364.918             | 119.467.686.394             |                                |                                |                  |  |   |



| STT | TÊN ĐƠN VỊ                       | SỐ TIỀN                |                  |                             |                             |                                |                                | NGÂN HÀNG          | MỤC ĐÍCH                           | TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG  |
|-----|----------------------------------|------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------|------------------------------------|--|
|     |                                  | VND                    | USD              | Dư nợ gốc<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ lãi<br>31/12/17 (VNĐ) | Dư nợ gốc<br>31/12/15<br>(USD) | Dư nợ lãi<br>31/12/15<br>(USD) |                    |                                    |  |
|     | hải Đông Đô                      | 81.000.000.000         |                  | 55.954.135.375              | 34.133.854.738              |                                |                                | VDB Sở giao dịch I | Đóng tàu Đông Ba                   | Đang hoạt động bình thường   |
|     |                                  | 122.778.000.000        |                  | 102.620.229.543             | 85.333.831.656              |                                |                                | VDB Sở giao dịch I | Đóng tàu Đông Phú                  | Đang hoạt động bình thường   |
| 5   | Công ty CP vận tải biển Việt Nam | <b>512.644.000.000</b> |                  | <b>301.342.000.000</b>      |                             |                                |                                |                    |                                    |  |
|     |                                  | 120.644.000.000        |                  | 56.644.000.000              |                             |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu Lan Hạ                    | Đang hoạt động bình thường   |
|     |                                  | 196.000.000.000        |                  | 117.236.000.000             |                             |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu Lucky Star                | Đang hoạt động bình thường   |
|     |                                  | 196.000.000.000        |                  | 127.462.000.000             |                             |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu Blue Star                 | Đang hoạt động bình thường   |
| 6   | Công ty CP vận tải Vinaship      | <b>193.000.000.000</b> |                  | <b>102.035.450.000</b>      | -                           |                                |                                |                    |                                    |  |
|     |                                  | 75.000.000.000         |                  | 29.700.000.000              |                             |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu Mỹ Hưng                   | Đang hoạt động bình thường   |
|     |                                  | 118.000.000.000        |                  | 72.335.450.000              |                             |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu Vinaship Gold             | Đang hoạt động bình thường   |
| 7   | Công ty CP vận tải dầu khí VN    | <b>470.697.000.000</b> | <b>4.359.175</b> | <b>291.611.673.497</b>      | <b>259.598.456.274</b>      | <b>1.823.383</b>               | <b>470.745</b>                 |                    |                                    |  |
|     |                                  | 202.147.000.000        |                  | 114.252.553.932             | 98.748.855.460              |                                |                                | VDB Hải Phòng      | Đóng tàu 22.500 DWT Golden Falcon  | Tàu đã bán tháng 10/2015. Công ty đã có Quyết định mở thủ tục phá sản của Tòa án nhân dân Tp HCM |
|     |                                  |                        | 4.359.175        |                             |                             | 1.823.383                      | 470.745                        | Techcombank        | Đóng tàu 22.500 DWT Golden Falcon  |  |
|     |                                  | 268.550.000.000        |                  | 177.359.119.565             | 160.849.600.814             |                                |                                | VDB HCM            | Đóng tàu 22.500 DWT Diamond Falcon | Tàu đã bán tháng 10/2015   |



**Phụ lục 8: Danh sách các doanh nghiệp dự kiến thoái vốn**

| STT | Tên doanh nghiệp  | Vốn điều lệ       | Số cổ phần nắm giữ | Tỷ lệ nắm giữ của Vinalines (%) |                                  |
|-----|---|-------------------|--------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|     |   |                   |                    | Hiện tại                        | VB86/TTg-ĐMDN và VB625/VPCP-ĐMDN |
| 1   | Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)                                 | 1.400.000.000.000 | 71.400.000         | 51,00                           | 49,00                            |
| 2   | Công ty Cổ phần Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam (VITRANSCHART)              | 589.993.000.000   | 35.400.000         | 60,00                           | 0,00                             |
| 3   | Công ty Cổ phần Vận tải biển Vinaship (VINASHIP)                              | 200.000.000.000   | 10.200.000         | 51,00                           | 36,00                            |
| 4   | Công ty cổ phần phát triển khu công nghiệp Tín nghĩa                          | 260.031.430.000   | 300.000            | 1,15                            | 0,00                             |
| 5   | Tổng công ty thương mại kỹ thuật và Đầu tư (PETEC)                            | 2.488.774.701.456 | 47.844             | 0,019                           | 0,00                             |
| 6   | Công ty Cổ phần Vận tải Biển Hải Âu (SESCO)                                   | 50.000.000.000    | 1.323.000          | 26,46                           | 0,00                             |
| 7   | Công ty Cổ phần Hợp tác lao động với nước ngoài (INLACO HAIPHONG)             | 61.003.910.000    | 1.518.750          | 24,90                           | 0,00                             |
| 8   | Cty CP Đầu tư và TM Hàng hải HP   | 85.000.000.000    | 1.099.900          | 12,94                           | 0,00                             |
| 9   | Công ty Cổ phần Hàng hải Đông Đô (DONGDO MARINE)                              | 122.444.950.000   | 5.996.573          | 48,97                           | 0,00                             |
| 10  | Công ty Cổ phần Vận tải biển và Thương mại Phương Đông (OSTC, trước là NOSCO) | 200.560.000.000   | 9.827.440          | 49,00                           | 0,00                             |
| 11  | Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (HAIPHONG PORT)                                | 3.269.600.000.000 | 302.641.377        | 92,56                           | 65,00                            |
| 12  | Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng (DANANG PORT)                                    | 660.000.000.000   | 49.500.000         | 75,00                           | 65,00                            |



| STT | Tên doanh nghiệp                                    | Vốn điều lệ     | Số cổ phần nắm giữ | Tỷ lệ nắm giữ của Vinalines (%) |                                  |
|-----|---|-----------------|--------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|     |   |                 |                    | Hiện tại                        | VB86/TTg-ĐMDN và VB625/VPCP-ĐMDN |
| 13  | Công ty cổ phần Vinalines Nha Trang                 | 50.593.290.000  | 939.558            | 98,34                           | 0,00                             |
| 14  | Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ                        | 284.800.000.000 | 28.208.500         | 99,05                           | 51,00                            |
| 15  | Công ty cổ phần Cảng Cam Ranh                       | 245.018.170.000 | 19.823.015         | 80,90                           | 51,00                            |
| 16  | Công ty Cổ phần đầu tư Cảng Cái Lân (CPI)           | 365.050.000.000 | 20.655.000         | 56,58                           | 51,00                            |
| 17  | Công ty TNHH Vận tải Hàng công nghệ cao (TRANSVINA) | 39.853.582.434  | -                  | 56,00                           | 51,00                            |
| 18  | Công ty cổ phần Cảng Khuyến Lương                   | 40.566.000.000  | 1.987.734          | 49,00                           | 36,00                            |



**Phụ lục 9: Phương án sử dụng đất sau cổ phần hóa**

| TT | Địa chỉ khu đất   | Diện tích đất (m <sup>2</sup> ) | Hiện trạng sử dụng  | Phương án sử dụng đất khi chuyển sang công ty cổ phần                             |   | Ý kiến UBND tỉnh/ thành phố về PA sử dụng đất khi chuyển sang công ty cổ phần |
|----|---|---------------------------------|---|---|---|---|
|    |   |                                 |   | Phương án sử dụng đất   | Hình thức thuê/giao đất   |   |
| 1  | Số 211 Nguyễn Văn Trỗi, Phường 11, Quận Phú Nhuận (số mới 163 Nguyễn Văn Trỗi)<br>(Do Vinalines Hồ Chí Minh quản lý)                                | 330                             | Văn phòng làm việc và kinh doanh cho thuê văn phòng                               | Tiếp tục sử dụng làm văn phòng làm việc và kinh doanh dịch vụ cho thuê văn phòng. | Thuê đất, trả tiền thuê đất một lần cho cả thời gian thuê đất. Số tiền thuê đất: 27.878.400.000 đồng      | Đã phê duyệt  |
| 2  | Trụ sở làm việc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Số 01 Đào Duy Anh, Đống Đa, Hà Nội)<br>(Do Văn phòng Vinalines quản lý)                             | 5.912                           | Trụ sở làm việc của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; cho thuê kinh doanh văn phòng | Tiếp tục sử dụng làm văn phòng làm việc và kinh doanh dịch vụ cho thuê văn phòng. | Thuê đất, nộp tiền thuê đất hàng năm, tiền thuê đất năm 2017 đã nộp là 4.348.821.799 đồng                 | Đã phê duyệt  |
| 3  | Số 282 Đà Nẵng, Phường Vạn Mỹ, Quận Ngô Quyền, TP Hải Phòng do Vinalines Hải Phòng quản lý  | 8.310,1                         | Đang sử dụng kinh doanh khách sạn, văn phòng cho thuê.                            | Tiếp tục quản lý, sử dụng để kinh doanh khách sạn và cho thuê văn phòng           | Thuê đất, nộp tiền thuê đất hàng năm, tiền thuê đất năm 2017 đã nộp là 1.565.089.000 đồng                 | Đã phê duyệt  |
| 4  | Khu đất tại Phường Đồng Hải, Quận Hải An, TP Hải Phòng do Công ty DVHH Vinalines Hải Phòng quản lý  | 161.754                         | Đang sử dụng làm kho bãi container  | Tiếp tục quản lý sử dụng làm kho bãi container                                    | Thuê đất nộp tiền thuê hàng năm, Số tiền phải nộp năm 2017: 1.330.927.000 đồng                            | Đã phê duyệt  |
| 5  | Khu đất tại địa chỉ số 11B, Võ Thị Sáu, phường Máy Tơ, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng do Công ty Xuất khẩu lao động Hàng hải Vinalines quản lý | 112 m2                          | Đang quản lý, sửa làm văn phòng.  | Tiếp tục quản lý sử dụng làm văn phòng  | Nhà nước cho thuê đất trả tiền thuê đất một lần cho cả thời gian thuê, Số tiền thuê đất là: 733.674.000 đ | Đã phê duyệt  |



| TT | Địa chỉ khu đất  | Diện tích đất (m <sup>2</sup> )  | Hiện trạng sử dụng   | Phương án sử dụng đất khi chuyển sang công ty cổ phần  |  | Ý kiến UBND tỉnh/ thành phố về PA sử dụng đất khi chuyển sang công ty cổ phần |
|----|--|--|--|--|--|---|
|    |  |  |  | Phương án sử dụng đất  | Hình thức thuê/giao đất  |   |
| 6  | Khu đất tại Xã Đông Phú, Huyện Châu Thành, Tỉnh Hậu Giang<br><br>Do Công ty TNHH MTV Dịch vụ Hàng hải Hậu Giang quản lý              | 871.000<br><br>(Diện tích còn lại sau khi UBND tỉnh Hậu Giang thu hồi 24 ha) | Đang triển khai DA đầu tư xây dựng Khu dịch vụ Hàng hải - Cảng biển hậu Giang tại Khu Công nghiệp Sông Hậu – Giai đoạn 1, huyện Châu Thành, tỉnh Hậu Giang | Tiếp tục quản lý sử dụng để triển khai DA đầu tư xây dựng Khu dịch vụ Hàng hải - Cảng biển hậu Giang | Giao đất có thu tiền sử dụng đất. Tổng số tiền Công ty đã chuyển cho UBND Hậu Giang là 190.660.912.400 đồng (trong đó 83,99994 ha giá 146.000 đồng/m <sup>2</sup> , 27,1ha giá 251.000 đồng/m <sup>2</sup> ). Ngày 17/03/2015 tại Quyết định 330/QĐ-UBND, UBND Hậu Giang đã thu hồi lại 24ha và bồi thường cho Công ty tổng số tiền là: 100.704.720.000 đồng (419.603 đồng/m <sup>2</sup> ). | Đã phê duyệt  |
| 7  | 84-86 Nguyễn Trường Tộ, Phường 12, Quận 4, TP Hồ Chí Minh<br><br>(Do Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông quản lý)                     | 139,37   | Trụ sở làm việc của Chi nhánh Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông tại Hồ Chí Minh.  | Tiếp tục sử dụng làm văn phòng làm việc  | Nộp tiền thuế sử dụng đất hàng năm.  | Đã phê duyệt  |
| 8  | 150 (Đ/c cũ 86) Đường bao Trần Hưng Đạo, P. Đông Hải, Q. Hải An, TP Hải Phòng<br><br>(Do Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông quản lý) | 170,20   | Trụ sở làm việc của Chi nhánh Công ty Vận tải Biển Đông tại Hải Phòng.   | Tiếp tục sử dụng làm văn phòng làm việc  | Nộp tiền thuế sử dụng đất hàng năm.  | Đã phê duyệt  |
| 9  | Số 1 Thụy Khuê, P. Thụy Khuê, Q. Tây Hồ, TP. Hà Nội.<br><br>(Địa chỉ trước đây là Số 03 Mai Xuân Thưởng)                             | 435,9  | Trụ sở làm việc của Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông   | Tiếp tục sử dụng làm văn phòng làm việc  | Thuê đất, nộp tiền thuế đất hàng năm với số tiền là 147.028.660 đồng/năm   | Đã phê duyệt  |



**Phụ lục 10: Danh mục các dự án tiếp tục/dự kiến đầu tư của VIMC và các doanh nghiệp thành viên**

| STT       | Đơn vị   | Dự kiến tổng mức đầu tư (tỷ đồng) |               |               |               |
|-----------|--|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|           |  | 2017                              | 2018          | 2019          | 2020          |
| <b>A</b>  | <b>Các khoản mục đầu đầu tư tại Công ty mẹ</b>                                     | <b>44,81</b>                      | <b>295,00</b> | <b>410,00</b> | <b>100,00</b> |
| <b>I</b>  | <b>Đầu tư tài sản cố định</b>  | <b>23,94</b>                      |               |               |               |
| 1         | Dự án mua sắm thiết bị cho trung tâm hội nghị                                      | 2,50                              |               |               |               |
| 2         | Dự án đầu tư 1-2 sà lan 128 teus   | 14,44                             |               |               |               |
| 3         | Dự án đầu tư 5 xe container  | 7,00                              |               |               |               |
| <b>II</b> | <b>Đầu tư xây dựng cơ bản</b>  | <b>20,87</b>                      | <b>295,00</b> | <b>410,00</b> | <b>100,00</b> |
| 1         | Dự án sửa chữa, nâng cấp khách sạn Hàng hải - Vinalines Hải Phòng                  | 2,87                              |               |               |               |
| 2         | Dự án đầu tư kho bãi 1.5ha - Công ty VTB Container Vinalines                       | 18,00                             |               |               |               |
| 3         | Dự án đầu tư cầu cảng và bãi tiền phương p/v khai thác kho bãi container Vinalines |                                   | 80,00         | 130,00        |               |
| 4         | ICD/Trung tâm logistics/TT phân phối Bắc Ninh                                      |                                   | 80,00         | 100,00        |               |
| 5         | ICD/ Trung tâm logistics/TT phân phối Nam Hà Nội                                   |                                   | 80,00         | 100,00        |               |
| 6         | ICD/ Trung tâm logistics/TT phân phối Lạch Huyện/HPG 20ha                          |                                   | 55,00         | 80,00         | 100,00        |
| <b>B</b>  | <b>Đầu tư tại các đơn vị</b>   |                                   |               |               |               |
| <b>I</b>  | <b>CTCP Cảng Đà Nẵng</b>   | <b>698,55</b>                     | <b>474,60</b> | <b>47,10</b>  | <b>22,00</b>  |



| STT         | Đơn vị   | Dự kiến tổng mức đầu tư (tỷ đồng) |                 |                 |                 |
|-------------|--|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|             |  | 2017                              | 2018            | 2019            | 2020            |
| 1           | Đầu tư cơ sở hạ tầng   | 536,00                            | 425,80          | 37,80           |                 |
| 2           | Đầu tư phương tiện thiết bị  | 162,55                            | 11,00           | 9,30            | 22              |
| 3           | Đầu tư CNTT  |                                   | 7,80            |                 |                 |
| 4           | Dự phòng công tác đầu tư cho các hạn mục phát sinh                   |                                   | 30,00           |                 |                 |
| 5           | Đầu tư phát triển logistics  |                                   |                 |                 |                 |
| 6           | Đầu tư Cảng Liên Chiểu (Tổng mức đầu tư 3.915 tỷ đồng)               |                                   |                 |                 |                 |
| <b>II</b>   | <b>CTCP Cảng Hải Phòng</b>   | <b>345,34</b>                     | <b>1.129,85</b> | <b>2.517,58</b> | <b>1.011,71</b> |
| <b>II.1</b> | <b>Các khu vực hiện hữu</b>  | 345,34                            | 495,04          | 243,41          | 229,60          |
| 1           | Cơ sở hạ tầng  | 84,99                             | 127,80          | 129,99          | 34,40           |
| 2           | Phương tiện. thiết bị  | 250,63                            | 286,15          | 89,20           | 186,30          |
| 3           | Công nghệ thông tin  | 9,72                              | 81,10           | 24,22           | 9,00            |
| <b>II.2</b> | <b>Các dự án đầu tư phát triển mở rộng</b>                           |                                   |                 |                 |                 |
| 1           | Dự án 02 bến tàu tại Lạch Huyện và khu vực dịch vụ hậu cần Logistics |                                   | 558,16          | 2.241,32        | 782,11          |
|             | - Cơ sở hạ tầng  |                                   | 558,16          | 2.241,32        | 747,11          |



| STT        | Đơn vị                        | Dự kiến tổng mức đầu tư (tỷ đồng) |              |                        |                        |
|------------|-------------------------------|-----------------------------------|--------------|------------------------|------------------------|
|            |                               | 2017                              | 2018         | 2019                   | 2020                   |
|            | - Phương tiện, thiết bị       |                                   |              |                        |                        |
|            | - CNTT                        |                                   |              |                        | 35,00                  |
| 2          | Cảng bến phà Đình Vũ - Cát Bà |                                   | 76,65        | 32,85                  |                        |
| <b>III</b> | <b>CTCP Cảng Sài Gòn</b>      | <b>253,76</b>                     |              |                        |                        |
| 1          | Đầu tư cơ sở hạ tầng          | 100,213                           | 1.130        | 1.472,27               | 1.475,92               |
| 2          | Đầu tư thiết bị               | 150,048                           |              |                        |                        |
| 3          | Đầu tư khác                   | 3,50                              |              |                        |                        |
| <b>IV</b>  | <b>Vinalines Hậu Giang</b>    |                                   | 20,30        | 208,80                 | 208,80                 |
| 1          | Đầu tư CSHT                   | 2,60 (QIV)                        | 14,80        | 180                    | 185                    |
| 2          | Đầu tư thiết bị               | 3,80                              | 5,50         | 25,00                  | 27,60                  |
| <b>V</b>   | <b>CTCP cảng Cần Thơ</b>      | <b>33,30</b>                      | <b>19,36</b> | <b>Nhu cầu thực tế</b> | <b>Nhu cầu thực tế</b> |
| 1          | Đầu tư cơ sở hạ tầng          | <b>07,00</b>                      |              |                        |                        |
| 2          | Đầu tư thiết bị               | <b>26,30</b>                      |              |                        |                        |
| <b>VI</b>  | <b>Cảng Cam Ranh</b>          | <b>17.328</b>                     | <b>92,00</b> | <b>Nhu cầu thực tế</b> | <b>Nhu cầu thực tế</b> |



| STT        | Đơn vị                   | Dự kiến tổng mức đầu tư (tỷ đồng) |              |              |              |
|------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|
|            |                          | 2017                              | 2018         | 2019         | 2020         |
| 1          | Đầu tư cơ sở hạ tầng     | 7.200                             | 46,40        |              |              |
| 2          | Đầu tư máy móc thiết bị  | 10.128                            | 45,60        |              |              |
| <b>VII</b> | <b>Cảng Nghệ Tĩnh</b>    | <b>50,00</b>                      | <b>38,55</b> | <b>05,00</b> | <b>28,50</b> |
| 1          | Đầu tư cơ sở hạ tầng     |                                   | 07,00        | -            | -            |
| 2          | Đầu tư thiết bị, máy móc | 45,95                             | 31,55        | 05,00        | 28,50        |
| 3          | Đầu tư khác              | 4,05                              | -            | -            | -            |

Nguồn: Trích Phương án cổ phần hóa