

Số: **359**/NQ-HĐQT

Hải Phòng, ngày **20** tháng 6 năm 2022

NGHỊ QUYẾT

**Về tài liệu Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022
của Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ CÔNG TY CỔ PHẦN LAI ĐẤT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Văn bản số 3029/CHP-HĐQT ngày 13/6/2022 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng về việc Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 của Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Xét đề xuất của Giám đốc Công ty tại Tờ trình số 352/TTr-GĐ ngày 15/6/2022 về tài liệu Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 của Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Bản tổng hợp ý kiến các thành viên Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng số: 355/THYK-HĐQT ngày 20/6/2022,


QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng (Công ty) chấp thuận tài liệu Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 của Công ty, cụ thể như sau:

- Báo cáo của Hội đồng quản trị và Ban điều hành về kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2021 và kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2022;
- Tờ trình Báo cáo Tài chính năm 2021 đã được kiểm toán (tóm tắt);
- Tờ trình Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2021;
- Tờ trình chi trả thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2021 và kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022;
- Báo cáo hoạt động của Ban kiểm soát năm 2021;
- Tờ trình Lựa chọn đơn vị kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2022;
- Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “ Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”;
- Tờ trình về việc thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định.



Điều 2. Hội đồng quản trị giao Giám đốc Công ty căn cứ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được quy định trong Điều lệ, các Quy chế của Công ty và pháp luật hiện hành thực hiện Nghị quyết của Hội đồng quản trị.

Nơi nhận: 

- Thành viên HĐQT;
- Thành viên BKS;
- Ban Giám đốc;
- Các phòng NV;
- Lưu: TK Cty, HC.



Nguyễn Văn Dũng



**BÁO CÁO
CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VÀ BAN ĐIỀU HÀNH
VỀ KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2021,
KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2022**

Phần A

BÁO CÁO HOẠT ĐỘNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

I. Các nội dung đã thảo luận của Hội đồng quản trị.

Hội đồng quản trị (HĐQT) hoạt động và thực thi nhiệm vụ theo Luật Doanh nghiệp, Điều lệ Công ty, quy chế, quy định của Công ty và các văn bản pháp luật có liên quan. Trong năm 2021, HĐQT tổ chức 05 cuộc họp, ban hành 27 nghị quyết, 08 quyết định.

Các cuộc họp của HĐQT được tổ chức đúng trình tự, thủ tục và đã được HĐQT, Giám đốc triển khai thực hiện nghiêm túc và hiệu quả. Cụ thể như sau:

Stt	Số NQ/QĐ	Ngày	Nội dung
1	08/NQ-HĐQT	08/01/2021	Tạm ứng cổ tức năm 2020
2	29/NQ-HĐQT	19/01/2021	Quy lương thực hiện năm 2020.
3	67/NQ-HĐQT	29/01/2021	Ký hợp đồng với Cảng Hải phòng và các Công ty con của Cảng Hải Phòng.
4	95/NQ-HĐQT	04/02/2021	Chủ trương bổ nhiệm Phó Giám đốc
5	127/NQ-HĐQT	24/02/2021	Kế hoạch tổ chức ĐHCĐ thường niên năm 2021
6	131/NQ-HĐQT	24/02/2021	Kế hoạch SXKD năm 2021 và công tác thanh lý, đầu tư.
7	152/QĐ-HĐQT	03/3/2021	Xếp lương đối với Giám đốc Công ty.
8	166/NQ-HĐQT	09/3/2021	Thành lập Ban tổ chức giúp việc ĐHCĐ.
9	167/QĐ-HĐQT	09/3/2021	Thành lập Ban tổ chức giúp việc ĐHCĐ.
10	174/NQ-HĐQT	12/3/2021	Kế hoạch tài liệu tổ chức ĐHCĐ năm 2021
11	176/NQ-HĐQT	12/3/2021	Kế hoạch SXKD năm 2021 và 1 số công tác khác
12	193/NQ-HĐQT	26/3/2021	Biểu mẫu tài liệu ĐHCĐ năm 2021(Lần 1)
13	207/NQ-HĐQT	31/3/2021	Nâng bậc lương đối với Giám đốc Công ty
14	208/QĐ-HĐQT	31/3/2021	Nâng bậc lương đối với Giám đốc Công ty
15	217/NQ-HĐQT	07/4/2021	Bổ nhiệm Phó Giám đốc Công ty
16	218/QĐ-HĐQT	07/4/2021	Bổ nhiệm Phó Giám đốc Công ty
17	219/QĐ-HĐQT	07/4/2021	Chuyển xếp lương đối với Phó Giám đốc Công ty
18	252/NQ-HĐQT	15/4/2021	Chương trình ĐHCĐ năm 2021
19	253/NQ-HĐQT	15/4/2021	Kết quả SXKD Quý I/2021, công tác thanh lý, đầu tư.

20	346/NQ-HĐQT	18/5/2021	Mở thêm Tài khoản Ngân hàng
21	415/NQ-HĐQT	14/6/2021	Thành lập tổ thẩm định gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
22	416/QĐ-HĐQT	14/6/2021	Thành lập tổ thẩm định gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
23	450/NQ-HĐQT	18/6/2021	Phê duyệt dự toán và kế hoạch gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
24	451/QĐ-HĐQT	18/6/2021	Phê duyệt dự toán và kế hoạch gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
25	467/NQ-HĐQT	25/6/2021	Cho thuê tàu lai HC36
26	470/NQ-HĐQT	28/6/2021	Kế hoạch lao động, tiền lương năm 2021
27	472/NQ-HĐQT	28/6/2021	Kết quả lựa chọn nhà thầu gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
28	473/QĐ-HĐQT	28/6/2021	Kết quả lựa chọn nhà thầu gói thầu kiểm toán BCTC năm 2021
29	527/NQ-HĐQT	16/7/2021	Dự kiến kết quả SXKD 6 tháng đầu năm, kế hoạch SXKD quý III và 6 tháng cuối năm 2021. Công tác thanh lý và cán bộ của Công ty.
30	550/NQ-HĐQT	30/7/2021	Điều động, luân chuyển cán bộ trong Công ty.
31	572/NQ-HĐQT	06/8/2021	Phê duyệt kế hoạch SXKD quý III và 6 tháng cuối năm 2021.
32	719/NQ-HĐQT	06/10/2021	Dự kiến kết quả SXKD 9 tháng đầu năm, kế hoạch SXKD quý IV và ước kết quả 2021. Xây dựng kế hoạch 2022 và một số công tác khác.
33	722/NQ-HĐQT	08/10/2021	Phương án thanh lý Cầu cầu nổi P11 và tàu kéo HC37.
34	760/NQ-HĐQT	21/10/2021	Xếp lương PGĐ Công ty.
35	946/NQ-HĐQT	28/12/2021	Phê duyệt việc ký kết Hợp đồng với Cảng Hải Phòng và các Công ty con thuộc Cảng Hải Phòng.

II. Hoạt động của HĐQT và từng thành viên HĐQT.

1. Hoạt động của HĐQT.

HĐQT thường xuyên thông báo các Nghị quyết và nội dung các cuộc họp HĐQT cho Giám đốc Công ty.

HĐQT thường xuyên kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện Nghị quyết và các vấn đề HĐQT ủy quyền cho Giám đốc, yêu cầu Giám đốc báo cáo đột xuất cũng như định kỳ kết quả đạt được cũng như các vấn đề khó khăn cần tháo gỡ.

Thực hiện quy định tại Điều lệ Công ty, ngoài các phiên họp HĐQT tập trung, HĐQT Công ty đã thực hiện xin ý kiến bằng văn bản để nhanh chóng thảo luận và đưa ra các quyết định chỉ đạo đối với Giám đốc Công ty.

Trong năm 2021 không có thay đổi về nhân sự của HĐQT Công ty.

2. Hoạt động của từng thành viên HĐQT.

Stt	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ (%)	Ghi chú
1	Nguyễn Văn Dũng	Chủ tịch	05	100	
2	Lê Minh Hải	TV HĐQT	04	80	Đi công tác
3	Nguyễn Văn Thanh	TV HĐQT	05	100	
4	Hoàng Đình Quang	TV HĐQT	05	100	
5	Chu Tất Đạt	TV HĐQT	05	100	

Trong năm 2021, các thành viên HĐQT đã thực hiện nghiêm túc trách nhiệm thành viên theo quy định tại Điều lệ và Quy chế nội bộ về quản trị của Công ty trong việc tham gia các cuộc họp thường kỳ, bất thường, tham gia ý kiến đóng góp khi có yêu cầu.

Các ý kiến tham gia, đề xuất của các thành viên HĐQT được lưu giữ bằng văn bản là cơ sở pháp lý cho công tác kiểm tra, đánh giá hiệu quả hoạt động của thành viên HĐQT Công ty.

3. Thù lao của HĐQT, thu nhập của Giám đốc, Phó Giám đốc, Kế toán trưởng.

a. Thù lao, lợi ích khác của HĐQT: Thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021, Công ty đã thực hiện chi trả thù lao cho HĐQT Công ty là 312.000.000 đồng. Trong đó:

- Thành viên HĐQT không tham gia điều hành: 192.000.000 đồng.
- Thành viên HĐQT tham gia điều hành: 120.000.000 đồng.

b. Thu nhập của Giám đốc, Phó Giám đốc, Kế toán trưởng: Thu nhập của các chức danh này được trả theo quy định của Nhà nước và Quy chế, nội quy của Công ty. Thu nhập bình quân năm 2021 là 36 triệu đồng/người/tháng.

III. Hoạt động giám sát của HĐQT với Giám đốc và các cán bộ quản lý.

HĐQT Công ty đã giao nhiệm vụ và thường xuyên giám sát hoạt động điều hành Công ty của Giám đốc một số nội dung như sau:

- Các hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác, mở rộng thị trường tiếp tục được duy trì ổn định.
- Kiểm soát chặt chẽ các nguồn thu, chi; có biện pháp tiết kiệm, giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, mở rộng các dịch vụ để tăng doanh thu và nâng cao chất lượng dịch vụ.
- Chỉ đạo mở rộng các dịch vụ để tăng năng lực cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Cơ cấu lại lực lượng lao động và một số hoạt động sản xuất kinh doanh (SXKD) không hiệu quả.
- Chỉ đạo thực hiện đầy đủ nghĩa vụ công bố thông tin của Công ty đúng quy định.
- Giao Giám đốc Công ty xây dựng kế hoạch SXKD năm 2021 làm cơ sở trình Đại hội đồng cổ đông thông qua.

- Giám sát chặt chẽ việc tuân thủ các quy định của pháp luật, điều lệ Công ty và các Quy chế, quy định của Công ty trong quá trình điều hành hoạt SXKD của Giám đốc và các cán bộ quản lý.

Phần B

BÁO CÁO CỦA BAN ĐIỀU HÀNH VỀ

KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2021 VÀ KẾ HOẠCH NĂM 2022

Năm 2021, Công ty gặp rất nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19. Lượng hàng hóa và tàu biển đến khu vực cảng Hải Phòng bị ảnh hưởng, đặc biệt là hàng ngoài cont; giá nguyên nhiên vật liệu tăng, làm tăng chi phí sản xuất; thị trường trong khu vực cạnh tranh gay gắt; các lĩnh vực SXKD bị ảnh hưởng và giảm sút, đặc biệt lĩnh vực hỗ trợ tàu là lĩnh vực sản xuất chính bị cạnh tranh quyết liệt, đã ảnh hưởng không nhỏ tới kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty.

Trước những khó khăn trên, Công ty vừa cố gắng giữ vững hoạt động SXKD, vừa đảm bảo phòng chống dịch bệnh Covid-19. Công ty luôn nhận được sự quan tâm, giúp đỡ của các cấp lãnh đạo Cảng Hải Phòng ưu tiên dành toàn bộ thị trường lai dắt hỗ trợ tại cảng Hải Phòng cho Công ty; tạo điều kiện để Công ty mở rộng khai thác dịch vụ khác tại các bến phao neo và vận chuyển container.

Công ty đã chủ động triển khai các Nghị quyết cùng với sự chỉ đạo sát sao của Hội đồng quản trị; tập trung mọi nguồn lực, nỗ lực, cố gắng khắc phục khó khăn, đoàn kết, nâng cao chất lượng dịch vụ, giữ vững thị trường truyền thống, tiết giảm tối đa chi phí; tăng cường công tác tiếp thị tìm việc làm, đặc biệt đã thực hiện nhiều chuyến lai kéo phương tiện mất chủ động trên phạm vi toàn quốc đem lại doanh thu cao cho Công ty.

Năm 2021, các chỉ tiêu SXKD Đại hội đồng cổ đông giao Công ty đều hoàn thành vượt mức; cụ thể như sau:

A. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC CHỈ TIÊU SXKD NĂM 2021

I. Các chỉ tiêu SXKD.

- Tổng doanh thu đạt : 95,322 tỷ đồng
- Doanh thu sản xuất chính đạt : 94,651 tỷ đồng
- Lợi nhuận đạt : 10,192 tỷ đồng
+ Tổng doanh thu thực hiện bằng 112,2% kế hoạch; tăng 14,4% so với năm 2020 (95,322 tỷ đồng/83,299 tỷ đồng).

+ Doanh thu tính lương đạt 79,562 tỷ đồng bằng 111,3% kế hoạch; tăng 9,6% so với năm 2020 (79,562 tỷ đồng /72,600 tỷ đồng).

+ Doanh thu từ Cảng Hải Phòng (bao gồm Công ty mẹ và Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu) thực hiện được 48,164 tỷ đồng, chiếm 50,8% doanh thu sản xuất chính và giảm 11% so với năm 2020 (48,164 tỷ đồng /54,127 tỷ đồng).

+ Doanh thu Công ty tự khai thác đạt 46,487 tỷ đồng, chiếm 49,1% doanh thu sản xuất chính và tăng 62,7% so với năm 2020 (46,487 tỷ đồng /28,567 tỷ đồng).

+ Lợi nhuận đạt 10,293 tỷ đồng; bằng 109,2% kế hoạch và tăng 14,6% so với lợi nhuận thực hiện năm 2020 (10,293 tỷ đồng /8,982 tỷ đồng).

II. Các lĩnh vực sản xuất

1. Lĩnh vực lai dắt hỗ trợ

Là lĩnh vực trong năm 2021 chịu nhiều tác động do ảnh hưởng của dịch bệnh covid, giá nguyên nhiên vật liệu, sự cạnh tranh trong khu vực. Lĩnh vực này luôn duy trì chất lượng dịch vụ ổn định đối với tất cả hoạt động hỗ trợ tàu ở các cảng khu vực Hải Phòng; chủ động bám sát kế hoạch tàu lớn cập/rời Cảng, cùng kết hợp với Đại lý, Hoa tiêu, Cảng vụ và Ban điều hành sản xuất tại các Cảng để bố trí hợp lý các tàu lai các khu vực Cảng, phục vụ kịp thời an toàn các tàu cập/rời Cảng.

Trước sự khó khăn trong công tác hỗ trợ tàu; Công ty đã tích cực, chủ động tìm kiếm các dịch vụ lai kéo tàu mất khả năng chủ động trên phạm vi toàn quốc, lai kéo pong tong chờ thiết bị phục vụ cho dự án điện gió, lai kéo tàu cho các công ty sửa chữa tàu ..., góp phần lớn vào việc hoàn thành chỉ tiêu doanh thu của Công ty.

Cụ thể như sau:

- Số lượt tàu thủy cập và rời các Cảng trong năm thực hiện được 5.020 lượt tàu thủy/9.483 lượt tàu lai phục vụ (bao gồm cả lượt tàu lai phục vụ ở các cảng ngoài cảng Hải Phòng); bằng 117,1% kế hoạch và tăng 14,2% so với năm 2020 (5.020 lượt tàu thủy/4.828 lượt tàu thủy).

- Thị phần lai dắt hỗ trợ khu vực sông Cấm (từ Vật Cách đến Nam Đình Vũ) Công ty luôn có thị phần khoảng 40%.

- Doanh thu lai dắt hỗ trợ thực hiện được 80,277 tỷ đồng bằng 112,3% kế hoạch, tăng 11,2% so với năm 2020 (80,277 tỷ đồng/72,186 tỷ đồng).

Trong đó:

+ Doanh thu từ Cảng Hải Phòng (bao gồm Công ty mẹ và Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu) thực hiện đạt 48,164 tỷ đồng, chiếm 60% doanh thu lai dắt hỗ trợ và giảm 11% so với năm 2020 (48,164 tỷ đồng /54,127 tỷ đồng). Cảng Hải Phòng giảm 6% so với cùng kỳ (38,029 tỷ / 40,475 tỷ đồng); Cảng Hoàng Diệu giảm 25,8% so với cùng kỳ (10,135 tỷ / 13,652 tỷ đồng);

+ Doanh thu hỗ trợ Công ty tự khai thác đạt 32,113 tỷ đồng, chiếm 40% tổng doanh thu lai dắt hỗ trợ, tăng 77,8% so với năm 2020 (32,113 tỷ đồng /18,059 tỷ đồng); trong đó, riêng lai dắt tàu trên phạm vi toàn quốc ... Công ty ký hợp đồng đạt 15,922 tỷ đồng, so với cùng kỳ năm 2020 bằng 325,9% (15,922 tỷ đồng / 4,886 tỷ đồng).

2. Lĩnh vực bốc xếp hàng hóa

Cầu nổi P11 và tàu HC37 neo đậu tại phao nổi Bạch Đằng, kết hợp trông coi phao neo. Công ty đang hoàn thiện thủ tục bán, thanh lý theo đúng quy định;

3. Ứng phó sự cố tràn dầu và trông coi, bảo vệ bến phao neo Bạch Đằng

a. Ứng phó sự cố tràn dầu:



Công ty đã tích cực mở rộng và ký kết được thêm một số hợp đồng mới, tuy nhiên giá dịch vụ do cạnh tranh từ các đơn vị có cùng dịch vụ; lĩnh vực này chưa đạt hiệu quả do đơn giá thấp các đơn vị khác họ cạnh tranh bằng mọi giá, họ chủ yếu có giấy phép nhưng không có được trang thiết bị phương tiện như Công ty. Doanh thu năm 2021 thực hiện đạt 1,197 tỷ đồng bằng 110,8% kế hoạch năm và tăng 10,2% so với năm 2020 (1,197 tỷ đồng/1,086 tỷ đồng).

b. Hoạt động trông phao neo và các dịch vụ khác tại phao neo Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ.

Năm 2021 ngoài tiếp tục thực hiện hợp đồng với Cảng Hải Phòng trông coi phao neo tại Bạch Đằng, Bến Gót; từ ngày 01/9/2021 Công ty ký thêm hợp đồng khai thác kinh doanh và cung cấp dịch vụ neo đậu tại khu vực chuyển tải Lan Hạ, Công ty cũng tích cực, chủ động tìm kiếm khách hàng để khai thác và chia sẻ doanh thu với Cảng Hải Phòng theo thỏa thuận.

Doanh thu năm 2021 thực hiện đạt 1,165 tỷ đồng; tăng nhiều lần so với kế hoạch và so với năm 2020 (1,165 tỷ đồng/0,159 tỷ đồng); doanh thu tăng mạnh do Công ty ký được hợp đồng cho thuê phao neo tại Bến Gót thu hộ cho Cảng Hải Phòng 367 triệu đồng và khai thác tại Lan Hạ là 252 triệu đồng.

4. Dịch vụ Logistics

Là dịch vụ đã khẳng định được năng lực và uy tín, đem lại việc làm và doanh thu cho Công ty; hướng hàng hóa và tàu về Cảng Hải Phòng xếp dỡ; Năm 2021 dịch vụ vận chuyển bốc xếp đã mang lại lợi nhuận 187 triệu đồng. Bắt đầu từ tháng 9/2021 Công ty thực hiện vận chuyển container từ Cảng Cái Lân, Cảng Lạch Huyện về Cảng Hải Phòng và ngược lại chủ yếu doanh thu là thu hộ trả hộ; Công ty chưa có lợi nhuận vì Cảng Hải Phòng phải cạnh tranh với các đối thủ khác để đem toàn bộ hàng container về xếp dỡ tại Cảng.

Doanh thu dịch vụ logistisc năm 2021 thực hiện đạt 12,012 tỷ đồng bằng 101,8% kế hoạch năm và tăng 31,8% so với năm 2020.

5. Hoạt động tài chính: Doanh thu đạt 671 triệu đồng.

III. Công tác quản lý và điều hành chỉ đạo sản xuất

Bộ máy quản lý điều hành sản xuất tiếp tục được hoàn thiện, cơ cấu tổ chức sắp xếp theo hướng đáp ứng cao yêu cầu của hoạt động SXKD, vừa đảm bảo tính chuyên môn, năng động và đồng bộ; vừa đảm bảo tăng cường kết phối hợp giữa các phòng nghiệp vụ và phát huy năng lực, tinh thần trách nhiệm đến từng phòng nghiệp vụ, tổ sản xuất và mỗi cán bộ nhân viên.

1. Công tác Kinh doanh khai thác

Làm tốt công tác chăm sóc khách hàng; quan hệ khách hàng gần gũi và chuyên nghiệp. Tăng cường công tác tiếp thị tìm khách hàng mới, nâng cao chất lượng dịch vụ làm hài lòng khách hàng đến với Công ty. Phát triển các mối quan hệ bền vững với các

đôi tác, xây dựng thương hiệu Công ty vững mạnh. Tham mưu giúp Giám đốc Công ty có chính sách hỗ trợ khách hàng và hãng tàu để cùng chia sẻ với Cảng Hải Phòng đảm bảo lợi ích của Công ty và phù hợp với chính sách cạnh tranh của Công ty mẹ.

Công tác soạn thảo và ký kết các hợp đồng kinh tế trên các lĩnh vực hoạt động đảm bảo đúng nguyên tắc và quy định của pháp luật.

Công tác dịch vụ Logistics trong sản xuất ít dùng đến con người mà chủ yếu bằng phương pháp điều hành tổ chức thực hiện đã mang lại hiệu quả.

Công tác ứng phó sự cố tràn dầu luôn chủ động tìm kiếm và tiếp thị thêm các Cảng mới;

Công tác điều hành sản xuất đảm bảo khoa học, hợp lý, triệt để trong khai thác phương tiện, tiết kiệm chi phí và đem lại hiệu quả cao.

Công tác xây dựng kế hoạch, báo cáo đàm bào kịp thời, chính xác đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý và thực tế sản xuất; đảm bảo công tác công nghệ thông tin, kết nối trang thông tin điện tử, mạng xã hội ứng dụng trong điều hành hoạt động SXKD.

Kết hợp với các bộ phận, tăng cường công tác thu hồi công nợ, nhất là những khoản nợ đọng kéo dài.

2. Công tác Kỹ thuật - Vật tư

Xây dựng kế hoạch sửa chữa phương tiện và sửa chữa các hư hỏng đột xuất. Cùng các sỹ quan thuyền viên giám sát chặt chẽ chất lượng và tiến độ sửa chữa; bảo dưỡng phương tiện, thiết bị, thanh quyết toán, bàn giao và đưa vào hoạt động đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, thời gian với chi phí thấp.

Đối với các phương tiện trọng điểm phục vụ các chuyến kéo biển, thường xuyên kiểm tra đảm bảo các phương tiện luôn ở trong tình trạng hoạt động tốt. Quản lý, định mức sử dụng tiết kiệm và hợp lý nguyên, nhiên vật liệu. Công tác pháp chế hàng hải được thực hiện kịp thời, đăng ký đăng kiểm đúng luật định đảm bảo cho các phương tiện hoạt động.

3. Công tác Tài chính - Kế toán

Quản lý tiền vốn, tài sản, phương tiện và thiết bị đúng quy định. Đảm bảo các nguyên tắc thu chi tài chính theo đúng pháp luật và Điều lệ của Công ty. Xây dựng các báo cáo tài chính. Thực hiện tốt công tác thanh quyết toán, nghiệp vụ ngân hàng. Tăng cường công tác thu hồi nợ đọng. Tham mưu cho Giám đốc về hiệu quả SXKD của các phương tiện và các lĩnh vực hoạt động. Chi trả tiền lương cho người lao động kịp thời đúng hạn.

4. Công tác Tổ chức - Hành chính

Tham mưu kiện toàn vị trí cán bộ chủ chốt của Công ty đảm bảo đúng quy định. Sửa đổi, bổ sung Nội quy trả lương của Công ty phù hợp với thực tế sản xuất kinh doanh. Thực hiện đầy đủ các chế độ chính sách đối với người lao động, chi trả tiền lương và các chế độ đảm bảo đúng người đúng việc, bù đắp hao phí lao động nhất là đối với sỹ quan thuyền viên làm việc trên các tàu đi lai kéo biển xa.

Thực hiện việc rà soát chất lượng sỹ quan thuyền viên, bố trí và điều động lao động trên các phương tiện phù hợp với năng lực, trình độ, đúng quy định đảm bảo sản xuất. Tăng cường công tác quản lý người lao động vừa đảm bảo sản xuất vừa đảm bảo an toàn phòng chống dịch. Khai báo và quản lý bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn của sỹ quan thuyền viên trên trang thông tin của Cục Hàng hải Việt Nam.

Trong điều kiện dịch bệnh diễn biến phức tạp, liên hệ chặt chẽ với các cơ quan chức năng để có vắc xin tiêm sớm nhất và đầy đủ nhất cho người lao động.

Công tác tính toán phân phối chi trả tiền lương đúng hạn, đảm bảo công bằng trong phân phối, khuyến khích sản xuất. Đảm bảo thực hiện đầy đủ các chế độ chính sách đối với người lao động, tạo sự tin tưởng cho CBCNLD.

5. Công tác thanh lý tài sản cố định

Căn vào Nghị quyết số 286/NQ-ĐHCCĐ ngày 27/4/2021 của Đại hội đồng thường niên năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng về việc thanh lý tài sản gồm Cầu cầu nổi P11, Tàu kéo HC37 và tàu HC28. Công ty xin báo cáo như sau:

5.1. Công tác thanh lý Cầu cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37.

Công ty đã tiến hành làm việc với Công ty giám định để giám định tình trạng chất lượng còn lại của phương tiện Cầu cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37; Công ty thẩm định giá đã phát hành chứng thẩm định ngày 02/8/2021 có thời hạn là 90 ngày. Ngay sau khi có chứng thư thẩm định giá, Giám đốc đã trình phương án thanh lý để Hội đồng quản trị Công ty phê duyệt.

Do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid 19 và thị trường giá sắt thép trong nước đang biến động tăng. Bên cạnh đó do thời hạn của chứng thư thẩm định giá hết hạn vào ngày 02/11/2021. Công ty phải tiến hành thực hiện giám định, thẩm định và cấp lại chứng thư thẩm định giá mới với thời hạn là 180 ngày. Ngày 16/5/2022 Trung tâm dịch vụ đấu giá Thành phố Hải Phòng (đơn vị bán đấu giá tài sản thanh lý) đã tổ chức bán đấu giá lần đầu nhưng không thành do giá sắt thép trên thị trường liên tục giảm từ đầu tháng 5/2022 cho đến nay nên chưa có khách mua tham gia đấu giá. Công ty đang thực hiện các bước thủ tục trình Hội đồng quản trị phê duyệt để thực hiện lần bán tiếp theo.

5.2. Công tác thanh lý tàu HC28: Công tác thanh lý tàu HC28 đã được thông qua tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2021 và dự kiến thực hiện khi Cảng Hoàng Diệu di dời, nhưng do đến thời điểm này công tác di dời Cảng Hoàng Diệu chưa thực hiện. Tàu HC28 vẫn đang có giá trị khai thác phục vụ lai dất, hỗ trợ tàu biển tại các Cảng từ khu vực Cảng Hoàng Diệu đến khu vực Cảng Việt Nhật. Công ty sẽ báo cáo HĐQT và tiến hành thủ tục thanh lý tàu HC 28 khi Cảng Hoàng Diệu có quyết định di dời.

6. Công tác nghiên cứu chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth

Thực hiện nghị quyết của ĐHĐCĐ về nghiên cứu chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth. Ngay từ đầu năm 2021, Công ty đã làm việc với nhà máy đóng tàu Damen là



đơn vị chuyên đóng mới tàu lai Azimuth, nhưng giá bán của nhà máy là quá cao so với khả năng tài chính của công ty và không phù hợp khai thác tại thị trường phía Bắc.

Công ty đã tìm hiểu giá tàu lai Azimuth cũ qua các broker và làm việc bước đầu với Công ty tư vấn xây dựng công trình Hàng Hải để hoàn thành báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư và tham khảo các đơn vị trong ngành có nhu cầu mua tàu lai như Xí nghiệp lai dặt tàu biển Cảng Sài Gòn. Tuy nhiên, do tình hình dịch bệnh và do đơn vị tư vấn chưa thực hiện tư vấn về trình tự thủ tục mua bán tàu biển theo Quyết định số 46/QĐ-HHVH ngày 01/02/2021 của Hội đồng quản trị Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam nên hiện nay công tác đầu tư vẫn đang gặp khó khăn từ khâu xây dựng Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư.

Tháng 9/2021, Công ty đã liên lạc với nhà máy đóng tàu Sông Thu (Đà Nẵng) trao đổi về đóng mới tàu lai với yêu cầu về công suất và giá thành phù hợp, tuy nhiên mọi trao đổi hiện đang dừng lại ở mức qua điện thoại do tình hình dịch bệnh phức tạp nên 2 bên chưa trực tiếp gặp gỡ.

Hiện tại Công ty đang tiếp tục tìm hiểu thị trường tàu lai Azimuth cũ và nhận thấy giá cả đang biến động theo chiều hướng tăng mạnh so với báo giá của các broker tại thời điểm 1 năm trước và nếu mua tàu lai cũ thì Công ty đang vướng mắc về quy trình thủ tục mua bán.

Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2021 như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

STT	CÁC KHỐI SẢN XUẤT	DOANH THU	CHI PHÍ	CHÊNH LỆCH
1	Khối hỗ trợ	80.277	70.723	9.554
2	P11 bốc xếp hàng hóa		857	-857
3	Ứng phó sự cố tràn dầu	1.197	987	210
4	Trông coi, bảo vệ phao Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ	1.165	638	527
5	Dịch vụ Logistics	12.012	11.825	187
6	Thu hoạt động tài chính	671		671
7	Thu hoạt động khác		100	-100
*	NĂM 2021	95.322	85.130	10.192

Đánh giá chung

- Kết quả đạt được.

14086
 CÔNG TY
 HẢI
 HẢI
 PHÒNG
 TP. HẢI

Năm 2021, Công ty đã tập trung nhân lực, vật lực để thực hiện các chuyến lai kéo biển xa trên toàn quốc và các dịch vụ lai kéo phương tiện mất khả năng chủ động, đã đạt được kết quả doanh thu cao nhất từ trước đến nay là 15,922 tỷ đồng; đây là lĩnh vực hoạt động rất vất vả và hao phí lao động rất lớn, tiềm ẩn nhiều yếu tố rủi ro (thời tiết, dịch bệnh, an toàn hàng hải...) đã bù đắp được phần doanh thu cho Công ty; ngoài ra Công ty đã tích cực tìm kiếm, mở rộng thị trường, tranh thủ sự giúp đỡ của các cơ quan quản lý nhà nước, sự ủng hộ của các khách hàng để mở rộng phạm vi hoạt động hỗ trợ đến các Cảng khác ngoài Cảng Hải Phòng. Bên cạnh đó Công ty luôn nhận được sự hỗ trợ, quan tâm chỉ đạo sát sao của HĐQT Công ty; sự giúp đỡ của các cấp lãnh đạo Cảng Hải Phòng luôn giành thị phần lai dắt hỗ trợ tại Cảng Hải Phòng cho Công ty, sự tạo điều kiện để Công ty mở rộng khai thác dịch vụ khác tại các bến phao neo và vận chuyển container ... đảm bảo doanh thu và thu nhập cho người lao động.

Công tác điều hành khai thác cũng như ý thức trách nhiệm của sỹ quan thuyền viên khối tàu lai được nâng cao góp phần đem lại hiệu quả sản xuất, tiết giảm chi phí. Công tác ứng phó sự cố tràn dầu, trông coi, bảo vệ bến phao neo Bạch Đằng được duy trì và bố trí phương tiện ứng trực sẵn sàng.

Dịch vụ Logistics mặc dù gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh nhưng Công ty đã nỗ lực, tìm kiếm và ký kết được một số hợp đồng phục vụ cho các dự án nên đã góp phần tạo thêm nguồn thu và góp thêm sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng.

Kết quả hoạt động SXKD năm 2021 tăng trưởng hơn so với năm 2020. Đời sống vật chất và tinh thần của cán bộ công nhân viên ổn định; nộp đầy đủ ngân sách Nhà nước, đóng bảo hiểm xã hội đầy đủ cho người lao động. An ninh chính trị, trật tự an toàn trên địa bàn và các phương tiện được giữ vững không để xảy ra vụ việc gì.

- Tồn tại, khó khăn.

Đặc thù khai thác tại khu vực tùy thuộc vào thủy triều lên, xuống duy nhất từ 03 đến 04 giờ trong ngày nên không thể khai thác tối đa phương tiện; kế hoạch bố trí tàu lai có lúc rất khó khăn, do vướng mắc từ quy định của cơ quan quản lý Nhà nước bắt buộc không cho phục vụ tàu trùng giờ.

Thị trường lai dắt hỗ trợ tại khu vực luôn cạnh tranh quyết liệt và ngày càng diễn biến khó lường; thị phần tại các khu vực ngoài Cảng Hải Phòng đang thực hiện rất khó để giữ vững, dễ bị chia sẻ; để đảm bảo được chất lượng dịch vụ, nâng cao năng lực cạnh tranh của Cảng Hải Phòng, Công ty luôn phải đáp ứng yêu cầu cao của khách hàng như: thường xuyên phải bố trí tăng công suất tàu lai so với quy định, để cùng Cảng Hải Phòng cạnh tranh tàu về Cảng; Công ty cùng Cảng Hải Phòng áp dụng chính sách thương mại cho tàu lai 10 chuyến giảm 3 chuyến còn các công ty ngoài Công ty không áp dụng chính sách này; Cảng Hải Phòng lập hóa đơn cho chủ tàu với thuế suất 0%, khi Công ty lập hóa đơn cho Cảng Hải Phòng là thuế suất 10% tổng giá trị hóa đơn



cước ngoại nên giảm một phần doanh thu, trong điều kiện cạnh tranh của thị trường, đặc biệt về giá thì chính sách đối với khách hàng của Công ty còn hạn chế, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của Công ty;

Giá nhiên liệu năm 2021 biến động tăng cao so với cùng kỳ năm 2020 nên mặc dù Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp tiết kiệm, giảm chi phí nhưng vẫn ảnh hưởng lớn đến hiệu quả kinh doanh; do đặc thù về điều kiện thủy triều, thời tiết khắc nghiệt tại khu vực, các phương tiện tàu lai đã có tuổi đời cao nên hoạt động hỗ trợ luôn phải đảm bảo duy trì tốt nhất để phục vụ an toàn; bên cạnh đó vẫn phải giữ nguyên giá cước phù hợp để đảm bảo tính cạnh tranh, đảm bảo thu nhập và việc làm cho người lao động của Công ty.

Do ảnh hưởng của dịch bệnh, thay đổi phương án trong việc thanh lý phương tiện nên công tác thanh lý phương tiện Cần cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37 bị chậm lại; Công ty chưa thể giải quyết bán thanh lý dứt điểm phương tiện để cắt lỗ đối với lĩnh vực bốc xếp hàng hóa, đảm bảo hiệu quả kinh doanh của Công ty. Công ty tiếp tục thực hiện các quy trình, thủ tục, báo cáo các cấp lãnh đạo để tiến hành thanh lý phương tiện.

B. NHIỆM VỤ, KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2022.

I. Dự báo tình hình thị trường.

1. Từ kết quả hoạt động SXKD của năm 2021 và nhận định về tình hình kinh tế trong nước năm 2022; Chính phủ đã có định hướng thực hiện mục tiêu kép “ đẩy lùi dịch bệnh và phát triển kinh tế ”, thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch bệnh. Đây chính là cơ sở, nền tảng quan trọng để năm 2022 kinh tế Việt Nam sẽ được phục hồi trong bối cảnh bình thường mới.

2. Năm 2022 dịch vụ vận chuyển container có doanh thu cao tuy nhiên không tỷ lệ thuận với lợi nhuận (Thu hộ trả hộ có lợi nhuận rất ít có khi bằng không).

3. Theo dự báo của các chuyên gia và tổ chức trong và ngoài nước, năm 2022 giá dầu sẽ có nhiều sự biến động và tăng hơn so với năm 2021.

4. Công ty cũng nhận định hoạt động lai kéo biên xa cho các dự án, các công ty đóng tàu và khai thác phương tiện tại phía Nam khả năng sẽ hạn chế do các dự án đã hoàn thành nên để tìm kiếm thị trường vươn xa ngoài khu vực Hải Phòng sẽ có nhiều khó khăn.

5. Năm 2022, hoạt động SXKD của Công dự kiến sẽ tiếp tục gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid - 19, giá nguyên nhiên vật liệu tiếp tục biến động tăng cao, thị trường ngày càng cạnh tranh quyết liệt dẫn đến các khoản giảm giá thương mại, tăng công suất cho khách hàng Công ty không thu được để cùng Cảng Hải Phòng thu hút khách hàng ngày càng tăng cao...sẽ ảnh hưởng lớn đến doanh thu, lợi nhuận và đời sống người lao động do chi phí tăng.

II. Căn cứ xây dựng kế hoạch SXKD năm 2022

1. Cảng Hải Phòng và các Công ty TNHH MTV, các Phòng Ban, Đơn vị trong toàn Cảng, Doanh nghiệp có vốn góp chi phối của Công ty mẹ sẽ tiếp tục quan tâm, dành cho Công ty về thị phần tàu lai hỗ trợ và dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu.

2. Công ty sẽ tiếp tục nhận được sự quan tâm, tin tưởng và ủng hộ của các khách hàng, sự giúp đỡ của các Cơ quan quản lý Nhà nước.

3. Bám sát định hướng phát triển và phân đầu của Cảng Hải Phòng (Công ty mẹ) cho năm 2022, dự kiến hợp nhất của Cảng Hải Phòng sẽ tăng trưởng khoảng từ 3% đến 5%.

4. Năm 2021 Công ty được hoàn nhập khoản nợ phải thu khó đòi của Công An Hải Phòng về thực hiện dịch vụ kéo tàu Văn Minh 68 là 326 triệu đồng nên lãi năm 2021 đạt là 10,293 tỷ đồng.

III. Dự kiến các chỉ tiêu SXKD năm 2022.

1. Dự kiến các chỉ tiêu.

- a. Tổng doanh : 95,5 tỷ đồng
- b. Tổng chi phí : 85,3 tỷ đồng
- c. Lợi nhuận trước thuế : 10,2 tỷ đồng
- d. Dự kiến cổ tức : tối thiểu 6% vốn điều lệ.

2. Cơ sở để xây dựng các chỉ tiêu.

2.1. Cơ sở doanh thu

Cụ thể dự kiến thị phần các lĩnh vực SXKD của Công ty.

Đơn vị tính: triệu đồng

Stt	CÁC CẢNG	THỰC HIỆN NĂM 2021	KẾ HOẠCH NĂM 2022	SO SÁNH (%) KH22/TH21
	DOANH THU			
1	Khối hỗ trợ	80.277	74.700	93,1
1.1	Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	38.029	40.000	105,2
1.2	Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu	10.135	10.500	103,6
1.3	Công ty Tân cảng Miền Bắc (HICT)	1.610	1.700	105,6
1.4	Công ty CP đầu tư và PT Cảng Đình Vũ	3.982	4.000	100,5
1.5	Các cảng khác	10.599	11.500	108,5
1.6	Dịch vụ phát sinh ngoài hợp đồng Công ty tự khai thác (dịch vụ kéo biển)	15.922	7.000	44,0
2	Ứng phó sự cố tràn dầu	1.197	1.200	100,3

3	Trông coi, bảo vệ phao Bạch đằng, Bến gót, dịch vụ Lan Hạ	1.165	600	51,5
4	Dịch vụ Logistics	12.012	16.500	137,4
5	Thu hoạt động tài chính	671	610	90,9
*	Tổng doanh thu	95.322	93.610	98,2

2.1.1. Đối với lĩnh vực hỗ trợ tàu.

- Căn cứ vào tình hình thị trường; dự kiến doanh thu khối hỗ trợ năm 2022 giảm 6,9%, tương ứng giảm 5,57 tỷ đồng so với thực hiện năm 2021;

+ Dịch vụ hỗ trợ, lai kéo phương tiện trên phạm vi toàn quốc là dịch vụ mang lại doanh thu và lợi nhuận cao nhưng có tính bất thường, khó dự báo chính xác vì phụ thuộc vào các dự án và phương tiện gặp sự cố không chủ động...; Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu năm 2022 giảm 56% so với năm 2021;

+ Dịch vụ hỗ trợ tại Công ty cổ phần Tân Cảng Miền Bắc, Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu hoạt động này năm 2022 tăng 5,6% so với năm 2021;

+ Năm 2022 doanh thu khối hỗ trợ cho Cảng Hải Phòng, Cảng Hoàng Diệu và Công ty cổ phần đầu tư và phát triển Cảng Đình Vũ, Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu hoạt động này tăng từ 0,5% đến 5,2% so với năm 2021;

+ Hỗ trợ tại các cảng khác, Công ty dự kiến doanh thu năm 2022 tăng trưởng khoảng 8,5% so với thực hiện năm 2021.

2.1.2. Đối với các dịch vụ khác.

Dịch vụ Logistics, trông coi bến phao neo có lợi nhuận thấp; dịch vụ bốc xếp hàng hóa bằng P11 chờ thanh lý, dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu lỗ (như số liệu tại bảng biểu).

2.2. Cơ sở chi phí.

Năm 2021, chi phí nhiên liệu chiếm khoảng 26,9% doanh thu tính lương; dự kiến năm 2022 giá dầu biến động nhiều so với năm 2021, chiếm khoảng 28,3 % doanh thu tính lương; do vậy, sẽ làm tăng chi phí khai thác phương tiện và giảm hiệu quả kinh doanh của Công ty, cụ thể như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

STT	KHOẢN MỤC	THỰC HIỆN	DỰ KIẾN
		NĂM 2021	NĂM 2022
1	Doanh thu tính lương	79.564	74.600
2	Chi phí nhiên liệu	21.431	21.089
3	So sánh (%) chi phí nhiên liệu / doanh thu tính lương	26,9%	28,3%

Với số liệu báo cáo và phân tích trên, dự kiến chỉ tiêu lợi nhuận là 9,430 tỷ đồng (có tính đến yếu tố tăng chi phí khai thác do giá nhiên liệu tăng)

Trong chỉ đạo thực hiện, Công ty sẽ tập trung mọi nguồn lực, phấn đấu thực hiện để đạt kết quả cao nhất năm 2022 với các giải pháp quyết liệt trong việc kiểm soát và tiết giảm các chi phí biến động (Nguyên nhiên vật liệu, điện, nước, văn phòng phẩm, chi phí hành chính quản trị và chi phí khác), tăng cường công tác tiếp thị, tìm kiếm nguồn thu ngoài thị phần kinh doanh hiện hữu của Công ty như các dịch vụ lai kéo, hỗ trợ các tàu gặp sự cố, đấu thầu để tham gia vào chuỗi dịch vụ Logistics các dự án trong nước với mặt hàng chủ yếu là kết cấu thiết bị thông qua xếp dỡ tại Cảng Hải Phòng, thanh lý tài sản đã hết thời gian khấu hao sử dụng, không sửa chữa được, lạc hậu về công nghệ, nếu sử dụng tiếp phải mất chi phí quá lớn, không hiệu quả, làm giảm lợi nhuận của Công ty.

IV. Các giải pháp thực hiện kế hoạch SXKD năm 2022.

Để đảm bảo thực hiện thắng lợi các chỉ tiêu nhiệm vụ năm 2022, Công ty cần tập trung triển khai thực hiện tốt một số giải pháp chủ yếu sau:

1. Bám sát sự lãnh đạo, chỉ đạo của Hội đồng quản trị Công ty; sự ủng hộ giúp đỡ, tạo điều kiện của các cơ quan quản lý Nhà Nước; sự phối kết hợp hỗ trợ của các đối tác, khách hàng để phấn đấu thực hiện thắng lợi các mục tiêu đã đề ra.

2. Tập trung mọi nguồn lực, khả năng sẵn có để tìm kiếm các dịch vụ nhất là dịch vụ hỗ trợ, lai kéo tàu; dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu; các dự án phục vụ cho hoạt động Logistics.

3. Đảm bảo chất lượng dịch vụ đối với các hoạt động hỗ trợ tàu tại Cảng Hải Phòng; Tranh thủ sự ủng hộ của Ban lãnh đạo và các phòng ban của Cảng Hải Phòng để thực hiện tốt các dịch vụ, tăng thu; đảm bảo cơ sở hạ tầng, phương tiện để cung cấp tới khách hàng dịch vụ tốt nhất, đáp ứng được nhu cầu neo đậu tàu tại Lan Hạ; vận chuyển hàng container từ Cảng Cái Lân - Quảng Ninh, Cảng Lạch Huyện về Cảng Hải Phòng;

4. Quan tâm, chú trọng việc quảng bá, tiếp thị đến các khách hàng tiềm năng để giới thiệu năng lực và các dịch vụ của Công ty, giữ vững đà tăng trưởng sản xuất kinh doanh. Tăng cường nâng cao chất lượng dịch vụ, khẳng định thương hiệu của Công ty đối với thị trường tàu lai tại khu vực; đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của các Chủ tàu, Hãng tàu, Đại lý và các yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước;

5. Thực hiện tốt công tác chăm sóc khách hàng, nghiên cứu xây dựng chính sách khách hàng hợp lý/ linh hoạt trên cơ sở hai bên cùng có lợi;

6. Tính toán hợp lý các chi phí giá thành, đảm bảo có hiệu quả đối với các dịch vụ. Thực hiện tiết giảm chi phí trong sản xuất kinh doanh và quản lý; sử dụng hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu và các chi phí khác;

7. Duy trì thường xuyên công tác sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện; trang cấp vật tư, thiết bị sẵn sàng cho các phương tiện chủ lực tham gia lai kéo tàu biển xa;

8. Ứng dụng công nghệ thông tin trong điều hành và quản trị doanh nghiệp để theo kịp xu hướng phát triển hiện nay và nâng cao hiệu quả hoạt động của Công ty;

9. Tiếp tục kiện toàn bộ máy tổ chức quản lý, lực lượng lao động; thực hiện đào tạo xây dựng lớp sỹ quan mới đủ năng lực chuyên môn kịp thời thay thế các vị trí nghỉ chế độ theo quy định;

10. Khẩn trương hoàn thành công tác thanh lý Cầu cảng nổi P11 và Tàu kéo HC37 sẽ chào bán lần 1 vào quý 2 năm 2022. Tiến hành từng bước cho công tác đầu tư tàu lai Azimuth đảm bảo đúng quy định và phù hợp với lộ trình xây dựng bến số 3, số 4 tại khu vực Lạch Huyện của Cảng Hải Phòng;

11. Giữ gìn đoàn kết nội bộ, đảm bảo hài hòa lợi ích giữa người lao động và Công ty; chăm lo đời sống cho người lao động về vật chất và tinh thần, khuyến khích người lao động làm việc có năng suất, chất lượng và hiệu quả để Công ty luôn ổn định và phát triển.

Kính thưa các Quý vị cổ đông, các vị khách quý:

Năm 2021 đã khép lại, đánh dấu sự phát triển của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng. Mặc dù năm qua gặp rất nhiều khó khăn nhưng tập thể lãnh đạo, cán bộ công nhân lao động trong Công ty đã phát huy tinh thần trách nhiệm, nâng cao tinh thần đoàn kết để hoàn thành các chỉ tiêu mà Đại hội cổ đông đã đề ra.

Năm 2022, diễn biến tình hình dịch bệnh Covid 19 tiếp tục có diễn biến phức tạp, xung đột vũ trang tại Ucraina dẫn đến giá dầu thế giới liên tục tăng chưa có dấu hiệu hạ nhiệt đã ảnh hưởng đến nền kinh tế nói chung và các Doanh nghiệp nói riêng nên hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty, dự báo sẽ có nhiều khó khăn. Việc tiếp tục nâng cao công tác quản trị, cơ cấu lại đội tàu và đầu tư phương tiện đóng vai trò quyết định trong việc phát triển bền vững của Công ty. Đứng trước những khó khăn và thuận lợi đan xen được dự báo trong năm 2022, Công ty vẫn đặt nhiều kỳ vọng và quyết tâm phấn đấu hoàn thành kế hoạch đã đề ra. Để đạt được mục tiêu này, Công ty tiếp tục tranh thủ sự hỗ trợ tạo điều kiện của Công ty mẹ - Cảng Hải Phòng, đồng thời triển khai các giải pháp đồng bộ, quyết liệt trong quản lý, SXKD và đầu tư phát triển để đạt được những phát triển mới, khẳng định được vị trí, vai trò, uy tín của Công ty trên thị trường, đảm bảo quyền lợi cho các cổ đông, đời sống của người lao động và đóng góp vào sự phát triển chung của Cảng Hải Phòng./.

Nơi nhận:

- ĐHCĐ ;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT.



Nguyễn Văn Dũng

TỜ TRÌNH

Về Báo cáo tài chính năm 2021 đã được kiểm toán (Tóm tắt)

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải phòng;

Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty đã được kiểm toán.

Thực hiện quy định tại Điều lệ Công ty và các quy định khác của pháp luật, Hội đồng quản trị Công ty xin kính trình Đại hội đồng cổ đông phê duyệt Báo cáo tài chính năm 2021 đã kiểm toán của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải phòng (Báo cáo Tài chính đã được đăng công khai trên trang thông tin điện tử của Công ty) cụ thể như sau:

I. Bảng cân đối kế toán:

Stt	Nội dung	Ngày 31/12/2021
1	Tài sản ngắn hạn	47.875.174.971
2	Tài sản dài hạn	6.871.664.810
*	Tổng cộng tài sản	54.746.839.781
1	Nợ phải trả	12.670.064.847
2	Vốn chủ sở hữu	42.076.774.934
*	Tổng cộng nguồn vốn	54.746.839.781

II. Kết quả hoạt động kinh doanh:

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2021
1	Tổng doanh thu	95.329.258.434
2	Tổng chi phí	85.137.433.989
3	Lợi nhuận trước thuế	10.191.824.445
4	Lợi nhuận sau thuế	8.093.374.934



III. Chỉ tiêu tài chính cơ bản:

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2021
1	Cơ cấu tài sản	
	- Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản	87,45%
	- Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản	12,55%
2	Cơ cấu nguồn vốn	
	- Nợ phải trả/ Tổng nguồn vốn	23,14%
	- Nguồn vốn chủ sở hữu/ Tổng nguồn vốn	76,86%
3	Khả năng thanh toán	
	- Khả năng thanh toán nhanh	3,68 lần
	- Khả năng thanh toán ngắn hạn	3,79 lần
4	Tỷ suất lợi nhuận	
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Doanh thu	8,49%
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Tổng tài sản	14,78%
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Nguồn vốn chủ	19,23%

IV. Ý kiến của kiểm toán:

Báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý trên các khía cạnh trọng yếu tình hình tài chính của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng tại ngày 31/12/2021, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

Trên đây là tóm tắt Báo cáo tài chính năm 2021 đã được kiểm toán của Công ty. Kính trình đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT


TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH
CÔNG TY CỔ PHẦN
LAI DẤT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
Q. HỒNG BÀNG - TP. HẢI PHÒNG

Nguyễn Văn Dũng

Số: 03.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

TỜ TRÌNH

Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2021

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng
Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Nghị quyết số 286/NQ-ĐHĐCĐ của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng ngày 27/4/2021;

Căn cứ vào kết quả sản xuất kinh doanh năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng trình Đại hội thông qua phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2021, cụ thể:

Trong năm 2021, kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty đạt được như sau:

- Tổng doanh thu: 95.329.258.434 đồng.
- Lợi nhuận trước thuế: 10.191.824.445 đồng.
- Lợi nhuận sau thuế: 8.093.374.934 đồng.

Căn cứ quy định của Điều lệ và tình hình sản xuất kinh doanh thực tế của Công ty, Hội đồng quản trị Công ty đề xuất Đại hội thông qua phương án phân chia lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2021 như sau:

1. Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế năm 2021.

- Cổ tức (6% vốn điều lệ): 1.620.000.000 đồng
 - Quỹ Đầu tư phát triển: 3.800.000.000 đồng.
 - Quỹ Khen thưởng: 2.000.000.000 đồng.
 - Quỹ Phúc lợi: 510.374.934 đồng.
 - Quỹ Thưởng người quản lý doanh nghiệp: 163.000.000 đồng.
- Tổng: 8.093.374.934 đồng.

2. Kế hoạch chi trả cổ tức năm 2021.

- Hình thức chi trả: Bằng tiền
- Tỷ lệ chi trả cổ tức là 6% vốn điều lệ, bằng 100% so với kế hoạch chi trả cổ tức mà Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 thông qua ngày 27/4/2021.

- Công ty đã tạm ứng cổ tức năm 2021 là 6% vốn điều lệ (tương đương 1.620.000.000 đồng) vào ngày 10/02/2022 theo Nghị quyết số 06/NQ-HĐQT ngày 05/01/2022 của Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.



Trên đây là phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2021.
Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: *sb*

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT

Handwritten signature
TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY CỔ PHẦN
LAI DẮT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
Handwritten signature
Nguyễn Văn Dũng

CÔNG TY CỔ PHẦN
LAI DẮT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
TP. HẢI PHÒNG

Số: 04.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

TỜ TRÌNH

Chi trả thù lao Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Nghị quyết số 286/NQ-ĐHĐCĐ của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng ngày 27/4/2021;

Căn cứ vào kết quả sản xuất kinh doanh năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng trình Đại hội thông qua kết quả thực hiện chi trả thù lao thành viên Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2021 và kế hoạch năm 2022 như sau:

1. Kết quả thực hiện năm 2021.

Thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021, Công ty đã chi trả thù lao cho thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát theo mức như sau:

- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 6.000.000 đồng/tháng.
- Thành viên Hội đồng quản trị/Trưởng Ban kiểm soát: 5.000.000 đồng/người/tháng.
- Thành viên Ban kiểm soát: 4.000.000 đồng/người/tháng.

Tổng thù lao chi trả thù lao cho thành viên Hội đồng quản trị là 312.000.000 đồng, chi trả thù lao cho thành viên Ban kiểm soát là 156.000.000 đồng.

2. Kế hoạch năm 2022.

Năm 2022, số thành viên Hội đồng quản trị là 05 người, Ban kiểm soát là 03 người. Hội đồng quản trị đề xuất với Đại hội mức thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát Công ty năm 2022, cụ thể như sau:



- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 8.000.000 đồng/tháng.
- Thành viên Hội đồng quản trị/Trưởng Ban kiểm soát: 7.000.000 đồng/người/tháng.
- Thành viên Ban kiểm soát: 6.000.000 đồng/người/tháng.

Trên đây là kết quả chi trả thù lao thành viên Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2021 và kế hoạch năm 2022. Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT


TM HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH
CÔNG TY CỔ PHẦN
LAIDẮT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
H. HỒNG BÀNG - TP. HẢI PHÒNG


Nguyễn Văn Dũng

Số: 01/BC-BKS

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

**BÁO CÁO
HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT NĂM 2021**

Căn cứ Luật doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ban hành ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ kết quả SXKD năm 2021 của công ty đã được kiểm toán bởi Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC;

Căn cứ vào quyền hạn, nhiệm vụ và trách nhiệm của Ban kiểm soát Công ty Cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng. Ban Kiểm soát báo cáo đánh giá tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh và quản lý năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng như sau:

I. Hoạt động của Ban kiểm soát năm 2021

Giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị (HDQT), Ban Giám đốc trong việc triển khai Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông; Xem xét tính phù hợp của các Nghị quyết, Quyết định của HDQT, Ban Giám đốc; Kiểm soát trình tự, thủ tục ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty.

Kiểm tra, giám sát các báo cáo tài chính hàng quý, báo cáo năm nhằm đánh giá tính hợp lý của các số liệu tài chính; Kiểm tra sự tuân thủ các chế độ chính sách hiện hành.

Ban Kiểm soát tổ chức họp theo đúng quy định của Điều lệ Công ty.

Tham dự đầy đủ các cuộc họp của HDQT Công ty.

Tham gia góp ý đối với các vấn đề về xử lý tài chính, xây dựng dự thảo các quy chế quản trị nội bộ Công ty.

II. Kết quả thực hiện kiểm tra, giám sát

I. Hoạt động của Hội đồng quản trị

Trong năm 2021, HDQT đã tổ chức 05 cuộc họp bàn về vấn đề sản xuất kinh doanh, công tác tổ chức nhân sự, đầu tư tài lai, thanh lý tài sản.

Việc tổ chức, điều hành, biểu quyết tại các cuộc họp đều tuân thủ theo quy định Pháp luật và Điều lệ công ty. Trong năm 2021, Hội đồng quản trị đã ban hành 27 Nghị quyết và 08 Quyết định.

Các thành viên HDQT đều tham gia đóng góp ý kiến xây dựng hoặc phản biện trên tinh thần xây dựng nhằm đưa ra những định hướng, chủ trương, biện pháp tăng cường hiệu

quả hoạt động sản xuất kinh doanh đúng đắn, phù hợp với tình hình phát triển chung của lĩnh vực ngành nghề kinh doanh.

HDQT đồng thời chỉ đạo, giám sát, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho Ban Giám đốc trong công tác điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh.

Năm 2021 thực hiện quy trình bổ nhiệm một Phó Giám đốc Công ty, bổ sung nhân sự cho Ban điều hành Công ty.

2. Hoạt động của Ban Giám đốc

Hàng tuần, hàng tháng và quý, Ban Giám đốc đã thường xuyên tổ chức các cuộc họp nhằm triển khai việc thực hiện các Nghị quyết của HDQT, kiểm điểm tình hình hoạt động kinh doanh, triển khai lập kế hoạch kỳ tiếp theo để thực hiện.

Ban Giám đốc đã tích cực tìm những giải pháp giải quyết những khó khăn trong công tác phát triển thị trường, trong công tác điều hành sản xuất hướng tới mục tiêu kế hoạch đề ra, nâng cao chất lượng dịch vụ.

Năm 2021 thực hiện quy trình điều động, luân chuyển một số vị trí trưởng phòng nghiệp vụ, nghiên cứu đề xuất chủ trương đầu tư tàu lai và báo cáo Hội đồng quản trị việc thanh lý tài sản.

3. Phối hợp hoạt động giữa Ban kiểm soát với HDQT, Ban Giám đốc

Ban kiểm soát đã phối hợp chặt chẽ với HDQT, Ban Giám đốc trong việc thực hiện chức năng nhiệm vụ được giao. HDQT và Giám đốc đã tạo điều kiện thuận lợi để Ban kiểm soát thực hiện nhiệm vụ. Ban kiểm soát được cung cấp đầy đủ các thông tin và tài liệu liên quan đến hoạt động của Công ty, được mời tham dự đầy đủ các cuộc họp HDQT.

Các ý kiến đóng góp kịp thời của Ban kiểm soát đối với hoạt động của HDQT, Ban Giám đốc đều được ghi nhận để HDQT, Ban Giám đốc xem xét trong quá trình ban hành các nghị quyết, quyết định tuân thủ theo pháp luật, hạn chế các rủi ro.

4. Việc ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty

Công ty đã tuân thủ trình tự, thủ tục ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty theo đúng quy định của pháp luật. Trong năm 2021, Công ty thực hiện việc sửa đổi và ban hành Điều lệ, Quy chế nội bộ về quản trị Công ty, Quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát Công ty, sửa đổi mức lương khoán theo bảng lương chức danh công việc đối với Người quản lý Công ty. Các nội quy, văn bản quản trị nội bộ được ban hành theo đúng thẩm quyền và trình tự, thủ tục theo quy định.

5. Kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh

Năm 2021 gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh covid 19 nhưng công ty luôn được sự hỗ trợ, quan tâm của công ty cổ phần Cảng Hải Phòng đã dành thị phần lai dắt hỗ trợ cho công ty. Trước sự khó khăn của Công tác hỗ trợ tàu tại thị trường khu vực Hải Phòng, Công ty đã tích cực chủ động tìm kiếm các dịch vụ lai kéo tàu mất khả năng chủ động trên phạm vi toàn quốc, lai kéo pong tong chở thiết bị cho dự án điện gió, lai kéo cho

020
CỔ
CỔ
ĐẤT
CẢNG
BÁI

các Công ty sửa chữa tàu,... Doanh thu của các hoạt động này đạt 15,922 tỷ đồng góp phần không nhỏ trong tổng doanh thu SXKD của Công ty. Chất lượng dịch vụ, hình ảnh của Công ty cũng đã có nhiều sự chuyển biến tích cực, công tác điều hành khai thác cũng như ý thức trách nhiệm của khối tàu lai được nâng cao góp phần đem lại hiệu quả sản xuất.

Tuy nhiên ngoại trừ hoạt động logistics chủ yếu là thu hộ trả hộ, các lĩnh vực còn lại của công ty hoạt động chưa thực sự có hiệu quả hoặc hiệu quả mang lại chưa cao. Hoạt động bốc xếp hàng hóa đã dừng khai thác nhưng vẫn chưa thanh lý được tài sản cố định theo kế hoạch đề ra.

Xét tổng thể, năm 2021 công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu Đại hội đồng cổ đông năm đặt ra. Doanh thu thực hiện 95,322 tỷ đồng, tăng 12,2% so với kế hoạch. Lợi nhuận thực hiện 10,192 tỷ đồng, tăng 8,08 % so với kế hoạch.

6. Tình hình tài chính

Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng đã phản ánh đầy đủ, trung thực, hợp lý tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty, phù hợp với chuẩn mực chế độ kế toán hiện hành và các quy định pháp luật có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

Năm 2021 Công ty hoàn thành được kế hoạch đề ra. Các chỉ tiêu tài chính của Công ty cụ thể như sau:

- Tỷ suất lợi nhuận trên tài sản (ROA) là 14,78% (năm 2020 là 14,61%).
 - Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) là 19,23% (năm 2020 là 19,72%).
- Hệ số bảo toàn vốn > 1 có nghĩa là vốn của công ty được bảo toàn.

Hệ số Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn thấp cho thấy tài sản trong kinh doanh của công ty chủ yếu được sử dụng bằng vốn tự có, ít có vay nợ cho nên công ty ít gặp phải các rủi ro tài chính, không chịu áp lực trong việc thanh toán các khoản nợ.

Khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn tốt.

Năm 2021, công ty đã thu hồi được 01 khoản nợ khó đòi của Công an thành phố Hải Phòng với số tiền là 1.088.000.000 đồng.

7. Lao động, tiền lương và thù lao HDQT, BKS

Tại thời điểm 31/12/2021, Công ty có 116 lao động, giảm 03 người so với thời điểm 31/12/2020 (119 lao động).

Quỹ lương thực hiện năm 2021 là 21,391 tỷ đồng với đơn giá tiền lương là 26,9% doanh thu tính lương. Thu nhập tiền lương bình quân là 15,1 triệu đồng/người/tháng.

Thù lao HDQT, BKS thực hiện theo Nghị quyết đại hội đồng cổ đông năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng.

III/ NHẬN XÉT VÀ KIẾN NGHỊ CỦA BAN KIỂM SOÁT

1. Nhận xét

Ban Kiểm soát nhất trí với nội dung báo cáo năm 2021, kế hoạch năm 2022 của HĐQT, Ban Giám đốc trình trước Đại hội cổ đông thường niên năm 2022.

Năm 2021 được đánh giá là một năm thành công của Công ty. Các chỉ tiêu sxkd đều hoàn thành vượt mức, đời sống của người lao động được ổn định và phát triển.

Công ty đã tuân thủ các quy trình hoạt động cũng như quy định điều lệ của Công ty và tuân thủ các yêu cầu, chuẩn mực kế toán và các chế độ kế toán hiện hành.

Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020 và năm 2021 đã thông qua chủ trương nghiên cứu đầu tư tàu lai Azimuth và thanh lý tài sản P11, HC37, HC28. Tuy nhiên Ban kiểm soát đánh giá việc triển khai thực hiện chưa đảm bảo tiến độ theo kế hoạch. Hiện tại HĐQT đã phê duyệt phương án thanh lý tài sản P11, HC37. Đối với tài sản HC28 chưa có kế hoạch triển khai do vẫn còn giá trị khai thác sử dụng, phục vụ lai dắt từ khu vực Cảng Hoàng Diệu đến Cảng Việt Nhật.

2. Kiến nghị

Để hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh trong năm 2022, Ban Kiểm soát thống nhất kiến nghị một số nội dung như sau:

- Đề nghị Ban Giám đốc tiếp tục rà soát tái cơ cấu tổ chức sản xuất, đào tạo và sử dụng đội ngũ cán bộ lao động hợp lý.

- Tăng cường nâng cao chất lượng phục vụ để đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe của các chủ tàu, đại lý, đồng thời đảm bảo an toàn và kịp thời.

- Đề nghị HĐQT, Ban Giám đốc hoàn tất việc thanh lý tài sản bao gồm tàu HC37 và cầu nổi P11 trong năm 2022, đề xuất thời điểm phù hợp để triển khai thanh lý HC28.

- Tập trung đôn đốc khách hàng thanh toán công nợ đúng kỳ, đặc biệt lưu ý với những khách hàng chậm thanh toán, thời gian nợ kéo dài.

- Nghiên cứu từng bước ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động điều hành, quản trị và khai thác của Công ty.

- Trường hợp Đại hội đồng cổ đông năm 2022 thông qua chủ trương đầu tư 01 tàu lai Azimuth, đề nghị HĐQT, Ban Giám đốc đẩy nhanh công tác chuẩn bị đầu tư cũng như có kế hoạch tài chính dài hạn đảm bảo dòng tiền cho dự án.

IV. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ NHIỆM VỤ CỦA BAN KIỂM SOÁT TRONG NĂM 2022

1. Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát trong mọi lĩnh vực hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như quản lý và điều hành của Công ty, kết hợp cùng với các bộ phận đưa ra các kiến nghị đối với công tác quản trị để ngày càng nâng cao hiệu quả hoạt động của Công ty, phát hiện và ngăn chặn kịp thời những sai phạm có thể xảy ra.

2. Kiểm tra, giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị và Ban Giám đốc về tình hình thực hiện nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông đề ra.



3. Tiếp tục kiểm tra việc ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản, quy định của Nhà nước, các chỉ thị, nghị quyết của Hội đồng quản trị Công ty.

4. Thẩm định báo cáo tài chính và tình hình thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2022.

Trên đây là báo cáo của Ban kiểm soát Công ty.

Kính chúc sức khỏe Quý vị đại biểu và Quý cổ đông. Chúc Đại hội thành công tốt đẹp.

Nơi nhận :

- Đại hội đồng cổ đông;
- Hội đồng quản trị;
- Lưu: Thư ký, BKS Cty.



Đào Ngọc Thành

Số: 05.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

TỜ TRÌNH

**VỀ VIỆC LỰA CHỌN ĐƠN VỊ KIỂM TOÁN BÁO CÁO TÀI CHÍNH NĂM 2022
CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LAI ĐẤT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 2141/QĐ-BTC ngày 12/11/2021 của Bộ Tài chính về việc chấp thuận cho Doanh nghiệp kiểm toán và Kiểm toán viên hành nghề được kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2022.

Ban Kiểm soát Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng kính trình Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị Công ty quyết định lựa chọn một trong các đơn vị kiểm toán được phê duyệt thực hiện kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2022 tại Quyết định số 2141/QĐ-BTC ngày 12/11/2021 của Bộ Tài chính để thực hiện kiểm toán và soát xét các Báo cáo tài chính năm 2022 của Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng đảm bảo chất lượng, hiệu quả với chi phí hợp lý, theo đúng quy định của pháp luật.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT.



Đào Ngọc Thành

Số: 06.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

TỜ TRÌNH

Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “ Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng trình Đại hội Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth” như sau:

1. Căn cứ để lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “ Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

- Căn cứ Nghị quyết số 313/NQ-ĐHĐCĐ ngày 26/6/2020 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020 về chủ trương nghiên cứu đầu tư tàu lai Azimuth;

- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;

- Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT;

- Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ.

2. Sự cần thiết của công tác đầu tư tàu lai Azimuth.

Tổng số tàu lai Công ty đang quản lý khai thác tính đến thời điểm tháng 4 năm 2022 là 11 chiếc với tổng công suất là 17.642 HP.

Với đội tàu như trên, Công ty đang có lực lượng sỹ quan thuyền viên được đào tạo bài bản, làm việc trong môi trường chuyên nghiệp, nhận được sự đánh giá cao của các cơ quan quản lý cũng như các khách hàng ... Đội tàu lai của Công ty đang đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường cố định là Cảng Hoàng Diệu, Cảng Chùa Vẽ, Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ; ngoài ra Công ty còn cung cấp dịch vụ tàu lai cho các cảng từ khu vực Cảng Cá đến Cảng Vật Cách, Cảng lạch Huyện và các cảng lân cận. Bên cạnh đó, Công ty còn phát triển thị trường lai kéo biển xa và thực hiện nhiều chuyến kéo biển từ Hải Phòng vào các tỉnh miền Trung và các tỉnh miền Nam như Vũng Tàu, Cà Mau, Bạc Liêu ...

Hiện nay, thị phần công ty đang khai thác tại khu vực Sông Cấm, Hải Phòng chiếm khoảng 40% thị phần. Với nỗ lực của tập thể CBCNV trong Công ty, kết quả sản xuất kinh doanh đã có mức tăng trưởng ổn định hàng năm. Trong 5 năm trở lại đây,



mức độ tăng trưởng khoảng 10-15%/năm. Cụ thể năm 2021, Công ty đạt được kết quả kinh doanh như sau:

- Tổng doanh thu: 95,3 tỷ đồng.
- Lợi nhuận: 10,2 tỷ đồng.

Trong đó, hoạt động tàu lai là dịch vụ chính của Công ty, mang lại doanh thu, lợi nhuận cho công ty; tạo việc làm và thu nhập ổn định cho người lao động. Doanh thu từ hoạt động tàu lai năm 2021 đạt 80,3 tỷ đồng.

Chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty sẽ đáp ứng được các yêu cầu về đảm bảo an toàn hàng hải của Cục Hàng hải Việt Nam cũng như Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng khi phục vụ các tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu bến cảng Lạch Huyện, Hải Phòng.

Bên cạnh đó, khi Công ty đầu tư tàu Azimuth sẽ nâng cao năng lực đội tàu và năng lực cạnh tranh tại khu vực, giúp giữ vững và mở rộng thị trường, tạo điều kiện cho Công ty có thêm mũi nhọn để phát triển bền vững trong thời điểm hiện tại cũng như tương lai. Cùng với đó, sẽ đảm bảo cho Công ty cùng với Cảng Hải Phòng sẽ cung cấp dịch vụ đồng bộ và tốt nhất đến các khách hàng.

3. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án.

Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ của Nhà máy đóng tàu Phà Rừng, Tổng Công ty Sông Thu và Nhà máy đóng tàu Nam Triệu; Công ty xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư dựa theo báo giá thấp nhất trong các báo giá trên.

Sơ bộ tổng mức đầu tư: 119.665.370.000 đồng.

Trong đó:

- + Chi phí đóng mới: 103.638.700.000 đồng.
- + Thuế, lệ phí, chi phí khác: 5.148.000.000 đồng.
- + Chi phí dự phòng (10%): 10.878.670.000 đồng.

Nguồn vốn đầu tư: Nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay.

Thời gian thực hiện: Từ Quý II/2022 đến hết năm 2024.

(Kèm theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “ Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”).

Trên đây Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “ Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”. Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT



Nguyễn Văn Dũng

CÔNG TY CỔ PHẦN LAI DẤT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG

**BÁO CÁO ĐỀ XUẤT CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ
ĐỰ ÁN ĐÓNG MỚI TÀU LAI AZIMUTH**



Tháng 5 năm 2022



I. CĂN CỨ PHÁP LÝ VẬN DỤNG/ÁP DỤNG:

- Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013;
- Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/06/2014 của Chính phủ về hướng dẫn thi hành Luật Đấu thầu và lựa chọn nhà thầu;
- Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;
- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;
- Căn cứ Thông tư số 189/2016/TT-BTC ngày 08/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong hoạt động chuyên ngành hàng hải;
- Căn cứ Thông tư số 301/2016/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính hướng dẫn về lệ phí trước bạ;
- Quyết định số 46/QĐ-HHVN ngày 01/02/2021 về việc ban hành Quy định về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán tàu biển của doanh nghiệp do Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP nắm giữ 100% vốn điều lệ và doanh nghiệp có cổ phần, vốn góp của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP
- Căn cứ Thông tư 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải Ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;
- Căn cứ Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng;
- Điều lệ của Công ty cổ phần Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng;
- Quy chế quản lý tài chính của Công ty cổ phần Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng ban hành kèm theo Quyết định số 577/QĐ-HĐQT ngày 15/11/2017 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng.
- Tỷ giá ngoại tệ lấy theo giá bán ra của Ngân hàng TMCP Sài Gòn Công thương tại thời điểm lập báo cáo.
- Phần trượt giá của vật tư trang thiết bị, vật tư đóng tàu, tỷ giá v.v. tạm tính và đưa vào mục chi phí dự phòng.
- Giá xăng, dầu lấy theo giá công bố bản lẻ xăng dầu của PETROLIMEX tại thời điểm lập báo cáo.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN:

1. Tên dự án: Đầu tư đóng mới “*Tàu Lai Azimuth*”
2. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Đại hội đồng cổ đông
3. Tên chủ đầu tư: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng
4. Địa điểm đầu tư: Hải Phòng, Việt Nam
5. Dự kiến tổng mức đầu tư: 119.665.370.000 đồng
(Bằng chữ: Một trăm mười chín tỷ, sáu trăm sáu lăm triệu, ba trăm bảy mươi ngàn đồng chẵn./.)
6. Thời gian thực hiện: Sau khi được phê duyệt chủ trương
7. Nguồn vốn đầu tư: Vốn tự huy động và vốn vay

III. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN:

I. Sự cần thiết của việc đầu tư:

1.1. Tình hình đội tàu lai hiện nay Công ty đang khai thác:

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng được cổ phần hóa từ doanh nghiệp nhà nước là Chi nhánh Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng, Xí nghiệp Xếp dỡ và Vận tải thủy theo Quyết định số 874/QĐ-HĐQT ngày 24 tháng 11 năm 2009 của Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam. Với bề dày truyền thống hoạt động trong lĩnh vực tàu lai, Công ty đã từng bước xây dựng và khẳng định thương hiệu của đội tàu lai dất Cảng Hải Phòng trong lĩnh vực hoạt động.

Tổng số tàu lai Công ty đang quản lý khai thác tính đến thời điểm tháng 04 năm 2022 là 11 chiếc với tổng công suất là 17.642 HP. Các tàu có các thông số cụ thể như sau:

TT	TÊN TÀU	CÔNG SUẤT (HP)	NĂM ĐÓNG/ HOÁN CẢI	NƠI ĐÓNG	LOẠI TÀU	GHI CHÚ
1	THỐNG NHẤT K1	4.600	2007	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
2	DÃ TƯỢNG	3.200	1977	Philippine	Tàu kéo	
3	HC 36	1.800	1975/2012	Hoa Kỳ/VN	Tàu kéo	
4	HC 43	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
5	HC 44	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê

6	HC 45	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
7	HC 28	1.210	1991/2012	Việt Nam	Tàu kéo	
8	HC 34	1.096	1975	Hoa Kỳ	Tàu kéo	
9	HC 54	816	2007	Việt Nam	Tàu kéo	
10	HC 46	510	2000	Việt Nam	Tàu kéo	
11	HC 47	510	2000	Việt Nam	Tàu kéo	

Với đội tàu như trên, Công ty đang có lực lượng sỹ quan thuyền viên được đào tạo bài bản, làm việc trong môi trường chuyên nghiệp, nhận được sự đánh giá cao của các cơ quan quản lý cũng như các khách hàng ... Đội tàu lai của Công ty đang đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường cố định là Cảng Hoàng Diệu, Cảng Chùa Vẽ, Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ; ngoài ra Công ty còn cung cấp dịch vụ tàu lai cho các cảng từ khu vực Cảng Cá đến Cảng Vật Cách, Cảng Lạch Huyện và các cảng lân cận. Bên cạnh đó, Công ty còn phát triển thị trường lai kéo biển xa và thực hiện nhiều chuyến kéo biển từ Hải Phòng vào các tỉnh miền Trung và các tỉnh miền Nam như Vũng Tàu, Cà Mau, Bạc Liêu ...

Hiện nay, thị phần công ty đang khai thác tại khu vực Sông Cấm, Hải Phòng chiếm khoảng 40% thị phần. Với nỗ lực của tập thể CBCNV trong Công ty, kết quả sản xuất kinh doanh đã có mức tăng trưởng ổn định hàng năm. Trong 5 năm trở lại đây, mức độ tăng trưởng khoảng 10-15%/năm. Cụ thể năm 2021, Công ty đạt được kết quả kinh doanh như sau:

Tổng doanh thu : 95,3 tỷ đồng

Lợi nhuận : 10,2 tỷ đồng

Trong đó, hoạt động tàu lai là dịch vụ chính của Công ty, mang lại doanh thu, lợi nhuận cho công ty; tạo việc làm và thu nhập ổn định cho người lao động. Doanh thu từ hoạt động tàu lai năm 2021 đạt: 80,3 tỷ đồng; trong đó doanh thu từ Cảng Hải Phòng đạt được là 48,2 tỷ đồng (chiếm 60%); còn lại là doanh thu từ các thị trường bên ngoài Công ty tự khai thác.

1.2. Định hướng phát triển Cảng biển nước sâu:

Thực hiện Quyết định số 1323/QĐ-TTg ngày 09 tháng 10 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư các bến cảng container số 3 và số 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng; Cảng Hải Phòng đang triển khai thực hiện dự án xây dựng bến số 3, số 4 với

chiều dài 750 m (375m/bên), tiếp nhận cỡ tàu container đến 100.000 DWT với công suất thiết kế 1,1 triệu teu/năm; hiện thực hóa chủ trương « Vươn ra biển lớn » của Cảng Hải Phòng; dự kiến đưa vào khai thác từ quý III/2024.

Căn cứ Quy định của Cục Hàng hải Việt Nam và quy định của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng yêu cầu bắt buộc sử dụng tàu lai Azimuth hỗ trợ tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng.

Thực hiện quy định của cơ quan chức năng trong hoạt động, cùng với chủ trương đầu tư 01 tàu lai Azimuth, Công ty sẽ sử dụng các tàu lai hiện có theo quy định để đăng doanh thu và hiệu quả khai thác của đội tàu.

2. Mục tiêu, quy mô địa điểm, phạm vi đầu tư:

2.1. Mục tiêu đầu tư:

Chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty sẽ đáp ứng được các yêu cầu về đảm bảo an toàn hàng hải của Cục Hàng hải Việt Nam cũng như Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng khi phục vụ các tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu bến cảng Lạch Huyện, Hải Phòng.

Bên cạnh đó, khi Công ty đầu tư tàu lai Azimuth sẽ nâng cao năng lực đội tàu và năng lực cạnh tranh tại khu vực, giúp giữ vững và mở rộng thị trường, tạo điều kiện cho Công ty có thêm mũi nhọn để phát triển bền vững trong thời điểm hiện tại cũng như tương lai. Cùng với đó, sẽ đảm bảo cho Công ty cùng với Cảng Hải Phòng sẽ cung cấp dịch vụ đồng bộ và tốt nhất đến các khách hàng.

2.2. Phương thức, quy mô và phạm vi đầu tư:

2.2.1. Phương thức đầu tư:

- Đối với phương thức mua tàu cũ từ nước ngoài:

Qua công tác nghiên cứu và khảo sát, Công ty nhận thấy một số đơn vị bên cạnh việc đóng mới tàu trong nước, còn thực hiện mua tàu cũ từ nước ngoài thường là các doanh nghiệp tư nhân hoặc doanh nghiệp cổ phần không có vốn góp chi phối của Nhà nước vì giá mua tàu cũ từ thị trường nước ngoài có giá bán thấp hơn chi phí đóng mới tàu trong nước.

Tháng 3/2021 là thời điểm thị trường chưa chịu ảnh hưởng tăng giá do đứt gãy chuỗi cung ứng, Công ty đã khảo sát thị trường tàu lai cũ và được các broker báo giá khoảng 3,3 triệu USD đối với các tàu công suất 4.500 HP, được đóng năm 2008, tàu giao tại Hàn Quốc (sẽ không bao gồm các chi phí: đưa thuyền

viên đi nhận tàu, điều động tàu về Việt Nam, thủ tục tàu, phí và lệ phí theo quy định ...); với các báo giá trên theo tính toán của Công ty thì sơ bộ tổng mức đầu tư khi đầu tư theo phương thức mua tàu cũ khoảng 95 tỷ đồng.

Sang năm 2022, do ảnh hưởng của dịch bệnh và tình hình chính trị bất ổn trên thế giới nên thị trường tàu lai Azimuth đã qua sử dụng ít có chào bán và giao dịch; nếu có thì là các tàu có công suất thấp, tuổi đời cao, đặc tính kỹ thuật không phù hợp với thị trường khai thác của Công ty nên việc tìm kiếm và lựa chọn các tàu cũ phù hợp với nhu cầu của Công ty gặp rất nhiều khó khăn.

Qua tham khảo, Công ty được biết Công ty dịch vụ biển Tân Cảng đã tìm kiếm để mua tàu cũ tại thị trường nước ngoài từ năm 2020 nhưng không thực hiện được, do vậy họ đã đặt đóng mới 02 tàu Azimuth trong nước tại nhà máy đóng tàu Damen và nhận tàu vào năm 2022 với mức giá rất cao (tàu Azimuth công suất 7.000 HP có giá khoảng 8 triệu Euro; tàu Azimuth công suất 5.000 HP có giá khoảng 6,2 triệu Euro).

Liên quan đến trình tự, thủ tục đầu tư, Công ty đã nghiên cứu tìm hiểu các quy định hiện hành của pháp luật như Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký, mua bán và đóng mới tàu biển, Quyết định số 46/QĐ-HHVN ngày 01/02/2021 của Tổng công ty hàng hải Việt Nam về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán tàu biển của doanh nghiệp do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP nắm giữ 100% vốn điều lệ và doanh nghiệp có cổ phần, vốn góp của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP. Theo đó, việc đầu tư tàu kéo dài do phải thực hiện thông qua đấu thầu trong nước trước, sau đó không thành công sẽ thực hiện tiếp bước đấu thầu quốc tế; việc đấu thầu quốc tế khó áp dụng khi người bán tàu ở nước ngoài và việc mua bán tàu quốc tế không chịu sự điều chỉnh của luật pháp Việt Nam, việc mua bán gặp nhiều rủi ro về chất lượng và các điều khoản trong hợp đồng thương mại vì phải mua bán thông qua đơn vị môi giới (Broker). Mặt khác, có thể quá trình Công ty thực hiện trình tự, thủ tục đến khi được phê duyệt phương án thực hiện thì thị trường không còn loại tàu phù hợp, khi đó Công ty phải thực hiện lại trình tự, thủ tục dẫn đến kế hoạch đầu tư không đảm bảo tiến độ đề ra, không đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

- Đối với phương thức mua tàu cũ tại thị trường Việt Nam:

Hiện nay các doanh nghiệp đang khai thác tàu Azimuth chủ yếu hoạt động ở khu vực phía Nam. Qua công tác khảo sát nghiên cứu thị trường, các doanh nghiệp sở hữu tàu lai Azimuth đã qua sử dụng có nhu cầu chuyển nhượng các tàu có công suất thấp, tuổi đời cao, tính năng khai thác hạn chế. Các tàu này do có tuổi đời cao nên trang thiết bị đã lạc hậu, khi sử dụng sẽ phát sinh chi phí sửa chữa cao do khó tìm kiếm trang thiết bị thay thế và chi phí bổ sung trang thiết bị theo yêu cầu quản lý ngày càng cao của cơ quan chức năng Nhà nước. Nếu thị trường có nhu cầu tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, tuổi đời thấp, tính năng khai thác phù hợp thì thường được chào bán với giá cao để phục vụ mục đích thương mại. Mặt khác, một rủi ro có thể gặp phải khi thực hiện theo phương thức này, đó là khi Công ty xây dựng phương án thì tàu vẫn còn được rao bán và chủ tàu đồng ý báo giá cho Công ty; tuy nhiên khi phương án được duyệt thì bên bán có thể thay đổi quyết định nên đặt Công ty vào thế bị động, khả năng mua bán thành công không cao và sẽ không đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

- Đối với phương thức mua mới tại thị trường nước ngoài:

Do tàu Azimuth là loại tàu có mức đầu tư lớn và thường thiết kế theo đơn đặt hàng của từng khách hàng nên các Nhà máy thường đóng theo đơn đặt hàng; hiện tại, Công ty chưa tiếp cận được nhà máy đóng tàu nào có sẵn tàu lai Azimuth chào bán. Tuy nhiên có thể thấy việc đặt đóng mới tại nước ngoài là rất khó khả thi do chi phí đóng mới tại nước ngoài rất cao, không phù hợp với nguồn lực của Công ty.

- Đối với phương thức đóng mới tàu tại các nhà máy đóng tàu trong nước:

Đây là phương thức có tính khả thi cao, đáp ứng cơ bản trình tự, thủ tục và quy định của pháp luật hiện hành về đấu thầu. Quy trình thực hiện đảm bảo công khai, minh bạch trong việc lựa chọn đơn vị đóng mới, mức giá cạnh tranh và các thủ tục đảm bảo đúng quy định, không qua đơn vị trung gian, tuân thủ việc giám sát chất lượng trong quá trình đóng mới, Công ty được lựa chọn về trang thiết bị, thông số kỹ thuật của tàu phù hợp với đặc thù khai thác trong nước và khu vực Hải Phòng; các chế độ bảo hành được đảm bảo. Bên cạnh đó, có thể được ưu đãi về chính sách, giá cả khi đưa tàu vào sửa chữa định kỳ; thuận lợi làm các thủ tục đăng ký, đăng kiểm; hỗ trợ sỹ quan thuyền viên được tiếp cận ngay về công nghệ, quy trình vận hành phương tiện.

Qua công tác khảo sát, nghiên cứu Công ty sơ bộ nhận thấy việc đầu tư tàu



lai Azimuth bằng phương thức này hiện đảm bảo công khai, minh bạch, mức giá phù hợp với nguồn lực và việc tính toán chỉ tiêu hiệu quả đầu tư của Công ty sát thực tiễn hơn, chủ động về thời gian cũng như giám sát/ kiểm soát tiến độ đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

Qua phân phân tích và đánh giá sơ bộ ưu nhược điểm các phương thức đầu tư trên, với quy mô và nguồn lực hiện có Công ty đang tiếp cận phương thức đóng mới tàu từ các nhà máy đóng tàu trong nước.

2.2.2. Quy mô:

Hiện nay trình độ thiết kế và đóng tàu của nước ta ngày một nâng cao. Các doanh nghiệp thiết kế, nhà máy đóng tàu đã làm chủ được kỹ thuật, công nghệ, được chuyển giao công nghệ và đã thực hiện thành công nhiều sản phẩm, cho ra đời những con tàu đáp ứng tốt các nhiệm vụ của Hải quân, Cảnh sát biển, Biên phòng và các doanh nghiệp kinh doanh khác.

Các tập đoàn đóng tàu lớn trên thế giới như DAMEN (Hà Lan) đã chọn một số nhà máy của Việt Nam để thành lập liên doanh, đóng nhiều loại tàu xuất khẩu đi các nước trên thế giới. Một số nhà máy đóng tàu khác trong nước cũng được đầu tư lớn, đồng bộ để đóng tàu xuất khẩu, chất lượng đạt tiêu chuẩn quốc tế nhưng đến nay bị sụt giảm những hợp đồng đóng tàu xuất khẩu do bối cảnh thế giới bị khủng hoảng từ chiến tranh, hậu đại dịch Covid19, vì vậy các nhà máy đóng tàu này đang dư thừa năng lực sản xuất, tạo cơ hội cho các doanh nghiệp có nhu cầu đóng mới tàu lai Azimuth ở trong nước, chất lượng đạt tiêu chuẩn quốc tế với mức giá cạnh tranh và phù hợp với nguồn lực doanh nghiệp.

Quá trình tham quan, khảo sát tại một số doanh nghiệp thiết kế, đóng tàu trong nước, Công ty nhận thấy đến nay trình độ thiết kế và đóng tàu trong nước hoàn toàn có đủ năng lực, kinh nghiệm, máy móc, trang thiết bị và nhân lực để thực hiện tốt công việc thiết kế và đóng mới tàu lai Azimuth.

Căn cứ nhu cầu, nhiệm vụ và quy mô dự án, các thông số kỹ thuật phù hợp cho loại tàu lai dặt chuyên động đẩy bằng chân vịt Azimuth có các thông số kỹ thuật chính như sau:

- Chiều dài lớn nhất : ~30 m
- Chiều rộng: ~12 m
- Chiều cao mạn: ~5,5 m
- Chiều chìm: ~4,0 m

320
CÔ
CÔ
DẮT
CẢNG
BÁP

- Máy chính Caterpillar:	2 x 2.500 HP
- Chân vịt:	Schottel
- Máy đèn Caterpillar:	2 x 200 HP
- Vật liệu thân vỏ tàu:	Thép đóng tàu
- Đăng kiểm:	Việt Nam
- Cấp tàu:	Không hạn chế
- Kiểu tàu:	Tàu kéo đẩy
- Sức kéo tại mooc:	60 tấn

Do vậy, qua phân tích và đánh giá sơ bộ ưu nhược điểm các phương thức đầu tư, với quy mô và nguồn lực hiện có Công ty lựa chọn phương thức thực hiện dự án là Thiết kế và đóng mới “01 Tàu lai Azimuth” có công suất máy chính dự kiến 2 x 2500 HP tại nhà máy đóng tàu trong nước, phương thức này đảm bảo tính khả thi và chủ động trong kiểm soát dự án, phù hợp với nguồn lực của Công ty, tạo doanh thu và việc làm cho doanh nghiệp và người lao động trong nước, đúng với chủ trương của Chính phủ đề ra.

2.2.3. Phạm vi đầu tư:

Lựa chọn đơn vị trong nước có đủ năng lực, kinh nghiệm trong thiết kế, đóng mới tàu lai Azimuth có quy mô tương đương với dự án. Trang thiết bị trên tàu được chọn phải là những trang thiết bị thỏa mãn các yêu cầu sau đây:

- Mới 100% và chuyên dụng cho tàu lai.
- Xuất xứ của các hãng uy tín trên thế giới, có đại diện bán hàng (hoặc ủy quyền) và bảo hành tại Việt Nam.
- Có thông số kỹ thuật phù hợp,
- Đã sử dụng nhiều tại Việt Nam và trên thế giới
- Dễ sử dụng và sửa chữa thay thế.
- Có mức giá cạnh tranh và phù hợp với tổng mức đầu tư của dự án
- Được cơ quan Đăng kiểm cho phép lắp đặt hoặc sử dụng để đóng tàu.
- Hình thức mua sắm trang thiết bị được chọn sẽ là Nhà máy đóng tàu trúng thầu tự mua thiết bị theo thiết kế kỹ thuật đã được cơ quan Đăng kiểm chấp thuận và Chủ đầu tư phê duyệt.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư, nguồn vốn và thời gian thực hiện:

3.1. Cơ sở lập sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án:

- Căn cứ Nghị quyết số 313/NQ-ĐHĐCĐ ngày 26/6/2020 của ĐHĐCĐ về nghiên cứu chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth;

04058
 HIG TY
 PHẦN
 VÀ VẬN
 HẢI PHÒNG
 G-TP

- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;
- Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép Sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT;
- Các báo giá tham khảo khác.

3.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án:

Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ của Nhà máy đóng tàu Phà Rừng, Tổng Công ty Sông Thu và Nhà máy đóng tàu Damen; Công ty xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư dựa theo báo giá thấp nhất trong các báo giá trên.

Sơ bộ tổng mức đầu tư: **119.665.370.000 đồng,**

trong đó:

- Chi phí đóng mới	:	103.638.700.000 đồng
- Thuế, lệ phí, chi phí khác	:	5.148.000.000 đồng
- Chi phí dự phòng (10%)	:	10.878.670.000 đồng

3.3. Nguồn vốn đầu tư: Nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay

3.4. Thời gian thực hiện: Từ quý II/2022 đến hết năm 2024.

4. Tiến độ thực hiện dự kiến:

4.1. Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

- Xây dựng báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư trình Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2022 thông qua: dự kiến ngày 28/6/2022.

- Xây dựng dự án đầu tư trình Đại hội đồng cổ đông thông qua: dự kiến tháng 10/2022.

4.2. Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

- Triển khai lựa chọn nhà thầu đóng mới "*Tàu lai Azimuth*" thông qua đấu thầu, dự kiến thực hiện tháng 11/2022.

- Thời gian đóng mới dự kiến 15-18 tháng.

4.3. Giai đoạn kết thúc đầu tư:

- Hoàn thiện các thủ tục pháp lý thanh lý hợp đồng, hoàn thành các thủ tục tài chính với cơ quan nhà nước để đăng ký tàu đi vào vận hành.

- Xây dựng quy trình quản lý vận hành tàu, xây dựng định mức tiêu hao bảo dưỡng kỹ thuật phù hợp với kế hoạch khai thác của đơn vị.

5. Tác động về môi trường, xã hội:

5.1. Tác động đến môi trường:

- Tính toán lựa chọn kích thước bố trí tàu hợp lý, tuyến hình trơn nhẵn nhằm giảm thiểu sức cản, giảm tiêu hao nhiên liệu khi sử dụng.

- Vật liệu thân tàu lựa chọn là vật liệu thép đóng tàu, là loại vật liệu ít gây ô nhiễm trong số các vật liệu chính được lựa chọn để đóng tàu.

- Với vật liệu thép thì bảo dưỡng trong quá trình sử dụng cũng đơn giản hơn, tiết kiệm hơn. Khi hết niên hạn sử dụng vật liệu thép được tái chế hoàn toàn không gây ô nhiễm ra môi trường như vật liệu Composite (vật liệu khác được dùng cho đóng ca nô và tàu cao tốc, tàu công vụ)

- Trang thiết bị, máy chính được lựa chọn dòng máy có hiệu suất cao, tiêu chuẩn châu Âu hoặc G7 nhằm mục đích sử dụng hiệu quả và có độ tin cậy cao.

5.1.1. Chất lượng không khí:

Trong thời gian thi công đóng mới, chất lượng không khí trong khu vực sẽ bị ảnh hưởng bởi quá trình vận chuyển thi công, gia công chi tiết, sơn bề mặt thân ca nô, cabin, bụi lan ra từ khu vực thi công và khói xả ra từ các máy móc. Trong thời gian thi công đóng mới ca nô để ngăn chặn khả năng tạo ra bụi bẩn làm ô nhiễm không khí như bụi, cát và các vật tư nhỏ bé bị rơi vãi khi vận chuyển. Biện pháp khắc phục thi công trong nhà xưởng, có phương án bao quay khu vực thi công tránh làm phát tán bụi bẩn, mùi sơn trong quá trình thi công đóng mới tại nhà máy.

5.1.2. Chất lượng nước:

Công việc thi công đóng có thể rò rỉ dầu mỡ từ các thiết bị vận chuyển vật tư thi công, gây nên ô nhiễm tạm thời. Để hạn chế các tác động này các đơn vị thi công phải có biện pháp bảo đảm vệ sinh công nghiệp, giảm tối đa các chất thải dầu mỡ và có biện pháp thi công thật hợp lý, các vật liệu thừa hoặc bỏ đi khi thi công không được đổ xả bừa bãi gây ô nhiễm khu vực. Các vật liệu bị rơi vãi phải được thu dọn sạch sẽ và đưa về nơi lưu trữ xử lý quy định.

5.1.3. Chất thải rắn:

Chất thải rắn trong thời gian thi công chủ yếu từ các phế thải của vật liệu đóng gói, giá kê, bao bì, các thùng gỗ, giấy bản v.v... phải được thi gom vận chuyển đến nơi quy định.

5.2. Công tác vệ sinh, an toàn lao động:

- Cung cấp nước sạch, bảo đảm về chất lượng, đầy đủ về số lượng cho cán bộ, công nhân để phục vụ cho sinh hoạt trong quá trình thi công, đóng mới;

- Không được thải bừa bãi chất bẩn ra xung quanh khu vực gây ô nhiễm môi trường;

- Phải trang bị đầy đủ bảo hộ, thiết bị an toàn lao động khi công nhân làm việc, có đủ số lượng phao cứu sinh theo quy định, có cán bộ y tế với trang thiết bị và dự trữ đủ thuốc đáp ứng công tác sơ cứu, cấp cứu khi có người bị bệnh hoặc tai nạn xảy ra trong khu vực thi công.

5.3. Công tác phòng cháy chữa cháy:

Trang bị các dụng cụ phòng cháy, chữa cháy như máy bơm nước, xô thùng, bình bọt khí CO₂... trong khu vực thi công để sử dụng khi cần thiết. Thường xuyên kiểm tra hiệu lực của các thiết bị, kịp thời thay thế, bổ sung khi bị hỏng, mất mát.

6. Sơ bộ hiệu quả kinh tế của dự án:

6.1. Cơ sở tính toán:

- Tuổi thọ kinh tế được tính toán trong vòng 20 năm.
- Dự kiến thời gian thực hiện từ Quý II/2022 đến hết năm 2024.

6.2. Phương pháp đánh giá:

Các bước tính toán của 1 phương án cơ bản gồm:

- *Xác định doanh thu.*
- *Xác định các khoản mục chi phí khai thác.*
- *Cân đối thu/chi và xác định các chỉ tiêu hiệu quả tài chính.*

6.3. Tính toán sơ bộ các chỉ tiêu tài chính của dự án:

Các chỉ tiêu tài chính trong phương án được xem xét phân tích gồm:

- *Lợi nhuận bình quân hàng năm: 15,45 tỷ/năm*
- *Giá trị hiện tại thuần của dòng tiền mặt (NPV): 33.579.672*
- *Hệ số hoàn vốn nội bộ (IRR): 13,07%*
- *Chỉ số lợi ích/chi phí (B/C): 1,3*
- *Thời gian hoàn vốn (Thv): 13 năm 9 tháng*

Phương án sẽ có tính khả thi nếu thỏa mãn đồng thời các yêu cầu sau:

- *Dự án phải có lợi nhuận;*
- *NPV > 0;*
- *IRR phải lớn hơn giá vốn được ấn định bởi lãi suất vay vốn hoặc giá vốn yêu cầu của nguồn vốn tương ứng;*
- *Phải đạt được cân bằng thu chi tài chính (tỷ số B/C > 1).*

7. Giải pháp tổ chức thực hiện:



7.1. Giải pháp tổ chức thực hiện:

- Chủ đầu tư: Công ty CP Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng

- Đơn vị quản lý khai thác, sử dụng: Công ty CP Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng

- Hình thức quản lý dự án: Chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án.

7.2. Phương thức quản lý, khai thác sử dụng:

- Các phòng chức năng của Công ty:

Quản lý, tổ chức thực hiện từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư và kết thúc đầu tư. Tổ chức thực hiện đấu thầu đóng mới phương tiện theo quy định.

- Đơn vị quản lý, khai thác:

Chuẩn bị nhân lực tiếp nhận phương tiện, phối hợp giám sát, chuyển giao kỹ thuật. Chuẩn bị nhân lực, nhiên liệu, vật tư vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện.

IV. KẾT LUẬN KIẾN NGHỊ:

1. Kết luận:

Qua phân tích và đánh giá sự cần thiết dự án đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng hải Phòng cũng như tính toán các chỉ tiêu tài chính của dự án; có thể thấy dự án đóng mới tàu Azimuth từ các nhà máy đóng tàu trong nước có tính khả thi cao.

Việc đóng mới tàu lai Azimuth sẽ giúp Công ty có thêm mũi nhọn để nâng cao năng lực đội tàu, giúp Công ty phát triển theo kịp xu thế tất yếu trong tương lai là cùng Cảng Hải Phòng “Vươn ra biển lớn”, một mặt đáp ứng các yêu cầu bắt buộc của cơ quan quản lý Nhà nước, mặt khác cùng Cảng Hải Phòng phát triển các dịch vụ phụ trợ, tạo giá trị gia tăng cung cấp cho khách hàng; là công cụ để Cảng Hải Phòng chủ động nâng cao năng lực cạnh tranh tại khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện, Hải Phòng.

2. Kiến nghị:

Đây là dự án có tổng mức đầu tư lớn so với vốn điều lệ của Công ty, cũng là dự án đầu tiên mà Công ty trực tiếp đầu tư nên kiến thức và kinh nghiệm thực hiện công tác đầu tư còn nhiều hạn chế. Công ty rất mong nhận được sự quan tâm chỉ đạo, giúp đỡ tạo điều kiện của Hội đồng quản trị, Ban điều hành và các phòng chuyên môn Cảng Hải Phòng để Công ty hoàn thành dự án đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng, tiết giảm chi phí, đảm bảo hiệu quả đầu tư và thực hiện



đúng quy định của pháp luật.

Yêu cầu đầu tư đóng mới “*Tàu lai Azimuth*” của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng là cần thiết và cấp bách để đáp ứng yêu cầu và phù hợp với tiến độ khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng; vì vậy Giám đốc Công ty kính đề nghị Hội đồng quản trị xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư để dự án có căn cứ triển khai thực hiện.

Xin trân trọng cảm ơn.



Số: 07.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022.

TỜ TRÌNH

**Về việc báo cáo thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định
tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022
của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ hiện hành Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn vào Nghị quyết số 286/NQ-ĐHCCĐ ngày 27/4/2021 của Đại hội đồng thường niên năm 2021 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Căn cứ Nghị quyết số 205/NQ-HĐQT ngày 15/4/2022 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng về phương án thanh lý Cần cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37;

Căn cứ Tờ trình số 283/TTr-GĐ ngày 18/5/2022 của Giám đốc Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng về việc thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng (Công ty) kính trình Đại hội cổ đông Công ty việc thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 như sau:

1. Công tác thanh lý Cần cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37:

Công ty đã ký hợp đồng thuê các đơn vị giám định/ thẩm định để giám định/thẩm định giá Cần cầu nổi P11 và Tàu kéo HC37; căn cứ chứng thư thẩm định giá ngày 02/8/2021 của đơn vị thẩm định giá, Giám đốc Công ty đã trình phương án thanh lý để Hội đồng quản trị Công ty phê duyệt theo Nghị quyết số 722/NQ-HĐQT ngày 08/10/2021.

Do các nguyên nhân như: ảnh hưởng của dịch bệnh Covid 19, thị trường trong nước biến động tăng và thời hạn của chứng thư thẩm định giá hết hiệu lực vào ngày 02/11/2021 nên Công ty không thực hiện được công tác thanh lý theo Nghị quyết số 722/NQ-HĐQT ngày 08/10/2021.

Vì vậy Công ty phải thực hiện công tác giám định, thẩm định giá lần 2 để có cơ sở tiếp tục thực hiện. Theo Nghị quyết số 205/NQ-HĐQT ngày 15/4/2022 của Hội đồng quản trị Công ty, ngày 16/5/2022 Trung tâm dịch vụ đấu giá Thành phố Hải Phòng (đơn vị bán đấu giá tài sản thanh lý) đã tổ chức bán đấu giá tài sản lần đầu nhưng không thành công do

không có khách hàng tham gia đấu giá, nguyên nhân chủ yếu là giá sắt thép trên thị trường liên tục giảm từ đầu tháng 5/2022 đến nay.


Công ty sẽ tiếp tục thực hiện công tác thanh lý tài sản theo quy định của pháp luật và báo cáo kết quả thực hiện tại cuộc họp Đại hội cổ đông gần nhất.

2. Công tác thanh lý tàu HC28:

Công tác thanh lý tàu HC28 đã được thông qua tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 và dự kiến thực hiện khi Cảng Hoàng Diệu di dời; đến thời điểm này công tác di dời Cảng Hoàng Diệu chưa thực hiện và tàu HC28 vẫn đang được khai thác phục vụ lai dất, hỗ trợ tàu biển tại các Cảng từ khu vực Cảng Hoàng Diệu đến khu vực Cảng Việt Nhật có hiệu quả; vì vậy Công ty sẽ báo cáo kết quả thực hiện tại cuộc họp Đại hội cổ đông gần nhất.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- Như kính gửi
- -HĐQT, BKS Cty;
- Lưu HC, Tk Cty.



HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH
CÔNG TY
CỔ PHẦN
LAI DẤT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
Đ. HỒNG BÀNG - TP. HẢI PHÒNG

Nguyễn Văn Dũng


1588-C.I.C.P
TY
LAI DẤT VÀ VẬN TẢI
CẢNG HẢI PHÒNG
TP. HẢI PHÒNG