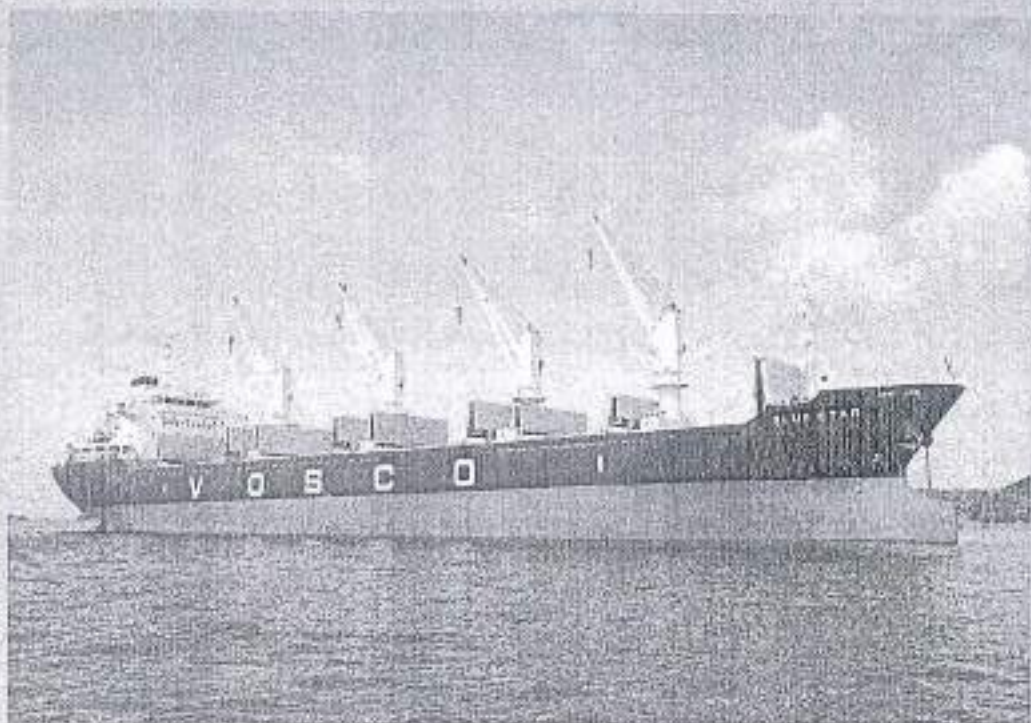


2021

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM
(MÃ CK: VOS)



VOSCO

SOLID PARTNER, RELIABLE CARRIER



MỤC LỤC

I. THÔNG TIN CHUNG	1
1. Thông tin khái quát.....	1
2. Quá trình hình thành và phát triển.....	2
3. Ngành nghề, địa bàn kinh doanh.....	3
4. Tâm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi của Công ty	4
5. Thông tin về mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý.....	5
6. Định hướng phát triển trong tương lai.....	6
7. Các rủi ro, thách thức trong thời gian tới	7
II. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG TRONG NĂM 2021	7
1. Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh	7
2. Những khó khăn, thuận lợi và giải pháp chính đã áp dụng trong năm 2021 để hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh.....	10
3. Đánh giá kết quả sản xuất kinh doanh năm 2021	14
4. Tổ chức và nhân sự.....	15
5. Tình hình đầu tư, tình hình thực hiện các dự án:.....	22
6. Tình hình tài chính	23
7. Cơ cấu cổ đông, thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu.....	24
8. Báo cáo tác động liên quan đến môi trường và xã hội của công ty – Báo cáo phát triển bền vững.....	28
III. BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA BAN GIÁM ĐỐC	33
1. Đánh giá kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh.....	33
2. Tình hình tài chính	37
3. Những cải tiến về cơ cấu tổ chức, chính sách, quản lý	37
4. Kế hoạch phát triển trong tương lai.....	39
5. Giải trình của Ban Giám đốc đối với ý kiến kiểm toán.....	40
6. Báo cáo đánh giá liên quan đến trách nhiệm về môi trường và xã hội của công ty	40
IV. ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY	41
1. Đánh giá của Hội đồng quản trị về các mặt hoạt động của Công ty, trong đó có đánh giá liên quan đến trách nhiệm môi trường và xã hội.....	41
2. Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Ban Điều hành công ty	41
3. Các kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị	42
V. QUẢN TRỊ CÔNG TY	43
1. Hội đồng quản trị.....	43
2. Ban Kiểm soát	45
3. Các giao dịch, thù lao và các khoản lợi ích của Hội đồng quản trị, Ban giám đốc và Ban kiểm soát.....	46
VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH	49
1. Ý kiến kiểm toán:	49
2. Báo cáo tài chính được kiểm toán	49
Phụ lục 01: Danh sách và một số hình ảnh của đội tàu của Công ty	50
Phụ lục 02: Sơ đồ tổ chức Công ty	52
Phụ lục 03: Một số chỉ tiêu về tình hình hoạt động của doanh nghiệp năm 2021	53

**CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN
VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số 106/BC-VOSCO

Hải Phòng, ngày 16 tháng 3 năm 2022

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN NĂM 2021

Kính gửi:

- Ủy ban Chứng khoán Nhà nước;
- Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh.

I. THÔNG TIN CHUNG

1. Thông tin khái quát



(Ảnh: Trụ sở chính Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam)

- Tên công ty: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM
- Tên giao dịch đối ngoại: VIETNAM OCEAN SHIPPING JOINT STOCK COMPANY
- Tên giao dịch viết tắt: VOSCO

- Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0200106490 do Sở Kế hoạch Đầu tư Hải Phòng cấp lần đầu ngày 01 tháng 01 năm 2008, đăng ký thay đổi lần thứ 15: ngày 15 tháng 9 năm 2021.

- Vốn điều lệ: 1.400.000.000.000 đồng (Một nghìn bốn trăm tỷ đồng).

- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 1.400.000.000.000 đồng (Một nghìn bốn trăm tỷ đồng).

- Địa chỉ: Số 215 phố Lạch Tray, phường Đằng Giang, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng

- Điện thoại: (84-225) 3731 090

- Fax: (84-225) 3731 952

- Website: www.vosco.vn

- Mã cổ phiếu: VOS

2. Quá trình hình thành và phát triển

Công ty Vận tải biển Việt Nam, tiền thân của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam (Vosco) được thành lập ngày 01/7/1970 theo Quyết định của Bộ Giao thông Vận tải. Với chức năng chính là vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đáp ứng nhu cầu vận tải nội địa và xuất nhập khẩu của Việt Nam, liên tục từ thời điểm thành lập đến nay, Công ty luôn là doanh nghiệp vận tải biển hàng đầu cả nước với đội tàu lớn, đa dạng và dịch vụ vận tải chất lượng, uy tín.

Vosco có đội ngũ nhân viên quản lý nhiều kinh nghiệm, được đào tạo theo đúng chuyên ngành. Bên cạnh đó, đội ngũ sỹ quan thuyền viên của Công ty có kinh nghiệm, kỹ năng làm việc tốt, luôn đáp ứng các quy định của pháp luật Việt Nam, những yêu cầu khắt khe của các công ước và tổ chức quốc tế, các chính quyền cảng và các chủ hàng lớn trên thế giới. Đặc biệt, đội ngũ sỹ quan thuyền viên của Vosco được đào tạo, cập nhật thường xuyên các kiến thức chuyên ngành thông qua các cơ sở đào tạo uy tín và ngay tại chính Trung tâm huấn luyện thuyền viên của Công ty (VMTC).

Vosco là công ty vận tải biển đầu tiên của Việt Nam được cấp Giấy chứng nhận cho Hệ thống quản lý an toàn quốc tế (ISM Code – từ năm 1998) cũng như ISO 9001-2008, Giấy chứng nhận an ninh tàu và cảng biển (ISPS)... và cũng là công ty vận tải biển Việt Nam đầu tiên áp dụng Công ước Lao động Hàng hải (MLC-2006).

Sau 37 năm hoạt động theo mô hình Công ty 100% vốn nhà nước, ngày 11/7/2007, thực hiện Quyết định số 2138/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Công ty Vận tải biển Việt Nam đã chuyển đổi sang mô hình công ty cổ phần. Đến ngày 01/01/2008, Công ty đã chính thức đi vào hoạt động theo mô hình mới với tên gọi CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM, tên tiếng Anh là VIETNAM OCEAN SHIPPING JOINT STOCK COMPANY (Vosco) với số vốn điều lệ 1.400 tỷ đồng. Hiện nay, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP giữ 51% vốn điều lệ, còn lại là phần vốn của các cổ đông tổ chức và thể nhân khác.

Sở Giao dịch Chứng khoán TP.HCM chấp thuận niêm yết cổ phiếu cho Công ty vào ngày 30/8/2010

Tên cổ phiếu:	CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM
Loại cổ phiếu:	CỔ PHẦN PHỔ THÔNG
Mã chứng khoán:	VOS
Mệnh giá:	10.000 đồng
Tổng số lượng niêm yết:	140.000.000 cổ phần
Tổng giá trị niêm yết:	1.400.000.000.000 đồng

3. Ngành nghề, địa bàn kinh doanh

Ngành nghề kinh doanh chính của Công ty là Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.

Đến ngày 31/12/2021, Công ty sở hữu đội tàu 11 chiếc với tổng trọng tải 358.101 dwt gồm 08 tàu hàng khô, hàng rời, 01 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container, cùng với 02 tàu dầu sản phẩm được thuê để quản lý và khai thác theo hình thức thuê tàu trần với tổng trọng tải 101.060 dwt và một số tàu thuê định hạn nên số lượng tàu khai thác thường xuyên khoảng 13-15 tàu.

Bên cạnh đó, Công ty đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ hàng hải khác như: Đại lý tàu biển, Logistics, Huấn luyện - đào tạo, cung ứng xuất khẩu thuyền viên, Khai thác bãi container... Tuy nhiên kinh doanh vận tải biển là hoạt động chính của công ty, bình quân chiếm đến 90% doanh thu.

- Địa bàn kinh doanh

Đội tàu của Vosco hoạt động rộng khắp trên phạm vi toàn thế giới, một số khu vực khai thác thường xuyên hơn đó là: Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Tây Phi, Úc, Nam Mỹ...

Nhóm tàu hàng khô: Đối với cỡ tàu nhỏ khoảng 13.000 dwt, hiện Công ty chỉ có 01 tàu, khai thác chủ yếu tại thị trường Đông Nam Á, tham gia xuất nhập khẩu và chạy nội địa theo dạng spot, kết hợp cho thuê T/c. Đối với các tàu cỡ Handysize cỡ từ 20.000 – 30.000 dwt, khai thác chủ yếu tại thị trường nội địa, Đông Nam Á và Trung Quốc theo dạng spot, kết hợp cho thuê T/c. Các tàu cỡ Handymax/Supramax đang khai thác worldwide nhưng chủ yếu tự khai thác tại khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Trung Quốc và trên các tuyến xa như đi Nam Mỹ, Tây Phi.

Nhóm tàu dầu sản phẩm: Công ty đang quản lý và khai thác 03 tàu cỡ 50.000 dwt (MR). Các tàu được khai thác theo dạng spot kết hợp cho thuê T/c trên khu vực Nhật Bản, Hàn Quốc, Đông Nam Á...

Nhóm tàu container: Có 02 tàu cỡ 560 teus khai thác tuyến nội địa và tuyến Bắc Trung Quốc – Đông Nam Á. Do đặc thù khai thác nên số lượng khách hàng của tàu container rất lớn và đa dạng.

- **Danh sách đội tàu Vosco hiện nay và một số hình ảnh tàu tiêu biểu (xem phụ lục 01 kèm theo)**

4. Tâm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi của Công ty

Sứ mệnh: Với slogan: “*Solid partner, reliable carrier*”, Vosco cam kết cung cấp dịch vụ vận tải tin cậy và chất lượng cao nhất; việc bảo đảm an toàn cho con người, tàu, hàng hóa và môi trường luôn được ưu tiên hàng đầu. Chúng tôi phát triển với sự cải tiến không ngừng nhờ vào tính chuyên nghiệp, tinh thần làm việc tập thể, khai thác vận hành ổn định các con tàu để có thể mang đến những lợi ích thiết thực cho khách hàng, Công ty, các cổ đông và người lao động.

Tâm nhìn: VOSCO nỗ lực để trở thành lựa chọn hàng đầu của khách hàng trong lĩnh vực vận tải biển thông qua việc không ngừng cải tiến mà điều đó có được là nhờ vào những nỗ lực vượt trội, tinh thần làm việc tập thể và khai thác vận hành ổn định các con tàu.

Mục tiêu: Cung cấp cho khách hàng dịch vụ vận tải an toàn, tin cậy với hiệu quả và chất lượng tốt nhất, tạo ra giá trị gia tăng cho doanh nghiệp và đối tác, tiếp tục đưa Công ty phát triển ổn định và bền vững, từng bước vươn tới tầm khu vực.

Triết lý kinh doanh: triết lý kinh doanh của chúng tôi dựa trên những nguyên tắc cơ bản sau đây:

- Coi trọng việc khai thác an toàn và duy trì chất lượng cho toàn bộ đội tàu. Chất lượng dịch vụ là mục tiêu sống còn vì sự tăng trưởng bền vững của doanh nghiệp;
- Tuân thủ các quy định hiện hành và dự kiến có hiệu lực trong tương lai liên quan đến môi trường;
- Đạt được chi phí khai thác thấp;
- Ngày tàu vận doanh cao, đặc biệt giảm thiểu việc tàu phải chạy rỗng.
- Duy trì, củng cố và phát triển mối quan hệ với những khách hàng, đặc biệt là những khách hàng lớn.

Giá trị cốt lõi:

Tính chuyên nghiệp: Chúng tôi luôn duy trì sự chuyên nghiệp trong mọi công việc. Chúng tôi có năng lực, sự thành thạo và sự hợp tác tốt trong việc cung cấp các dịch vụ đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Sự tin cậy: Đội ngũ cán bộ đáng tin cậy, làm việc trên nguyên tắc tôn trọng lẫn nhau gắn với trách nhiệm của từng cá nhân.

Tinh thần trách nhiệm: Đội ngũ cán bộ làm việc tận tụy và có trách nhiệm với những gì đã cam kết.

Tinh quyết đoán và sáng tạo: Chúng tôi luôn tin tưởng và sáng tạo trong việc thực hiện các công việc và nhiệm vụ của mình.

Sự trung thành: Đội ngũ cán bộ trung thành, trung thực, luôn cố gắng tối đa để duy trì những quy tắc đạo đức nghề nghiệp. Chúng tôi luôn tự hào được làm việc cho VOSCO.

Tinh minh bạch và chuẩn mực đạo đức: Chính sách tài chính minh bạch, nền tảng nguồn lực vững chắc, luôn công bằng và nhất quán trong việc áp dụng những chính sách và giá cả. Chúng tôi có trách nhiệm với xã hội và thông tin một cách trung thực với các bên liên quan.

Sự đồng cảm: Tạo ra những trải nghiệm thực tế cho nhân viên để có thể đồng cảm và thấu hiểu khách hàng, giúp Công ty kết nối thực sự với khách hàng, đáp ứng và giải quyết các nhu cầu của khách hàng một cách trọn vẹn, sáng tạo hơn, mang lại trải nghiệm tốt hơn cho họ để khách hàng thêm gắn bó với Công ty.

Sự đảm bảo: Đảm bảo cung cấp cho khách hàng dịch vụ vận tải với chất lượng và giá trị tốt nhất để mang lại sự hài lòng của khách hàng

5. Thông tin về mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý

5.1. Mô hình quản trị: Mô hình quản trị Công ty theo quy định tại điểm a, Điều 137 Luật Doanh nghiệp 2020, theo đó gồm: Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát và Tổng giám đốc.

5.2. Cơ cấu bộ máy quản lý

Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) là cơ quan quyền lực cao nhất của Công ty. HĐQT bầu Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát. Hội đồng quản trị (HDQT) sẽ bổ nhiệm Ban điều hành.

- Đại hội đồng cổ đông
- Hội đồng quản trị
- Ban Kiểm soát
- Ban điều hành (Tổng giám đốc và các Phó Tổng giám đốc)
- Các Phòng/Trung tâm/Chi nhánh/Công ty thành viên và đội tàu

5.3. Các công ty con, công ty liên kết

5.3.1. Cổ đông nắm giữ trên 50% vốn cổ phần của công ty: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (đại diện chủ sở hữu vốn Nhà nước) nắm giữ 51% vốn điều lệ.

5.3.2. Công ty con và công ty liên kết

Công ty con:

Công ty TNHH MTV Cung ứng Nhân lực VOSCO (VCSC)

Địa chỉ: 215 Lạch Tray, phường Đằng Giang, quận Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại: 84 – 225 – 3.731 082;

Email: vcsc@vosco.vn

VCSC được Sở Kế hoạch Đầu tư Thành phố Hải Phòng cấp giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp từ ngày 20/7/2021. Vốn điều lệ của VSCS là 06 tỷ đồng, Vosco nắm giữ 100% vốn.

Ngành nghề kinh doanh chính: Đào tạo và cung ứng nguồn nhân lực, thuyền viên cho các chủ tàu, đơn vị trong và ngoài nước.

Các công ty liên kết gồm:**- Công ty cổ phần Đại lý tàu biển và Logistics Vosco (Vosal)**

Địa chỉ: 215 Lạch Tray, phường Đằng Giang, quận Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại: 84 – 225 – 3.731 441; Fax: 84 – 225 – 3.829 086

Email: vosal@vosco.vn

Vosal có vốn điều lệ 05 tỷ đồng, Vosco nắm giữ 36% vốn điều lệ. Vosal chính thức đi vào hoạt động từ ngày 16/11/2010 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0201130601 ngày 15 tháng 11 năm 2010. Chuyển đổi thành Công ty cổ phần, đăng ký kinh doanh thay đổi lần thứ 2 ngày 26/12/2020 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng.

Ngành nghề kinh doanh chính: Kho bãi và lưu giữ hàng hóa; Bốc xếp hàng hóa; Dịch vụ đại lý tàu biển, dịch vụ cung ứng tàu biển; Dịch vụ đại lý vận tải đường biển; Dịch vụ giao nhận hàng hóa; Dịch vụ Logistics....

- Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Vosco (Vtsc)

Địa chỉ : 15 Cù Chính Lan, Minh Khai, Hồng Bàng, Hải Phòng

Tel: (84)0225- 3842160/3842967; Fax: (84)0225- 3842370/3823464;

Email: vtsc@vosco.vn.

VTSC chính thức đi vào hoạt động từ ngày 01/01/2011 theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và đăng ký thuế số 0201137068 ngày 22 tháng 12 năm 2010 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng. Vốn điều lệ 30 tỷ đồng. Vosco nắm giữ 46,45% vốn điều lệ của VTSC.

Ngành nghề kinh doanh chính: Bán buôn sơn, dầu nhớt; Bán buôn hóa chất cho ngành công nghiệp và hàng hải; Bán lẻ dầu nhớt trong các cửa hàng chuyên doanh; Bán lẻ sơn trong các cửa hàng chuyên doanh; Vận tải hàng hóa đường bộ; Đại lý bán sơn, dầu nhớt, phụ tùng, thiết bị chuyên dùng ngành hàng hải...

- Công ty cổ phần SSV: SSV là doanh nghiệp hoạt động khai thác chủ yếu 02 cặp phao neo tàu tại khu vực Cảng Sài Gòn, có vốn điều lệ 1,69 tỷ đồng. Vosco góp vốn đầu tư vào SSV từ tháng 8/2008 với số cổ phần là 67.600 cổ phần.

5.4. Cổ phiếu quỹ: Không có. Trong năm 2021, Công ty không thực hiện giao dịch cổ phiếu quỹ.

6. Định hướng phát triển trong tương lai

Trong thời gian tới, Công ty tiếp tục tập trung vào việc thuê tàu bên ngoài theo các hình thức thuê định hạn, thuê tàu trần để tăng năng lực vận chuyển nhằm duy trì đội tàu Công ty thường xuyên khoảng 14 - 15 tàu. Đồng thời, nghiên cứu, tìm kiếm cơ hội để đầu tư tàu. Quyết tâm tìm kiếm và ký được các hợp đồng vận chuyển dài hạn, với khối lượng lớn nhằm duy trì hoạt động ổn định của đội tàu. Bên cạnh đó, Công ty sẽ kết hợp với việc phát triển các dịch vụ gia tăng liên quan như môi giới, logistics, quản lý tàu, huấn luyện thuyền viên, cho thuê thuyền viên... Ngoài ra, Công ty sẽ tiếp tục rà soát, tái cơ cấu tổ chức theo hướng tinh gọn, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho cả khối thuyền viên và văn phòng.

Công ty cũng sẽ tiếp tục thực hiện tôn chỉ xây dựng chiến lược kinh doanh dựa trên việc đặt khách hàng lên hàng đầu và là cốt lõi của hoạt động kinh doanh, xây dựng hệ thống tổ chức dựa trên việc “Lấy khách hàng làm trung tâm” nhằm mang lại trải nghiệm tích cực cho khách hàng và xây dựng mối quan hệ gắn bó lâu dài giữa khách hàng với doanh nghiệp.

Mục tiêu của Công ty là đẩy mạnh công tác đầu tư đội tàu kết hợp với thể mạnh là quản lý và khai thác tàu, sẽ nâng dần tỷ lệ tàu thuê ngoài lên mức từ 20-30% tổng trọng tải đội tàu.

7. Các rủi ro, thách thức trong thời gian tới

- Nguồn nhân lực cung cấp cho ngành hàng hải cả trên bờ và dưới tàu đang thiếu hụt.

- Giá nhiên liệu biến động tăng làm ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác tàu.

- Tỷ giá Usd/Vnd biến động, nếu tỷ giá tăng sẽ làm phát sinh lỗ chênh lệch tỷ giá rất lớn.

- Thị trường có xu hướng chuyển sang vận chuyển những lô hàng lớn hơn, yêu cầu được vận chuyển bởi các tàu thế hệ mới, hiện đại mà tàu của Công ty khó có khả năng đáp ứng.

- Các qui định, tiêu chuẩn của các Công ước mới ban hành ngày càng đưa ra các yêu cầu khắt khe hơn để bảo vệ con người và môi trường (Công ước quốc tế về việc lắp đặt hệ thống xử lý nước dằn, Các quy định về giảm phát khí thải NO, SO₂...) làm phát sinh chi phí lắp đặt thiết bị, sửa chữa, bảo quản bảo dưỡng rất lớn.

- Trong trung hạn, thị trường vận tải biển được dự báo là vẫn có nhiều diễn biến phức tạp, khó lường. Ngành vận tải biển vốn rất nhạy cảm trước bất kỳ biến động nào của kinh tế - chính trị thế giới. Việc nhiều quốc gia tăng cường bảo hộ thương mại và sản xuất, tình hình chính trị thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp; bất ổn chính trị, tranh chấp lãnh thổ, biển đảo, xung đột vũ trang còn xảy ra ở nhiều nơi, cuộc chiến thương mại Mỹ – Trung cũng như giữa các nền kinh tế lớn, các hành động trả đũa lẫn nhau và gần đây nhất là sự bùng phát của dịch bệnh Covid 19 đang và sẽ tạo nên những tác động khó lường tới thị trường vận tải biển.

II. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG TRONG NĂM 2021

1. Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh

Trong năm 2021, Công ty đã rất nỗ lực tận dụng các cơ hội của thị trường, đưa ra các giải pháp tăng doanh thu, kiểm soát chi phí, thực hiện đồng bộ các giải pháp nên kết quả kinh doanh đã được cải thiện rõ rệt. Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch năm 2021, đặc biệt chỉ tiêu lợi nhuận đã đạt mức cao kỷ lục là 505 tỷ đồng, gấp 16,8 lần kế hoạch năm 2021. Kết quả kinh doanh (hợp nhất) năm 2021 của Công ty như sau:

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2020	Kế hoạch 2021	TH năm 2021	So sánh TH 2021 với (%)
----	----------	--------	----------	---------------	-------------	-------------------------

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	TH 2020	KH 2021
1	Sản lượng vận chuyển	1.000T	6.675	5.000	5.924	88,76	118,50
	<i>Trong đó, đội tàu Công ty</i>	<i>1.000T</i>	<i>5.732</i>	<i>4.550</i>	<i>5.541</i>	<i>96,67</i>	<i>121,78</i>
2	Sản lượng luân chuyển	Triệu TKM	21.698	16.600	15.269	70,37	91,98
	<i>Trong đó, đội tàu Công ty</i>	<i>Triệu TKM</i>	<i>18.344</i>	<i>15.500</i>	<i>14.219</i>	<i>77,51</i>	<i>91,73</i>
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.362	1.227	1.733	127,24	141,23
	Trong đó, doanh thu vận tải	Tỷ đồng	1.261	1.137	1.388	110,07	122,07
	<i>Đội tàu Công ty</i>	<i>Tỷ đồng</i>	<i>1.028</i>	<i>991</i>	<i>1.314</i>	<i>127,82</i>	<i>132,59</i>
4	LN trước thuế	Tỷ đồng	-187	30	505		1.683,33

Tình hình hoạt động của đội tàu Công ty:

Tàu hàng khô: Thị trường tàu hàng khô năm 2021 khởi sắc và tăng trưởng hơn rất nhiều so với những năm gần đây. Đặc biệt trong quý 3, khi hầu hết các quốc gia đã quen với việc chuyển sang trạng thái bình thường mới: vừa chống dịch vừa phát triển kinh tế, nên vẫn duy trì được sự ổn định về kinh tế tốt hơn so với năm 2020. Bên cạnh đó, sự hồi phục mạnh mẽ của kinh tế Trung Quốc với nhu cầu về nguyên liệu thô đã tăng đột biến để bù lại quãng thời gian dài hạn chế nhập khẩu cũng như trả đũa thương mại trong năm 2020. Thị trường vận tải biển thế giới đã được hưởng lợi lớn từ sự hồi phục đó.

Sau khi đạt đỉnh vào tháng 10, chỉ số BDI bắt đầu giảm nhanh và sâu trong quý 4. Trong quý, chỉ số BDI đã mất tới gần 60% điểm khi giảm từ 5.202 điểm ngày 01/10 xuống còn 2.219 điểm vào ngày 23/12/2021. Phân khúc tàu Capesize có biên độ dao động lớn nhất khi chỉ số BCI giảm tới ¾ (75%) từ 9.066 điểm ngày 01/10 xuống còn 2.351 điểm ngày 23/12/2021.

Nguyên nhân chính gây nên sự sụt giảm nói trên của thị trường vận tải được cho là do Chính phủ Trung Quốc từ tháng 11 đã đưa ra chính sách hạn chế nhập khẩu các mặt hàng than, quặng để bảo hộ nền sản xuất trong nước khiến cho nhu cầu vận chuyển các mặt hàng này về Trung Quốc giảm mạnh. Đồng thời, do lượng nguyên liệu nhập về giảm mạnh nên lượng thành phẩm xuất đi từ Trung Quốc, đặc biệt là sắt thép cũng sụt giảm nghiêm trọng. Trong khi đó, tình hình tắc nghẽn ở các cảng Trung Quốc đã được giải quyết nên có một số lượng lớn các tàu được giải phóng. Những nguyên nhân này dẫn đến thừa cung tàu so với nhu cầu vận chuyển và khiến cho thị trường vận tải liên tục giảm điểm.

Tuy nhiên, về cơ bản, với nhu cầu luân chuyển hàng hoá tích cực và mức cước tăng cao, thị trường tàu hàng khô năm 2021 nhìn chung đã khởi sắc hơn rất nhiều so với những năm gần đây.

- *Thị trường vận tải dầu sản phẩm*: Đại dịch Covid-19 khiến nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu giảm mạnh là nguyên nhân chính làm cho thị trường vận tải dầu sản phẩm trong năm 2021 diễn biến rất âm ảm trên hầu hết tất cả các tuyến vận chuyển.

Ngay cả quý 4, theo thông lệ hàng năm sẽ có sự khởi sắc hơn, thị trường vận tải dầu sản phẩm cỡ MR vẫn tiếp tục suy giảm trên nhiều tuyến do tình hình đi lại tại nhiều quốc gia bị hạn chế bởi lo ngại diễn biến phức tạp hơn của biến chủng Covid mới Omicron. Mức cước giảm mạnh và có rất ít giao dịch nên số lượng tàu nằm chờ kế hoạch tại khu vực Singapore có thời điểm lên tới 40 tàu. Nửa cuối tháng 12, thị trường có sự khởi sắc hơn tại khu vực Bắc Á nhưng thị trường khu vực Đông Nam Á vẫn âm ảm.

- *Thị trường container nội địa*: Nhìn chung, thị trường vận tải container nội địa năm 2021 được duy trì ở mức tốt, ngoại trừ tháng 7 và tháng 8. Trong quý 1, sản lượng và đơn giá cước đều được cải thiện, đặc biệt với chiều từ Tp. Hồ Chí Minh ra Hải Phòng. Tàu Fortune Navigator lên đà từ 05/2 và bàn giao lại tàu để khai thác ngày 05/3/2021.

Đến quý 2, sản lượng hàng chững lại một chút và có xu hướng giảm so với những tháng trước do thị trường vào mùa thấp điểm. Về cuối quý 2, thị trường có một số biến động. Chiều HCM-HP sản lượng giảm yếu do miền Bắc vào vụ mùa nên không nhập hàng từ phía Nam ra, các mặt hàng khác giảm do tác động thêm của dịch Covid lây lan mạnh ở miền Nam. Tuy nhiên, chiều HP-HCM sản lượng hàng lại tăng do một số tàu lên đà (VIMC, Vietsun), hàng phân bón đóng nhiều, miền Bắc vào mùa nên nhu cầu thu hoạch, vận chuyển nông sản vào miền Nam cao hơn bình thường.

Đầu quý 3, thị trường có sự điều chỉnh giảm khi dịch bệnh bùng phát tại các tỉnh phía Nam khiến cho TP. HCM và các tỉnh thành phía Nam siết chặt việc giãn cách. Sau đó, từ cuối tháng 7, khi Hà Nội thực hiện giãn cách toàn thành phố thì thị trường giảm đột ngột trên cả hai chiều, sản lượng xếp tàu của các lines chỉ còn 50-60%. Tuy nhiên, về cuối quý, chiều HCM-HPH đã tốt lên do có thêm nhu cầu vận chuyển vỏ container của các Lines ngoại với mức cước cao. Thêm vào đó, do một số Lines nội địa rút tàu cho các lines ngoại thuê chạy tuyến quốc tế để tận dụng mức cước TC cao nên khi nhu cầu vận chuyển hàng tăng thì cước vận chuyển nội địa cũng tăng. Công ty tận dụng cơ hội cho thuê ra ngoài 1 tàu với mức cước khá cao đồng thời đàm phán với một số lines khác để fix slot/đổi slot nhằm đảm bảo vận chuyển hàng hoá cho khách hàng truyền thống của Công ty.

Nhu cầu vận chuyển trên thị trường container nội địa trong quý 4 ở mức cao trên cả 2 chiều đồng thời các hãng áp dụng thêm phụ phí do một số chi phí tăng, đặc biệt là chi phí nhiên liệu. Quý 4 cũng là mùa cao điểm trong năm, sản lượng hàng hóa tăng trong khi lượng cung tàu tuyến nội địa vẫn duy trì ở mức

thấp (50%) so với những năm trước do các hãng cho thuê tàu ra ngoài nên tàu container của Công ty được khai thác hiệu quả hơn.

- *Đối với các tàu thuê ngoài:* Trong năm, Công ty tiếp tục tìm kiếm và thuê thêm một số tàu ngoài để tăng doanh thu, nâng cao năng lực vận chuyển, tăng khả năng quay vòng kết hợp đảo lịch tàu và giảm thời gian chạy không hàng. Tổng doanh thu các tàu thuê ngoài năm 2021 là 74,89 tỷ đồng, chiếm khoảng 5,4% tổng doanh thu vận tải toàn Công ty.

2. Những khó khăn, thuận lợi và giải pháp chính đã áp dụng trong năm 2021 để hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh

2.1. Khó khăn

- Công ty vẫn còn chi phí tài chính khá lớn về khấu hao và các khoản vay đầu tư mua và đóng mới tàu trước kia tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB)

- Sau một thời gian dài khó khăn, quy mô đội tàu giảm và chất lượng của đội tàu cũng không được như trước do tàu già hơn. Trong khi đó, cơ hội để đầu tư phát triển và trẻ hóa đội tàu gặp trở ngại từ quy định về cơ chế mua/bán tàu và giá tàu đã bị đẩy lên quá cao.

- Thị trường vẫn có những biến động khó lường do dịch bệnh và tình hình chính trị thế giới, đặc biệt thị trường tàu dầu rất ảm đạm trong gần như cả năm qua;

- Nguồn nhân lực cung cấp cho ngành hàng hải cả trên bờ và dưới tàu đang thiếu hụt trầm trọng. Đặc biệt, do ảnh hưởng của dịch Covid 19 kéo dài, nhiều quốc gia thực hiện phong tỏa/cấm bay nên việc thay thế thuyền viên ở nước ngoài là gần như không thể. Vì vậy, nhiều chủ tàu nước ngoài coi Việt Nam là nơi trung chuyển để thay thuyền viên, thậm chí một số chủ tàu nước ngoài đã thay đổi toàn thuyền bộ là người nước ngoài bằng cả thuyền bộ Việt Nam với mức lương cao hơn rất nhiều so với mức lương khối tàu nội nên đã dẫn đến một số lượng lớn thuyền viên đơn phương chấm dứt hợp đồng đối với Công ty... Trong khi đó, việc tuyển dụng các chức danh này có trình độ Đại học, Cao đẳng đang gặp khó khăn do các sinh viên chuyên ngành Hàng hải có nhiều cơ hội nghề nghiệp hấp dẫn hơn ở trên bờ.

- Thị trường có xu hướng chuyển sang vận chuyển những lô hàng lớn hơn, yêu cầu tuổi tàu trẻ hơn những tàu mà Công ty đang sở hữu.

- Các qui định, tiêu chuẩn của bộ luật quản lý an toàn hàng hải do tổ chức hàng hải thế giới (IMO) ban hành ngày càng khắt khe hơn đối với vấn đề ô nhiễm và phòng chống ô nhiễm dầu... đòi hỏi phải có những tàu hiện đại và tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn cao. Điều này cũng đồng nghĩa với chi phí sửa chữa, bảo quản bảo dưỡng để duy trì tình trạng tàu và chi phí đầu tư phát triển đội tàu tăng lên nhiều.

2.2. Thuận lợi

Dù gặp nhiều khó khăn kể trên, tuy nhiên Công ty cũng nhận được và tận dụng những cơ hội của mình để hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch SXKD trong năm 2021:

- Công ty nhận được sự quan tâm, hỗ trợ về cơ chế, chính sách của Chính phủ, của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong việc tái cơ cấu toàn diện. Công ty đã hoàn thành việc tái cơ cấu tài chính và trả được gần như toàn bộ nợ với các ngân hàng thương mại, giảm mạnh được chi phí tài chính lãi vay.

- Thị trường vận tải biển, đặc biệt là hàng khô và container năm 2021 có sự khởi sắc đột biến. Công ty đã bám sát các diễn biến của thị trường và tận dụng cơ hội để cải thiện, nâng cao hiệu quả hoạt động của các tàu, nhất là một số tàu hàng khô và hai tàu container.

- Hội đồng quản trị, Đảng ủy, Ban điều hành, Công đoàn Công ty luôn đoàn kết thống nhất trong việc xây dựng và thực hiện các mục tiêu Nghị quyết Hội nghị Người lao động, của Đại hội đồng cổ đông, tạo sự tin tưởng cho tập thể người lao động và các cổ đông của Công ty. Đặc biệt là khối sỹ quan thuyền viên đã có nhiều cố gắng nỗ lực khi công tác trên tàu trong giai đoạn ảnh hưởng nặng nề bởi dịch bệnh Covid-19 vừa qua.

- Công ty có nguồn nhân lực cả trên bờ lẫn dưới tàu hầu hết đều được qua tuyển chọn, đào tạo và sử dụng bài bản, có thể đáp ứng được việc kinh doanh, quản lý, khai thác nhiều chủng loại tàu với yêu cầu khắt khe từ các cơ quan phân cấp, chủ hàng, chủ cảng.

- Có sự đồng lòng từ Lãnh đạo Công ty đến Người lao động vì mục tiêu cao nhất là hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp, cùng với sự phối hợp nhịp nhàng giữa chính quyền, công đoàn và các tổ chức đoàn thể tại doanh nghiệp.

2.3. Một số giải pháp chính Công ty đã áp dụng để cơ bản hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch năm 2021

a) Giải pháp về tái cơ cấu

- Công ty đã tích cực đàm phán với ngân hàng Bảo Việt và đã hoàn thành việc tái cơ cấu, trả hết khoản nợ vay tại ngân hàng này.

- Tiếp tục rà soát, thực hiện việc sắp xếp lại bộ máy tổ chức theo hướng tinh gọn, hiệu quả hơn. Đến 31/12/2021, số lao động tại khối văn phòng còn 155 người, giảm 51 người so với trước cơ cấu, tương đương giảm 24,7%.

- Tái cơ cấu đội tàu: Công ty đã thanh lý xong tàu Đại Nam, là tàu dầu tuổi cao, hết hầu hao để thu hồi vốn phục vụ sản xuất kinh doanh của Công ty. Để tăng năng lực vận chuyển cho đội tàu dầu, trong năm Công ty đã thuê 02 tàu dầu sản phẩm là tàu Đại An và Đại Phú theo hình thức thuê tàu trần trong 03 năm để khai thác và quản lý.

b) Giải pháp về khai thác đội tàu

- Đối với khối tàu hàng khô: Trước tình hình thị trường có nhiều diễn biến tăng bất thường với biên độ dao động lớn như năm 2021, Vosco đã chủ động lựa chọn hình thức khai thác phù hợp, kết hợp ký hợp đồng cho thuê tàu dài hạn và ngắn hạn một cách linh hoạt tùy từng thời điểm để cố gắng tận dụng tốt nhất cơ hội mà thị trường mang lại, giảm thiểu những rủi ro do dịch bệnh cũng như chính sách thắt chặt kiểm soát của nhiều nước và thời tiết gây ra.

Về chiến lược khai thác tàu, khi thị trường cao điểm sẽ ưu tiên ký hợp đồng với thời hạn 2-3 chuyến hàng tương ứng với khoảng 3 tháng cho 1/3 đến 1/2 số tàu đã trên 15 tuổi để đảm bảo tính ổn định về hiệu quả kinh tế. Việc giữ lại tàu có tình trạng kỹ thuật tốt và còn trẻ sẽ có lợi thế là có thể ký giá cao hơn nếu thị trường tiếp tục tăng nóng ngắn hạn hoặc hạn chế sự sụt giảm về cước khi thị trường chững lại hay đi xuống. Thêm vào đó, việc bố trí tàu thật hợp lý khi đến thời gian lên đà sửa chữa và công tác thay thuyền viên đảm bảo hiệu quả nhất về chi phí và giảm thiểu thời gian off-hire.

Mặt khác, Công ty cũng luôn duy trì mục tiêu đặt khách hàng làm trung tâm trong hoạt động của mình, đặc biệt là đối với những khách hàng tiềm năng, có tình hình tài chính tốt và nguồn hàng ổn định. Nhờ sự hợp tác tốt và phương châm hài hòa lợi ích, hỗ trợ kỹ thuật những bạn hàng này trong những lúc họ cần tàu nên khi thị trường có khó khăn thì Vosco cũng luôn nhận được sự hỗ trợ ngược trở lại, đảm bảo được sự ổn định hơn về giá thuê cũng như thời gian thuê tàu theo hợp đồng.

- Đối với khối tàu dầu, trong bối cảnh thị trường vận tải dầu sản phẩm suy giảm mạnh, cộng hưởng tới việc tàu Đại Minh đã 17 tuổi, là tuổi cao so với các tàu dầu sản phẩm, nên gặp nhiều khó khăn khi các Oil Majors vetting tàu và ký hàng, Công ty đã nỗ lực ký thành công hợp đồng T/C tàu Đại Minh với Petronas cho thời hạn thuê 6 tháng với mức cước tốt so với mức bình quân chung trên thị trường.

- Đối với khối tàu container: Trong năm, Công ty đã tận dụng tốt diễn biến thị trường để tăng hiệu quả khai thác tàu. Khi Tp. HCM và nhiều tỉnh phía nam thực hiện giãn cách xã hội vào tháng 7, thị trường nội địa bị đóng băng, Công ty đã cho thuê T/C 01 tàu ra ngoài để tận dụng mức cước thuê tàu cao trên thị trường, giữ lại 01 tàu khai thác tuyến nội địa để duy trì hệ thống khách hàng và tận dụng những cơ hội của thị trường nội địa khởi sắc sau dịch bệnh. Trong thời gian này, Công ty đã ký hợp đồng với các hãng tàu khác để trao đổi chỗ, book slot để đảm bảo sản lượng, tần suất đi tàu cho các khách lớn. Sau thời gian giãn cách, thị trường vận chuyển container bùng nổ, Công ty ký kết thêm được một số hợp đồng với một số khách hàng lớn... để tăng sản lượng vận chuyển, tận dụng mức cước cao. Các tàu container hoạt động ổn định và hiệu quả kinh doanh được cải thiện rất nhiều so với những năm trước.

c) Giải pháp về quản lý kỹ thuật, nhiên liệu, phụ tùng, vật tư

Công ty luôn xác định việc quản lý, duy trì tốt tình trạng kỹ thuật của đội tàu và kiểm soát chi phí, đặc biệt là các chi phí lớn như nhiên liệu, phụ tùng, vật tư có tầm quan trọng đặc biệt đối với hiệu quả kinh doanh của Công ty. Đồng thời, tiếp tục tăng cường kiểm soát chặt chẽ các thông số liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu của tàu hàng ngày cũng như trong Nhật ký máy để phát hiện xử lý kịp thời khi có dấu hiệu bất thường, lựa chọn vòng quay khai thác tối ưu và hành trình hợp lý cho từng tàu, sơn chống hà, lắp chân vịt phụ để tiết kiệm nhiên liệu.

Để tiết kiệm thời gian và chi phí lên đà, việc sửa chữa lên đà tại Trung Quốc được đánh giá là hiệu quả hơn. Tuy nhiên, do chính sách Zero Covid của chính phủ Trung Quốc nên việc bố trí chuyên viên kỹ thuật sang giám sát sửa chữa gần như không thực hiện được. Công ty đã mạnh dạn đưa tàu Vosco Unity vào đà Zhoushan Xinya, Trung Quốc trong điều kiện các chuyên viên kỹ thuật không thể sang hỗ trợ và thực hiện việc giám sát, hỗ trợ sửa chữa từ xa thông qua việc thiết lập các đường kết nối thường xuyên với nhà máy, đăng kiểm, các nhà thầu phụ và đặc biệt với thuyền viên. Các chuyên viên tham gia trực tiếp vào các cuộc họp, công việc sửa chữa, việc kiểm tra thực tế do thuyền viên thực hiện. Tàu Vosco Unity đã hoàn thành sửa chữa định kỳ SS4 cùng với việc lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast tại Zhoushan Xinya theo đúng kế hoạch 18 ngày, nhanh hơn rất nhiều so với nếu lên đà sửa chữa tại Việt Nam. Đây là tiền đề và kinh nghiệm để Công ty có thể tiếp tục tiến hành sửa chữa tại Trung Quốc, tránh việc các chủ tàu Việt Nam hầu như chỉ tập trung đưa tàu về lên đà tại Việt Nam với thời gian kéo dài và chi phí sửa chữa tăng cao hơn nhiều.

d) Giải pháp về nguồn nhân lực

Thuyền viên là nguồn nhân lực quan trọng trong hoạt động khai thác tàu và đóng góp lớn vào kết quả kinh doanh chung của Công ty. Trong giai đoạn dịch bệnh Covid diễn biến phức tạp vừa qua, Công ty đã chủ động, nỗ lực áp dụng các biện pháp để bảo vệ sức khỏe cho thuyền viên yên tâm công tác như nhanh chóng liên hệ tiêm vắc xin, cấp máy tạo ô xy cũng như thuốc men, quần áo bảo hộ, khẩu trang y tế, dung dịch sát khuẩn... cho các tàu; thường xuyên cập nhật diễn biến về dịch bệnh để các tàu nắm được và áp dụng các biện pháp phù hợp.

Việc thay thế thuyền viên gặp nhiều khó khăn do chính sách phòng chống dịch của các quốc gia. Bên cạnh đó, khi tàu đến các cảng, ngay cả khi tàu về Việt Nam, thuyền viên trên tàu bị giám sát ở chế độ đặc biệt không được đi bờ, thậm chí không được xuống cầu cảng làm ảnh hưởng lớn tới tâm lý của sỹ quan, thuyền viên. Nhiều thuyền viên phải bắt đầc dĩ làm việc trên tàu với thời gian dài hơn thời gian của hợp đồng đã ký và rất nhiều giấy tờ của họ đã bị hết hạn. Công ty đã cố gắng tìm cách đưa các tàu về Việt Nam thay người, dù có những chuyến chạy rỗng hoặc đi chệnh hướng, chịu thiệt hại phát sinh nhiều chi phí và cả chi phí đưa thuyền viên đi cách ly.

Ngoài ra, Công ty cũng không ngừng nâng cao thu nhập và điều kiện việc làm cho thuyền viên: Với mục đích để thu hút và giữ chân nguồn lực là những thuyền viên có chất lượng, Công ty đã và sẽ thực hiện việc trả lương cho người lao động phù hợp với thị trường việc làm thuyền viên trong điều kiện đại dịch và sự thiếu hụt thuyền viên trên toàn thế giới tăng cao. Bên cạnh đó, còn có các hình thức động viên, quan tâm kịp thời về vật chất và tinh thần cho thuyền viên khi gặp khó khăn.

Để gia tăng số lượng và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, Công ty đã và tiếp tục áp dụng một số giải pháp sau:

- Đa dạng các kênh tuyển dụng từ nguồn sinh viên hoặc qua các trung tâm thuyền viên: chủ động làm việc với các trường để có nguồn sinh viên đầu vào ổn định hàng năm, trong đó bao gồm việc tài trợ học bổng cho sinh viên có cam kết làm việc tại Vosco sau khi tốt nghiệp;

Thông qua các trung tâm giới thiệu thuyền viên có uy tín để được cung cấp các chức danh khi cần là các thuyền viên có CV tốt, đã có kinh nghiệm hoặc các thuyền viên là người nước ngoài có chất lượng, mức lương hợp lý.

- Nâng cao thu nhập, cải thiện môi trường làm việc và việc làm cho thuyền viên: Để thu hút và giữ chân nguồn lực thuyền viên có chất lượng Công ty đã và sẽ thực hiện việc trả lương cho người lao động phù hợp với thị trường việc làm thuyền viên và có các hình thức động viên, quan tâm kịp thời về vật chất cho thuyền viên.

- Gia tăng các kênh đối thoại, trao đổi và nắm bắt kịp thời tâm tư, nguyện vọng của thuyền viên để có các chính sách điều chỉnh kịp thời và động viên tinh thần cho thuyền viên.

Với các biện pháp trên đây, đến hiện nay Công ty vẫn cơ bản duy trì được lực lượng lao động ổn định, đáp ứng nhu cầu khai thác tàu cũng như cung ứng thuyền viên cho các chủ tàu bên ngoài.

e) Giải pháp về chuyển đổi số

Thực hiện chuyển đổi số trong công tác quản lý, Công ty thành lập Ban ERP để hỗ trợ Lãnh đạo Công ty trong việc chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo. VOSCO đã thuê ngoài cũng như tự phát triển thêm nhiều phần mềm để tăng cường quản lý công việc: nâng cao năng suất và hiệu quả lao động, đồng thời tạo thuận lợi cho việc kiểm tra, giám sát. Công ty đang sử dụng phần mềm Tài chính kế toán của Công ty FAST làm phần mềm lõi và đã đặt ra nhiều yêu cầu tạo các API kết nối để liên thông dữ liệu với hệ các phần mềm nội bộ của VOSCO.

Thời gian tới tùy theo tiến độ xây dựng các phần mềm của công ty để đưa ra những yêu cầu kết nối phù hợp. Căn cứ các dữ liệu đã được đẩy về phần mềm Kế toán sẽ đặt ra thêm các yêu cầu bổ sung các báo cáo quản trị thông minh (BI) cần thiết.

3. Đánh giá kết quả sản xuất kinh doanh năm 2021

3.1. Nguyên nhân và các yếu tố tác động đến kết quả SXKD

- Nguyên nhân khách quan:

+ Mặc dù đại dịch Covid-19 tiếp tục diễn biến phức tạp với nhiều biến chủng mới trên phạm vi toàn cầu nhưng các quốc gia đã thực hiện các chính sách để vừa chống dịch vừa ổn định kinh tế đồng thời việc triển khai tiêm phòng vắc xin trên diện rộng đã mang lại những hiệu quả tích cực trong việc phòng chống dịch.

+ Thị trường tàu hàng khô và tàu container khởi sắc hơn so với nhiều năm gần đây, tuy nhiên thị trường tàu dầu sản phẩm lại sụt giảm trong hầu hết cả năm.

- Ông Nguyễn Quang Minh Phó Tổng giám đốc (đến 30/6/2021)

- Ông Hoàng Hữu Hùng Phó Tổng giám đốc;
- Ông Đặng Hồng Trường Phó Tổng giám đốc;
- Ông Nguyễn Bá Trường Kế toán trưởng.

b) Tóm tắt lý lịch của Ban điều hành

– Ông Nguyễn Quang Minh- Phó Tổng Giám đốc đến 30/6/2021, UV. HĐQT từ 28/6/2021 đến 04/8/2021, Chủ tịch HĐQT từ 04/8/2021 đến nay

1. Họ và tên: Nguyễn Quang Minh
2. Số CMND: 030890836. Ngày cấp: 15/9/2010. Nơi cấp: CA Hải Phòng.
3. Ngày tháng năm sinh: 08/7/1973
4. Quê quán: Thái Hưng – Thái Thụy – Thái Bình
5. Địa chỉ thường trú: số 13/4 ngõ 380 Tô Hiệu, Q.Lê Chân, TP.Hải Phòng
6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0225 3732628
7. Trình độ văn hoá: 12/12
8. Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kinh tế Vận tải biển.
9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp
10/1995 – 9/1997	Chuyên viên Phòng Kinh tế Đối ngoại, Công ty Vận tải biển Việt Nam (Vosco)
9/1997 – 8/1998	Chuyên viên Phòng Khai thác Thương vụ Vosco
8/1998 – 9/1999	Đại diện của Công ty Vận tải biển Việt Nam tại Thái Lan
9/1999 – 11/2010	Chuyên viên, Phó phòng, Trưởng phòng Vận tải Dầu khí Vosco
11/2010 – 7/2011	Phó Tổng giám đốc kiêm Trưởng phòng Vận tải Dầu khí Công ty cổ phần Vận tải biển VN
7/2011 – 4/2012	Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Vận tải biển VN
4/2012 – 27/4/2018	UV HĐQT, Phó Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển VN
27/4/2018 đến 28/6/2021	Phó Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển VN
Từ 28/6/2021 đến 04/8/2021	Thành viên HĐQT Công ty CP Vận tải biển VN
Từ 04/8/2021 đến nay	Chủ tịch HĐQT Công ty CP Vận tải biển VN

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Chủ tịch HĐQT

- Tổng Giám đốc – Ông Cao Minh Tuấn

1. Họ và tên: Cao Minh Tuấn

2. Số CMND: 023414257. Ngày cấp: 08/6/2011. Nơi cấp: CA TP.Hồ Chí Minh.

3. Ngày tháng năm sinh: 25/7/1963

4. Quê quán: Hải Phòng

5. Địa chỉ thường trú: Số 5E, Nguyễn Đình Chiểu, P.Đa Kao, Q.1, TP. HCM

6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0225 3731952

7. Trình độ văn hoá: 10/10

8. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư Kinh tế vận tải biển.

9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp
1986-1992	Quản trị tàu biển trên các tàu của Công ty Vận tải biển III
1992-1997	Nhân viên khai thác thương vụ Chi nhánh Công ty Vận tải biển III tại TP. Hồ Chí Minh
1997-1999	Phó giám đốc Chi nhánh Công ty Vận tải biển III tại TP.HCM
1999-2006	Giám đốc Chi nhánh Công ty Vận tải biển III tại TP.HCM
2006-2007	Phó Tổng giám đốc Công ty Vận tải biển III
2007 – 6/2013	Phó Chủ tịch HĐQT, Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển Vinaship
6/2013 -12/2014	Thành viên HĐQT, Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển VN
12/2014 – đến nay	Phó Chủ tịch HĐQT, Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển Việt Nam

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Phó Chủ tịch HĐQT, Tổng Giám đốc

- Phó Tổng Giám đốc – Ông Lê Việt Tiến

1. Họ và tên: Lê Việt Tiến

2. Số CMND: 030985465. Ngày cấp: 05/05/2006. Nơi cấp: CA Hải Phòng.

3. Ngày tháng năm sinh: 03/11/1961

4. Quê quán: Triệu Lễ - Triệu Hải – Quảng Trị

5. Địa chỉ thường trú: Số 02 Ngô Gia Tự, Cát Bi, Hải Phòng

6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0225 3733839

7. Trình độ văn hoá: 10/10

8. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư kinh tế vận tải biển.

9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp

05/1987-07/1989	Giáo viên Trường Đại học Hàng Hải – Hải Phòng
7/1989-12/1993	Chuyên viên phòng Tổ chức cán bộ Công ty Vận tải biển Việt Nam (Vosco)
12/1993-04/1997	Chuyên viên phòng Khai thác thương vụ Vosco
04/1997 – 09/1998	Phó phòng Khai thác Thương vụ kiêm đại diện Vosco tại Bangkok – Thái Lan
09/1998 – 09/2004	Phó phòng Khai thác thương vụ Vosco
09/2004 – 12/2007	Trưởng phòng Khai thác thương vụ Công ty Vận tải biển Việt Nam
12/2007 – 04/2009	Trưởng phòng Khai thác thương vụ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam
04/2009 – 10/2010	Phó Tổng Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Việt nam
10/2010 – 4/2012	UV HĐQT, Phó Tổng Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam
4/2012 – 4/2013	Phó chủ tịch HĐQT, Phó Tổng Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam
4/2013 – 4/2019	Thành viên viên HĐQT, Phó Tổng Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam
4/2019 – đến nay	Phó Tổng Giám đốc Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Phó Tổng Giám đốc

- Phó Tổng Giám đốc - Ông Hoàng Hữu Hùng

1. Họ và tên: Hoàng Hữu Hùng

2. Số CMND: 030985412. Ngày cấp: 13/7/2007. Nơi cấp: CA Hải Phòng.

3. Ngày tháng năm sinh: 20/9/1973

4. Quê quán: Trị Quận, Phú Ninh, Phú Thọ

5. Địa chỉ thường trú: số 18/97, Mê Linh, P. An Biên, Q. Lê Chân, TP. Hải Phòng

6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0224 3731944

7. Trình độ văn hoá: 12/12

8. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư Khai thác máy tàu thủy.

9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp
1998-2008	Thuyền viên Công ty Vận tải và thuê tàu biển Việt Nam (lần lượt đảm nhiệm các chức danh Thợ máy, Máy 4, Máy 3, Máy 2, Máy trưởng tàu biển)
2008-T12/2008	Chuyên viên Phòng Kỹ thuật, Chi nhánh Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam tại Hải Phòng

T12/2008-T9/2011	Chuyên viên phòng Kỹ thuật - Vosco
T9/2011-T8/2015	Phó trưởng phòng Kỹ thuật - Vosco
T8/2015-T3/2020	Phó trưởng phòng phụ trách, Trưởng phòng Vật tư Vosco
T3/2020 đến nay	Phó Tổng giám đốc Công ty CP Vận tải biển Việt Nam (Vosco)

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Phó Tổng giám đốc.

- Phó Tổng Giám đốc - Ông Đặng Hồng Trường

1. Họ và tên: Đặng Hồng Trường

2. Số CMND: 030885071. Ngày cấp: 04/11/2007. Nơi cấp: CA Hải Phòng.

3. Ngày tháng năm sinh: 18/9/1973

4. Quê quán: Khúc Thủy, Thanh Oai, Hà Nội

5. Địa chỉ thường trú: 21/34 Máy Tơ, P. Máy Tơ, Q. Ngô Quyền, TP.Hải Phòng

6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0225 3731652

7. Trình độ văn hoá: 12/12

8. Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kinh tế chuyên ngành Tổ chức và Quản lý vận tải.

9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp
T10/1995-T4/2000	Chuyên viên Phòng Khai thác, Phòng Tài chính kế toán Vosco
T4/2000 -T9/2001	Kế toán trưởng Công ty CP Vận tải biển Hải Âu
T9/2001-T9/2007	Chuyên viên, Phó trưởng phòng Tài chính Kế toán, Công ty Vận tải biển Việt Nam
T9/2007 - 6/2018	Phó phòng, Trưởng phòng Kế hoạch Đầu tư Vosco
T6/2018-3/2020	Trưởng phòng Nhân sự Thuyền viên Vosco
T3/2020 đến nay	Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Vận tải biển VN (Vosco)

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Phó Tổng giám đốc.

- Kế toán trưởng - Ông Nguyễn Bá Trường

1. Họ và tên: Nguyễn Bá Trường

2. Số CMND: 031094043 Ngày cấp: 18/12/2010 Nơi cấp: CA Hải Phòng

3. Ngày tháng năm sinh: 03/10/1973

4. Quê quán: Phường Dư Hàng Kênh, Q. Lê Chân, Tp. Hải Phòng

5. Địa chỉ thường trú: Phường Dư Hàng Kênh, Q.Lê Chân, TP.Hải Phòng

6. Số điện thoại liên lạc ở cơ quan: 0225 3731946

7. Trình độ văn hoá: 10/10

8. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư kinh tế vận tải biển; Chứng chỉ bồi dưỡng Kế toán trưởng doanh nghiệp do Học viện Tài chính cấp ngày 25/02/2013.

9. Quá trình công tác:

Thời gian	Nơi công tác/ Chức vụ, nghề nghiệp
8/1996- 5/2007	Chuyên viên Phòng Tài chính kế toán Công ty Vận tải biển Việt Nam
5/2007-3/2013	Phó trưởng phòng Tài chính Kế toán Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam
3/2013-7/2013	Trưởng phòng Tài chính Kế toán Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam
7/2013 đến nay	Kế toán trưởng kiêm Trưởng phòng Tài chính Kế toán Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam

10. Chức vụ công tác hiện nay ở Công ty: Kế toán trưởng kiêm Trưởng phòng Tài chính Kế toán

c) Tỷ lệ sở hữu cổ phần có quyền biểu quyết (tính đến 31/12/2021) của các thành viên Hội đồng Quản trị và Ban Điều hành:

STT	Tên	Chức danh	Tổng số cổ phần		Tỷ lệ (%)
			Đại diện phần vốn Nhà nước (Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam)	Cá nhân	
1	Nguyễn Quang Minh	Chủ tịch HĐQT	15.400.000	0	11
2	Cao Minh Tuấn	Phó CT HĐQT, TGD	14.000.000	75.000	10,535
3	Nguyễn Đình Tú	UV HĐQT	14.000.000	0	10
4	Phạm Thị Anh Thư	UV HĐQT	14.000.000	0	10
5	Nguyễn Thị Yến	UV HĐQT	14.000.000	0	10
6	Lý Quang Thái	UV HĐQT	0	0	0
7	Phạm Đăng Khoa	UV HĐQT	0	0	0
8	Lê Việt Tiến	Phó Tổng giám đốc	0	21.900	0,015
9	Hoàng Hữu Hùng	Phó Tổng giám đốc	0	980	0,0007
10	Đặng Hồng Trường	Phó Tổng giám đốc	0	1.000	0,0007
11	Nguyễn Bá Trường	Kế toán trưởng	0	3.900	0,0027

4.2. Những thay đổi trong ban điều hành: Trong năm 2021, có sự thay đổi như sau:

Ông Nguyễn Quang Minh thôi không giữ chức vụ Phó Tổng giám đốc kể từ ngày 30/6/2021

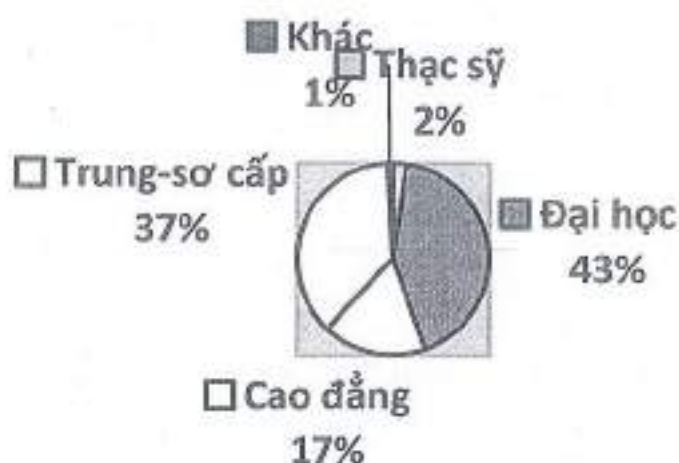
4.3. Số lượng cán bộ, nhân viên và các chính sách đối với người lao động

Tổng số lao động làm việc tại Công ty tính đến ngày 31/12/2021 là 922 người, trong đó nữ là 51 người. Lực lượng lao động trực tiếp (khỏi sỹ quan thuyền viên) là 767, lao động trên văn phòng phục vụ cho hoạt động đội tàu Công ty là 126 người và hỗ trợ hoạt động khác là 29 người. Trong năm qua, Công ty luôn quan tâm tới người lao động và đã triển khai nhiều giải pháp liên quan đến chế độ, quyền lợi Người lao động trong lĩnh vực lao động, tiền lương trong khả năng của Công ty; để có thu nhập cho người lao động phù hợp với mặt bằng chung của thị trường vận tải biển.

Cơ cấu lao động về trình độ và độ tuổi:

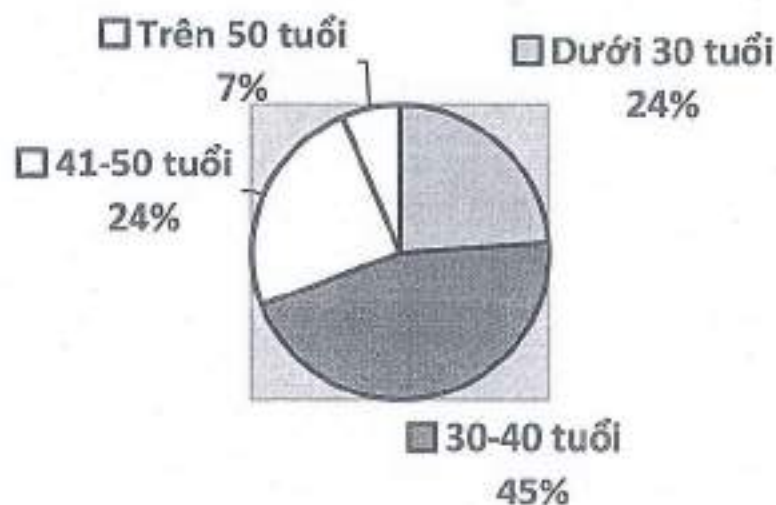
- Về trình độ: Thạc sỹ: 21 người; Đại học 389 người; Cao đẳng: 160 người; Trung cấp chuyên nghiệp, trung cấp nghề, sơ cấp: 345 người; Trình độ khác: 07 người.

Biểu đồ cơ cấu lao động theo trình độ



- Về độ tuổi: Đa số người lao động ở trong độ tuổi dưới 40 tuổi, cụ thể: Dưới 30 tuổi: 221 người; Từ 30 – 40 tuổi: 416 người; Từ 41 – 50 tuổi: 225 người; Trên 50 tuổi: 60 người.

Biểu đồ cơ cấu lao động theo độ tuổi



- Về việc làm và đảm bảo việc làm: Tất cả lao động được tuyển dụng vào công ty đều được ký Hợp đồng lao động và được bố trí công việc phù hợp với trình độ, năng lực và điều kiện SXKD của Công ty. Trong năm, Công ty đã tổ chức nhiều khóa đào tạo bồi dưỡng, cập nhật, nâng cao kỹ năng cũng như chuyên môn cho người lao động.

- Về thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi: Công ty đã thực hiện nghiêm túc các quy định về thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi để bảo đảm người lao động có thu nhập đồng thời cũng có thời gian nghỉ ngơi tái sản xuất sức lao động và quan tâm, chăm sóc gia đình, đặc biệt đối với đội ngũ thuyền viên Công ty. Công ty đã tổ chức khám sức khỏe thường niên, định kỳ cho toàn thể cán bộ nhân viên.

- Về bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm khác: Công ty thực hiện đóng đầy đủ và kịp thời các khoản bảo hiểm theo quy định, đảm bảo đầy đủ quyền lợi cho người lao động.

5. Tình hình đầu tư, tình hình thực hiện các dự án

Năm 2021, Công ty không thực hiện dự án đầu tư hoặc dự án lớn nào và cũng không phát sinh khoản đầu tư tài chính lớn trong năm. Công ty cũng không thực hiện chào bán chứng khoán để thực hiện các dự án.

Tình hình hoạt động và tài chính của các công ty liên kết

- Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Vosco (Vtsc): Tỷ lệ vốn góp của Vosco tại Vtsc hiện nay là 46,45%. Năm 2021, hoạt động kinh doanh của Vtsc tiếp tục gặp nhiều khó khăn do dịch bệnh Covid19 và các vấn đề về thị trường khiến Công ty phải cạnh tranh gay gắt với các đối thủ về mặt khách hàng và giá cả trên tất cả các ngành hàng mà đơn vị đang kinh doanh. Trước những khó khăn rất lớn đó, tập thể Lãnh đạo và người lao động VTSC đã nỗ lực, cố

gắng tận dụng mọi cơ hội, khắc phục khó khăn về thị trường, khách hàng và đối thủ cạnh tranh để duy trì sản lượng, doanh thu và mở rộng thị trường. Công ty đã nỗ lực tìm các nguồn cung giá tốt và đàm phán với Shell để có được mức giá cạnh tranh. Mảng sơn bột tĩnh điện về sản lượng gặp khó khăn do giá sơn Akzo tăng và ảnh hưởng dịch bệnh nhưng về doanh thu lại tăng trưởng so với năm trước do Công ty đã gia tăng được sản lượng hàng giá trị cao và có thêm một số khách hàng mới. Mảng sơn nước hàng hải, dầu nhờn công nghiệp và vòng bi đều phát triển được khách hàng mới.

Kết quả, tổng doanh thu năm 2021 của VTSC đạt 142,84 tỷ đồng, trong đó doanh thu thuần là 28,46 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế là 4,6 tỷ đồng, đạt 130% kế hoạch và bằng 96,2% so với năm 2020.

- Công ty cổ phần Đại lý tàu biển và Logistics Vosco (Vosal): Tỷ lệ vốn góp của Vosco tại Vtsc hiện nay là 36%. Năm 2021, thị trường container nội địa duy trì ở mức ổn định và khởi sắc. Đối với mảng dịch vụ đại lý giao nhận vận chuyển, Công ty đã nỗ lực tìm kiếm thêm khách hàng và tăng tỷ lệ hàng Door nội địa. Mảng dịch vụ đại lý tàu biển, ngoài khách hàng truyền thống là chủ tàu trong nước, Vosco còn làm đại lý cho các tàu nước ngoài đến xếp/dỡ hàng hoá tại các cảng biển của Việt Nam. Dịch vụ kinh doanh bãi chứa vỏ container gặp nhiều khó khăn do Vosco cho thuê TC tàu Fortune Navigator chạy quốc tế từ nửa cuối quý 3 nên lượng vỏ về bãi giảm nhiều. Vosco đã thực hiện nghiệp vụ kéo vỏ từ Chùa Vẽ về bãi kiểm tra và cấp cho khách hàng, dịch vụ đóng ô tô, nhận chứa vỏ container lạnh xuất tàu đồng thời tự thực hiện dịch vụ vệ sinh container. Với những nỗ lực trong việc tìm kiếm các cơ hội kinh doanh và tăng cường kiểm soát chi phí, tổng doanh thu năm 2021 của Vosco là 25,48 tỷ đồng, doanh thu thuần là 7,11 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế là 1,94 tỷ đồng.

- Vosco đã thành lập công con là Công ty TNHH MTV Cung ứng Nhân lực VOSCO (VCSC) và được Sở Kế hoạch Đầu tư Thành phố Hải Phòng cấp giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp từ ngày 20/7/2021. Tuy nhiên, do còn phải chờ làm các thủ tục xin cấp giấy phép xuất khẩu lao động nên trong năm 2021, VCSC chưa có hoạt động thu chi.

6. Tình hình tài chính

6.1 Tình hình tài chính

T T	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2021	Năm 2020	Tăng /giảm
1	Tổng giá trị tài sản	Tỷ đồng	2.746,62	2.807,80	-61,18
2	Doanh thu thuần	Tỷ đồng	1.423,85	1.280,01	143,84
3	Lợi nhuận thuần từ HĐKD	Tỷ đồng	354,37	-258,53	612,9
4	Lợi nhuận khác	Tỷ đồng	150,79	72,62	78,17
5	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	505,17	-185,90	691,07
6	Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	490,30	-185,90	676,2

7	Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức				
---	----------------------------	--	--	--	--

(Theo Báo cáo tài chính Hợp nhất 2021 đã kiểm toán)

6.2. Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2021	Năm 2020
1	<i>Chỉ tiêu về cơ cấu tài sản</i>			
	+ Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản	%	39,5	29,54
	+ Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản	%	62,5	70,46
2	<i>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</i>			
	+ Nợ phải trả/ Tổng nguồn vốn	%	63,26	81,47
	+ Nguồn vốn chủ sở hữu/ Tổng nguồn vốn	%	36,74	18,53
3	<i>Chỉ tiêu về năng lực hoạt động</i>			
	+ Vòng quay hàng tồn kho (Giá vốn hàng bán/ Hàng tồn kho bình quân)	Lần	13,19	14,73
	+ Vòng quay tổng tài sản (Doanh thu thuần/ Tổng tài sản bình quân)	Lần	0,50	0,43
4	<i>Khả năng thanh toán</i>			
	+ Khả năng thanh toán nhanh = (Tiền và các khoản tương đương tiền + các khoản phải thu + các khoản đầu tư ngắn hạn)/(Nợ ngắn hạn)	Lần	1,31	0,79
	+ Khả năng thanh toán hiện hành = (Tài sản ngắn hạn)/(Nợ ngắn hạn)	Lần	1,50	0,91
5	<i>Tỷ suất sinh lời</i>			
	+ Lợi nhuận sau thuế/ Doanh thu thuần	%	34,44	
	+ Lợi nhuận sau thuế / Vốn chủ sở hữu	%	48,59	
	+ Lợi nhuận sau thuế/ Tổng tài sản	%	17,85	
	+ Lợi nhuận từ hoạt động KD / Doanh thu thuần	%	24,89	

(Theo Báo cáo tài chính Hợp nhất 2021 đã kiểm toán)

7. Cơ cấu cổ đông, thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu

7.1. Cổ phần

Tổng số cổ phần đang lưu hành: 140.000.000 cổ phần

Cổ phần tự do chuyển nhượng: 140.000.000 cổ phần

Cổ phần bị hạn chế chuyển nhượng: 0 cổ phần

Công ty không có chứng khoán giao dịch tại nước ngoài hay bảo trợ việc phát hành và niêm yết chứng khoán tại nước ngoài

7.2. Cơ cấu cổ đông:

a) Cổ đông Nhà nước và cổ đông khác

- Thông tin chi tiết về cơ cấu cổ đông/thành viên góp vốn Nhà nước:

Cổ đông Nhà nước	Số cổ phần	Giá trị	Tỷ lệ
Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam Đại diện:	71.400.000	714.000.000.000	51%
1. Ông Nguyễn Quang Minh	15.400.000	154.000.000.000	11%
2. Ông Cao Minh Tuấn	14.000.000	140.000.000.000	10%
3. Ông Nguyễn Đình Tú	14.000.000	140.000.000.000	10 %
4. Bà Phạm Thị Anh Thư	14.000.000	140.000.000.000	10 %
5. Bà Nguyễn Thị Yến	14.000.000	140.000.000.000	10 %

- Cổ đông khác: 49%

- Thông tin chi tiết về từng cổ đông lớn (sở hữu từ 5% vốn trở lên):

T	Tên cổ đông	Số ĐKSH	Địa chỉ	Số cổ phần	Tỷ lệ (%)
1	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam	0100104595	Tòa nhà Ocean Park, số 1 Đào Duy Anh, Q.Đống Đa, Hà Nội	71.400.000	51,00
TỔNG CỘNG:				71.400.000	51

b) Cổ đông nước ngoài (tại thời điểm chốt danh sách cổ đông gần nhất năm 2021 (ngày 15/4/2021) để thực hiện quyền tham dự ĐHĐCĐ thường niên 2021)

TT	Tên cổ đông	Số ĐKSH	Địa chỉ	Số CP
1	Chan Wenpi	IB7166	No 125, Zhongxing Street, Zhutang Township, Changhua County 525, Taiwan	6.100
2	Chang Joong Hwan	IB8602	5/100D, Nam Thoi, Thoi Tam Thon, HocMon, TPHCM	9.000
3	Chang, Yu - Ling	IB4478	CT TNHH Công Nghiệp Liang Chi II (Việt Nam) - Khu phố Bình Phú, P. Bình Chuẩn, TX. Thuận An, Tỉnh Bình Dương	30.000
4	Chien, Yung-Chang	IC7534	Long Thanh Industrial zone, Long Thanh District, Dong Nai Province, Vietnam	2.000
5	Choi Jesin	IB9278	201D, Vinhomes Central Park, Binh Thanh, HCM	25.000
6	Han Jihye	IB5526	214B1A Nguyen Trai, Nguyen Cu Trinh Ward, District 1, HCMC Vietnam	100
7	Heo Yong Soo	IC7568	R4-86, Hung Gia 1, Phu My Hung, P. Tan Phong, Q7, TP. HCM	2.300
8	Hirochika	IS1365	Aichi Ken Toyohashi Shi	1.000

	Makino			
9	Hiya Tomoki	IC7666	Ngõ 14 Ngách 33, 105 Doãn Kế Thiện, Cầu Giấy, Hà Nội	500
10	Huang Chun Hua	IS9708	152 Thụy Khê, Tây Hồ, Hà Nội	1.305.000
11	Huang Jian Ming	IB1597	Công ty TNHH Advanced Multitech (VN) – KCN Nhơn Trạch 3, Nhơn Trạch, Đồng Nai	28.000
12	Huh Woonseok	IB1086	Vinhomes Central Park, 208 Nguyễn Hữu Cảnh, F22, Q.Bình Thạnh, Tòa C2, 1803	500
13	Hwang Sung Hoon	IB2312	2636 Jocheon Ri Jocheon Eup Jeju Si Jejudo Korea	20.000
14	Ishida Koichi	IA4162	5-18-17 Minamiyawata Ichikawashi Chibaken 272-0023	8.000
15	Jatuporn Laura Panyasiri	IB0671	Paseo Parkview Suite 142 Valero St. Salcedo Village Makati, Metro Manila 1227 Philippines	500
16	Jeong Choel	IB2001	1- 11- 15- 706 Uchiya Minami-ku, Saitama City, Satama, Japan	10.000
17	Ki Ho Choi	IA3269	Dongnam APT114 703ho, Jungwang-dong, Sihung-city, Kyonggi-do, Korea	4.200
18	Kim Jae Oh	IC6438	2A-2A4-13, Grand View B, Phú Mỹ Hưng, Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh	12.000
19	Kim Jungja	IC5229	Room 2101, A-7 Tower, An Binh City Apartment, no.232 Pham Van Dong street, North Tu Liem District, Hanoi.	100
20	Lai Yue Ting	IB9445	No. 5-3, Aly. 7, Ln. 24, Jinhua N. Rd., North Dist., Taichung City 404, Taiwan (R.O.C.)	300
21	Lee HeeWan	IB6114	Công ty TNHH Yakjin Hồ Chí Minh, Tầng 10, Tòa Nhà MB Sunny, Số 259 Đường Trần Hưng Đạo, Phường Cô Giang, Quận 1, TP. HCM, Việt Nam	1.000
22	Lee Jae Hak	IB2622	P611 Chung cư Thăng Long, 99 Mạc Thái Tổ, Yên Hòa, Cầu Giấy, Hà Nội	9.200
23	Leyal Erkartoglu Savas	IC2409	21-23 Nguyễn Thị Minh Khai, Somerset Chancellor Court, phường Bến Nghé, quận 1, HCM	2.500
24	Lin, Tzu-Yun	IA9579	No.12-2, Jinxing Rd., Xindian Dist., New Taipei City 231, Taiwan (R.O.C)	1.200
25	Marius Stanelis	IC5505	171/22 Cô Bắc, P.Cô Giang, Quận 1, TP.HCM	1.900
26	Myung NoJoon	IB2767	Domitory (C&H Tarps Co., Ltd), Thai Hoa Village, Tan Uyen District, Binh Duong Province, Viet Nam	240
27	Nguyen Dinh	IA6242	2415 Daneland St., Lakewood CA	29.490

	Tham		90712, USA	
28	Okada Masaki	IC3823	Sky Dragon Apartment 504, 358 Lach Tray st, Ngo Quyen Dist, Hai Phong	56.200
29	Park YoungGyu	IB6200	Golden palace, Mỹ Trì, Mỹ Đình, Từ Liêm, HN	100
30	Takao Sase	I00114	2-2-13 Fuseshinmachi, Kashiwa-shi, Chiba-ken, Japan	5.000
31	Wu, Ping-Hsiu	IA8982	NO 230, Henan Rd., Lingya Dist., Kaohsiung City 802., Taiwan (R.O.C)	9.310
32	Yang HeeJoo	IB1219	305/45 Phan Văn Hón, Phường Tân Thới Nhất, Quận 12, TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam	20.000
33	Yee Aun Tong	IS9191	No.2 Jalan USJ 4/7,UEP Subang Jaya 47600 Selangor Darul Ehsan Malaysia	15.000
34	Aizawa Securities Co., Ltd	CA2521	1-20-3, Nihonbashi, Chuo-Ku, Tokyo, JP 103-0027	21.900
35	Barclays Capital Securities Limited	CS3043	1 Churchill Place, London, E14 5HP	60.900
36	Croesus Global Equity Limited	CS1078	Suite 206, Victoria House, State House Avenue, Victoria, Seychelles.	40.000
37	KB Securities Co., Ltd	CA9209	21, Yeouinaru-ro 4-gil, Yeongdeungpo-gu, Seoul	190
38	Mirae Asset Daewoo Co., Ltd	CA2146	26, Eulji-ro 5-gil, jung-gu, Seoul, Korea	8.040
39	New-S Securities Co., Ltd	CS9483	Ebisu Bldg, 11-10, 3-Chome, Higashi, Shibuya-ku, Tokyo	12.000
40	NH Investment & Securities Co., Ltd.	CS2372	60, Yeoui-Daero, Yeongdeungpogu, Seoul, Korea	1.700
41	Samsung Securities Co., Ltd	CA9463	15 fl., 67, Sejong-daero, Jung-gu, Seoul, Korea	61.600
42	SBI Securities Co., Ltd	CA4878	6-1 Roppongi 1-Chome, Minato-ku, Tokyo, Japan	64.500
43	Choi Yoon Il	IS1093	55-1 Cheol San Dong Kwang Myung City Kyung Ki Do Korea	150.000
44	Ong Kian Soon	IA2281	29B Clementi, Crescent S599542, Singapore	380.000
45	J.P. Morgan Securities PLC	CS1965	25 Bank Street, Canary Wharf, London E14 5JP, United Kingdom.	475.500
46	Shinhan Investment Corp.	CS7490	23-2, Yoido-Dong, Youngdeungpo-gu, Seoul, 150-712, Korea	80

Số cổ phần sở hữu của cổ đông nước ngoài: 2.892.150 ; tỷ lệ 2,066 %

c) **Cổ đông trong nước:** Số lượng cổ phần 137.107.850; Tỷ lệ 97,934 %

d) **Cổ đông tổ chức:** Số lượng cổ phần 78.319.613; Tỷ lệ: 55,942 %

e) **Cổ đông cá nhân:** Số lượng cổ phần 61.680.387; Tỷ lệ: 44,058 %

f) **Số lượng cổ phiếu quỹ:** Công ty không có cổ phiếu quỹ.

7.3. Tình hình thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu: Từ khi chào bán ra công chúng, Công ty chưa tăng vốn, chưa phát hành cổ phiếu thường và chưa thực hiện trả cổ tức bằng cổ phiếu ...

7.4. Giao dịch cổ phiếu quỹ: Công ty không có cổ phiếu quỹ và trong năm 2021 không có giao dịch cổ phiếu quỹ.

7.5. Các chứng khoán khác: Công ty không thực hiện phát hành chứng khoán khác trong năm 2021.

8. Báo cáo tác động liên quan đến môi trường và xã hội của công ty – Báo cáo phát triển bền vững

Trong bối cảnh các nền kinh tế đều tham gia ngày càng sâu rộng hơn vào tiến trình toàn cầu hóa, với sự phát triển nhanh chóng của khoa học công nghệ, trước những nguy cơ về biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường, nguy cơ cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên... phát triển bền vững đang dần trở thành một trong những mục tiêu quan trọng của mỗi doanh nghiệp.

Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam, với bề dày truyền thống và sự tận tâm với khách hàng, tự hào là một trong những công ty vận tải biển hàng đầu của Việt Nam, phục vụ đông đảo khách hàng trong và ngoài nước. Trong quá trình phát triển của mình, chúng tôi không chỉ cam kết sẽ nỗ lực đảm bảo cung cấp cho khách hàng dịch vụ vận tải chất lượng, chuyên nghiệp và uy tín mà còn luôn chú trọng đến việc xây dựng chính sách phát triển bền vững và đề cao trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp, nhằm mục đích gia tăng lợi ích cho khách hàng, đối tác, cộng đồng, xã hội, góp phần vào sự phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

Vosco luôn coi việc thực hiện trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp không chỉ là những hành động giải quyết các vấn đề xã hội vì các mục đích từ thiện và nhân đạo mà Công ty còn hướng tới trách nhiệm xã hội bằng việc đặt ra mục tiêu đạt được sự cân bằng hoặc đáp ứng hài hoà những yêu cầu về kinh tế, môi trường và xã hội; đồng thời, đáp ứng những kỳ vọng của các cổ đông, khách hàng và đối tác.

Tổng giám đốc là người chịu trách nhiệm cao nhất và triển khai các chính sách, vấn đề về môi trường của Công ty.

8.1. Tác động lên môi trường

Công ty cũng luôn quan tâm đến việc phát triển kinh doanh gắn liền với việc bảo vệ môi trường. Các tàu của công ty tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp, hệ thống xử lý nước dẫn, xử lý nước thải và rác thải theo đúng quy chuẩn để giảm ô nhiễm môi trường biển. Công ty đã và đang áp dụng hệ thống SMMS và phần mềm "Kiểm soát chuỗi mua sắm và chi phí" vào công tác quản lý, mua sắm, sử dụng phụ tùng vật

tư để đảm bảo kiểm soát tốt chi phí. Công ty cũng luôn nghiên cứu để đưa ra chế độ chạy tàu hợp lý, kinh tế tùy theo diễn biến của thị trường vận tải, giá nhiên liệu và yêu cầu của Hợp đồng vận chuyển cùng với việc rà soát, điều chỉnh định mức tiêu thụ nhiên liệu cho các tàu để giảm lượng nhiên liệu tiêu thụ, giúp Công ty giảm chi phí nhiên liệu đồng thời giảm lượng khí phát thải ra môi trường.

8.2. Quản lý nguồn nguyên vật liệu

a) Tổng lượng nguyên vật liệu được sử dụng để sản xuất và đóng gói các sản phẩm và dịch vụ chính của tổ chức trong năm:

Đối với vật liệu, Công ty luôn rà soát các hạng mục phụ tùng và vật tư cần cấp cho khối văn phòng và cho đội tàu, liên tục theo dõi hành trình tàu để cấp vật tư cho tàu theo lô lớn, theo quý, tránh việc cấp phát nhỏ lẻ gây lãng phí nguồn vật liệu và tốn kém thêm chi phí cho khâu vận chuyển, giao nhận. Thường xuyên nhắc nhở, yêu cầu các tàu cân nhắc kỹ trước khi đặt phụ tùng, vật tư, tránh lãng phí không cần thiết. Các phòng có liên quan phối hợp kiểm soát lượng mua, cung cấp và sử dụng phụ tùng, vật tư. Thực hiện kiểm tra trực tiếp lượng tồn phụ tùng, vật tư quan trọng trên tàu. Tổng chi phí vật liệu đã cấp trong năm 2021 là hơn 100 tỷ đồng.

b) Báo cáo tỉ lệ phần trăm nguyên vật liệu được tái chế được sử dụng để sản xuất sản phẩm và dịch vụ chính của tổ chức: Các tàu Công ty có hệ thống chung cất nước ngọt từ nước biển để thuận tiện, tiết kiệm chi phí và tiết kiệm nguồn tài nguyên nước ngọt. Khi lựa chọn cung ứng vật liệu, Công ty cũng ưu tiên lựa chọn các loại vật liệu có thể tái chế. Ngoài ra, Công ty là đơn vị dịch vụ vận tải biển, không có hoạt động sản xuất nên không có hoạt động tái chế các nguyên vật liệu đã sử dụng.

c) Về việc sử dụng tài nguyên đất: Tại trụ sở chính, Công ty đã quản lý, khai thác và sử dụng tốt quỹ đất của mình để phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh. Đồng thời, tuân thủ đúng các quy định về bảo vệ môi trường. Công ty đã lắp đặt hệ thống xử lý nước thải và trong năm 2021 không bị xử phạt vi phạm các quy định về môi trường.

8.3. Tiêu thụ năng lượng, nhiên liệu

a) Năng lượng, nhiên liệu tiêu thụ

Đội tàu Vosco hoạt động rộng rãi trên các tuyến nội địa và quốc tế. Tổng lượng dầu FO và DO Công ty đã cấp cho đội tàu tiêu thụ trong năm lần lượt là hơn 12 nghìn tấn và 1,5 nghìn tấn, dầu nhớt là 509 nghìn lít. Từ 01/01/2020, đội tàu Công ty đã sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp để đáp ứng các quy định tại Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL), góp phần giảm ô nhiễm môi trường biển và ô nhiễm không khí.

b) Năng lượng, nhiên liệu tiết kiệm được thông qua các sáng kiến sử dụng năng lượng hiệu quả và các báo cáo sáng kiến tiết kiệm năng lượng:

Trong năm, Công ty đã áp dụng các giải pháp giảm tiêu thụ dầu FO cho một số tàu do khai thác ở công suất phù hợp, kết quả, lượng dầu FO tiết kiệm được là 75 tấn, tương đương khoảng 75.000 USD. Đồng thời, thực hiện các biện

pháp giảm tiêu thụ dầu nhờn, số lượng dầu nhờn tiết kiệm được là 33.574 lít, tương đương 86.600 USD.

8.4. Tiêu thụ nước

a) Nguồn cung cấp nước và lượng nước sử dụng tại trụ sở chính: nước máy

Lượng nước ngọt tiêu thụ trong năm 2021 tại trụ sở chính: 4.455 khối

b) Tỷ lệ phần trăm và tổng lượng nước tái chế và tái sử dụng: Tại trụ sở chính Công ty không có hệ thống tái chế nước. Công ty đã xây dựng và lắp đặt hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt trước khi thải ra hệ thống thoát nước chung của thành phố.

8.5. Tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường

a) Số lần bị xử phạt vi phạm do không tuân thủ luật pháp và các quy định về môi trường: trong năm 2021, Công ty không bị xử phạt vi phạm các quy định về môi trường.

b) Tổng số tiền do bị xử phạt vi phạm do không tuân thủ luật pháp và các quy định về môi trường: Công ty không bị xử phạt trong năm 2021.

8.6. Về xử lý rác thải: Các tàu Công ty có quy trình và hệ thống xử lý rác thải, tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về xả thải trên môi trường biển và tại các cảng biển. Tại trụ sở chính, Công ty có quy trình xử lý rác thải nội bộ và hợp đồng thu gom, xử lý rác thải với Công ty TNHH MTV Môi trường đô thị Hải Phòng.

8.7. Chính sách liên quan đến người lao động trong năm 2021

a) Số lượng lao động, mức lương trung bình đối với người lao động

Tổng số lao động làm việc tại Công ty tính đến ngày 31/12/2021 là 922 người, trong đó nữ là 51 người. Lực lượng lao động trực tiếp (khởi sự quan thuyền viên) là 767, lao động trên văn phòng phục vụ cho hoạt động đội tàu Công ty là 126 người và hỗ trợ hoạt động khác là 29 người.

Trong năm 2021, tiền lương bình quân của người lao động đạt 12,8 triệu đồng/người/tháng (*riêng khởi sự quan thuyền viên làm việc trực tiếp trên tàu, tiền lương bình quân là 32,5 triệu đồng/người/tháng*). Hàng tháng, Công ty đều thanh toán lương cho người lao động đầy đủ và đúng theo quy định.

b) Chính sách lao động nhằm đảm bảo sức khỏe, an toàn và phúc lợi của người lao động

Nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng hàng đầu để doanh nghiệp hoạt động tốt và phát triển. Do vậy, Công ty luôn chú trọng đến công tác phát triển nguồn nhân lực. Năm 2021, Công ty đã tiếp tục quan tâm tới việc phát huy môi trường làm việc hiệu quả, triển khai nhiều giải pháp liên quan đến chế độ, quyền lợi Người lao động trong lĩnh vực lao động, tiền lương, đảm bảo thu nhập cho người lao động ổn định và phù hợp với mặt bằng chung của thị trường vận tải biển. Công ty đã thực hiện việc đào tạo và cập nhật kiến thức, kỹ năng thường xuyên cho người lao động trên văn phòng và khởi sự quan thuyền viên. Công ty cũng tích cực tìm kiếm thuê thêm tàu nhằm tăng doanh thu, tạo thêm việc làm, cho

người lao động đồng thời chủ động tìm kiếm nguồn nhân lực, phối hợp với các trường Đại học, dạy nghề để đào tạo nhân lực sau đó tuyển dụng vào Công ty.

Người lao động trong Công ty được khám sức khỏe định kỳ, được hưởng đầy đủ các chế độ khi đau ốm.... và được đảm bảo các chế độ phúc lợi khác theo quy định của pháp luật. Trong năm, Công ty cũng đã tổ chức khen thưởng và biểu dương con cán bộ CBCNV, SQTV có thành tích xuất sắc trong học tập, tặng quà cho các cháu con CBCNV, SQTV nhân ngày 1/6 và Trung thu.

c) Về công tác bảo đảm an toàn vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ, bảo vệ môi trường, cải thiện điều kiện làm việc, nâng cao đời sống vật chất, tinh thần và đào tạo nghề cho người lao động:

Năm 2021, Công ty đã thực hiện nghiêm các quy định của Bộ Luật Lao động về an toàn lao động, vệ sinh lao động và công tác phòng chống cháy nổ. Tăng cường các biện pháp tuyên truyền, nâng cao nhận thức của Sĩ quan quản lý về ý nghĩa và tầm quan trọng của công tác bảo hộ lao động. Đồng thời, thường xuyên mở các lớp huấn luyện an toàn lao động cho thuyền viên mới tuyển dụng; cập nhật kiến thức về an toàn vệ sinh lao động, thông tin về tình hình tai nạn lao động liên quan đến vận hành, khai thác, sửa chữa tàu biển đến người lao động và đặc biệt là cho an toàn vệ sinh viên. Công ty chỉ đạo các tàu thực hiện nghiêm quy định thực hành cứu sinh, cứu hỏa và điều tra, thống kê, báo cáo về tình hình tai nạn lao động theo đúng thời gian quy định. Nhìn chung, môi trường làm việc của Sĩ quan thuyền viên và văn phòng được đảm bảo.

Đã tăng cường đào tạo, cập nhật chuyên môn cho các thuyền viên mới được tuyển dụng để nâng cao chất lượng thuyền viên trước khi điều động công tác trên tàu. Xây dựng cơ sở vật chất lớp học như xưởng hàn cắt, thuyền nghề; xây dựng phòng nghỉ cho các thuyền viên ở xa tham dự các lớp cập nhật.

Công ty cũng tạo điều kiện để người lao động sau tuyển dụng được đào tạo, học tập nâng cao tay nghề, kỹ năng, kiến thức. Sĩ quan thuyền viên Công ty được tham gia các lớp học cập nhật tại trụ sở chính và được đào tạo, cầm tay chỉ việc khi làm việc trực tiếp trên tàu. Đội ngũ cán bộ văn phòng được tham gia các khoá đào tạo nội bộ, đào tạo của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và các cơ sở đào tạo khác liên quan đến chuyên môn, nghiệp vụ, kỹ năng mềm và phát triển năng lực cá nhân.

Công ty cũng đã phát triển các chương trình đào tạo trực tuyến (E-learning) để hoạt động đào tạo được thực hiện thường xuyên và thuận tiện hơn.

8.8. Báo cáo liên quan đến trách nhiệm đối với cộng đồng địa phương

Trong năm, Công ty đã thực hiện tốt trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng, địa phương. Cụ thể như sau:

Đối với đoàn viên, Người lao động Công ty:

Công đoàn chủ động phối hợp với chuyên môn tổ chức các hoạt động thiết thực chăm lo Tết Nguyên đán cho CBCNV, sỹ quan, thuyền viên như: Thăm tặng quà cho các tàu làm hàng tại cảng Hải Phòng; hỗ trợ tặng quà cho các

CBCNV, SQTV có hoàn cảnh khó khăn, đau ốm, bị bệnh hiểm nghèo... Tặng quà cán bộ lãnh đạo hưu trí công đoàn.

Nhân ngày Thuyền viên thế giới 25/6, Công ty đã tặng quà cho các tàu và tổ chức thăm, tặng hoa và quà cho thuyền viên các tàu làm hàng tại cảng Hải Phòng.

Triển khai chương trình “75 nghìn sáng kiến, vượt khó, phát triển” do Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam phát động, Công ty đã hực hiện chương trình có nội dung cụ thể, các cán bộ, sỹ quan, thuyền viên có nhiều sáng kiến, giải pháp tiết kiệm làm lợi đã được áp dụng mang lại hiệu quả cao. Gửi tham gia với Website của Tổng Liên đoàn 06 sáng kiến; lựa chọn 02 sáng kiến tiêu biểu gửi lên Công đoàn Tổng công ty để đề nghị Tổng Liên đoàn biểu dương.

- Hướng ứng “Tháng hành động vì trẻ em”, Công ty đã tổ chức các hoạt động chăm lo cho con CBCNV, SQTV, trong đó dành sự quan tâm đặc biệt đến các cháu bị dị tật bẩm sinh, các cháu có hoàn cảnh khó khăn vượt khó vươn lên.

** Chăm lo cho NLD bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19:*

Trong năm 2021, trước tình hình dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp Ban lãnh đạo và Công đoàn Công ty đã tích cực triển khai các giải pháp ứng phó với dịch bệnh, duy trì ổn định hoạt động SXKD. Đồng thời, kịp thời hỗ trợ đoàn viên, người lao động có hoàn cảnh khó khăn, bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19; thực hiện trách nhiệm xã hội trong công tác phòng, chống dịch. Cụ thể:

- Tổ chức các hoạt động chăm lo đến người lao động, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên làm việc trong môi trường có nguy cơ cao bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19: thực hiện phun khử khuẩn, vệ sinh môi trường tại nơi làm việc; cấp phát khẩu trang cho CBCNV...

- Hỗ trợ cho các sỹ quan, thuyền viên phải cách ly tập trung khi thực hiện thay thuyền viên;

- Hỗ trợ khẩn cấp cho 39 đoàn viên, người lao động phía Nam bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19 trong đợt bùng phát dịch bệnh lần thứ 4 (từ ngày 27/4/2021);

** Hỗ trợ cộng đồng:*

- Cán bộ công nhân viên, sỹ quan, thuyền viên bằng tình cảm và trách nhiệm, tiếp tục chung sức, đồng lòng, tích cực tham gia ủng hộ Quỹ phòng, chống dịch Covid-19 của thành phố thông qua UBMTTQ thành phố;

- Tại buổi Lễ ra mắt Quỹ Vắc xin phòng chống COVID-19 của Trung ương, Công ty đã tham gia ủng hộ Quỹ 02 tỷ đồng.

- Ủng hộ kinh phí xây dựng nhà tình nghĩa thông qua Ban chỉ huy quân sự quận Ngô Quyền, TP. Hải Phòng và ủng hộ Quỹ “Vi người nghèo” thành phố Hải Phòng.

- Hỗ trợ CBCNV Cảng Sài Gòn với nhiều phần lương thực, thực phẩm, rau củ quả... chung tay cùng Cảng thực hiện 3 tại chỗ trong đợt chống dịch Covid-19 tháng 7/2021.

III. BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA BAN GIÁM ĐỐC

1. Đánh giá kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh

Đến ngày 31/12/2021, Vosco quản lý và khai thác đội tàu 13 chiếc với tổng trọng tải 459.070 dwt gồm 08 tàu hàng khô, hàng rời; 03 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu container, tuổi bình quân 17,2 tuổi. Đồng thời, trong năm có thuê định hạn voyage relet một số tàu hàng khô.

- *Thị trường tàu hàng khô* năm 2021 khởi sắc và tăng trưởng hơn nhiều so với những năm gần đây. Sau đợt giảm đầu tháng 02/2021 và tuần nghỉ lễ tết Âm lịch, thị trường đã tăng mạnh, đặc biệt là phân khúc tàu cỡ Supramax và Handymax với điểm nóng là thị trường Ấn Độ do lượng tàu thiếu hụt trong khi nhu cầu xuất khẩu quặng đi Trung Quốc tăng làm giá cước tăng, kéo theo thị trường Pacific cũng tăng trên tất cả các tuyến. Ngoài ra, do nhu cầu xuất khẩu nông sản từ Nam Mỹ nhiều nên một số người thuê tàu chấp nhận cho tàu ballast từ Đông Nam Á sang xếp hàng, càng làm cho thị trường thêm nhộn nhịp và các chủ tàu đã có nhiều phương án lựa chọn cho thuê tàu. Do đó, giá thuê tàu của các cỡ tàu nhỏ hơn – Handysize cũng được hưởng lợi rõ rệt. Sang tháng 3, tất cả các phân khúc tàu đều tăng điểm đều đặn hàng ngày. Một trong các nguyên nhân chính là do nền kinh tế Trung Quốc đã từng bước hồi phục dẫn đến nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu thô như than, quặng tăng mạnh. Bên cạnh đó, việc một số lượng lớn các tàu cỡ Panamax và Kamsamax bị tắc nghẽn tại các cảng Trung Quốc do chờ các hàng than và ngũ cốc từ Úc đã làm cho nguồn cung tàu nhất thời bị thiếu hụt.

Sang quý 3, thị trường có sự tăng trưởng rất mạnh mẽ dù tình hình dịch bệnh Covid vẫn còn diễn biến rất phức tạp nhưng hầu hết các quốc gia đã quen với việc chuyển sang trạng thái bình thường mới: vừa chống dịch vừa phát triển kinh tế, nên vẫn duy trì được sự ổn định về kinh tế tốt hơn so với năm 2020. Bên cạnh đó, sự hồi phục mạnh mẽ của nền kinh tế Trung Quốc với nhu cầu về nguyên liệu thô đã tăng đột biến để bù lại quãng thời gian dài hạn chế nhập khẩu cũng như trả đũa thương mại trong năm 2020. Thị trường vận tải biển thế giới đã được hưởng lợi lớn từ sự hồi phục đó.

Sau khi tăng liên tiếp trong quý 3 và lên đỉnh vào tháng 10, chỉ số BDI bắt đầu giảm nhanh và sâu trong quý 4. Nguyên nhân chính được cho là do Chính phủ Trung Quốc từ tháng 11 đã có chính sách hạn chế nhập khẩu các mặt hàng than, quặng để bảo hộ nền sản xuất trong nước khiến cho nhu cầu vận chuyển các mặt hàng này về Trung Quốc giảm mạnh. Đồng thời, do lượng nguyên liệu nhập về giảm mạnh nên lượng thành phẩm xuất đi, đặc biệt là sắt thép cũng sụt giảm nghiêm trọng. Trong khi đó, tình hình tắc nghẽn ở các cảng Trung Quốc đã được giải quyết nên có một số lượng lớn các tàu được giải phóng. Những nguyên nhân này dẫn đến sự mất cân đối cung – cầu về tàu và khiến cho thị trường vận tải liên tục giảm điểm.

Tuy nhiên, về cơ bản, với nhu cầu luân chuyển hàng hoá tích cực và mức cước tăng cao, thị trường tàu hàng khô năm 2021 nhìn chung đã khởi sắc hơn rất nhiều so với những năm gần đây.

- *Thị trường tàu dầu sản phẩm*: Đại dịch Covid-19 khiến nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu giảm mạnh là nguyên nhân chính làm cho thị trường vận tải dầu sản phẩm trong năm 2021 diễn biến rất âm ảm trên hầu hết tất cả các tuyến vận chuyển. Trong quý 1, do ảnh hưởng của kỳ nghỉ lễ Tết Âm lịch kéo dài và ảnh hưởng tiêu cực của dịch bệnh tại nhiều quốc gia khiến nhu cầu tiêu thụ, vận chuyển nhiên liệu giảm mạnh dẫn đến thị trường vận tải dầu sản phẩm sụt giảm nghiêm trọng trên hầu hết các tuyến vận chuyển trải dài từ vịnh Trung Đông, bờ Tây Ấn Độ đến khu vực Viễn Đông. Thị trường diễn biến vô cùng trầm lắng với rất ít giao dịch thành công. Số lượng tàu nằm chờ kế hoạch dài ngày tại Singapore, Hàn Quốc luôn duy trì ở mức khoảng trên 30 tàu. Thị trường vẫn tiếp tục diễn biến trì trệ trên nhiều tuyến vận chuyển từ khu vực Trung Đông, Đông Nam Á tới Bắc Á trong quý 2. Mặc dù các giao dịch cho những lô hàng có laycan vào khoảng thời gian này đã tăng hơn, tuy nhiên, cước vẫn chỉ ở mức thấp.

Trong quý 3, thị trường tiếp tục giảm mạnh trong tháng 7 nhưng đến nửa cuối tháng 8 lại bật tăng mạnh trên nhiều tuyến vận chuyển. Mức cước cho tuyến vận chuyển hàng "back-haul" từ Hàn Quốc, Nhật Bản đi Hồng Kông, Singapore tăng gần gấp đôi so với mức bình quân tháng 7. Sau đó, thị trường có những diễn biến trái chiều tại các khu vực khác nhau trong tháng 9. Cước vận chuyển hàng "back-haul" từ Nhật Bản, Hàn Quốc đi Singapore, Hồng Kông giảm bình quân khoảng 19% so với bình quân tháng 8. Trong khi đó, cước vận chuyển dầu sản phẩm tuyến "front-haul" từ Singapore đi Nhật Bản, Hàn Quốc lại tăng khoảng 8% nhưng hầu như giành cho các tàu relet của các traders lớn.

Trái với thông lệ hàng năm, thị trường vận tải dầu sản phẩm cỡ MR trong quý 4 tiếp tục suy giảm trên nhiều tuyến. Trong tháng 10, mức cước vận chuyển dầu sản phẩm trên các tuyến "front haul" từ Singapore đi Hàn Quốc, Nhật Bản, Úc giảm khoảng 12%; tuyến vận chuyển quanh khu vực Đông Nam Á giảm khoảng 7% so với bình quân tháng trước. Cước vận chuyển hàng "back-haul" từ Hàn Quốc, Nhật Bản đi Hồng Kông, Singapore cũng giảm khoảng 6% so với bình quân tháng 9. Thị trường khu vực Bắc Á thời gian cuối tháng 10 diễn biến khả quan hơn do nhu cầu xuất khẩu xăng tại Đài Loan và Hàn Quốc tăng lên nhưng cước cũng chỉ ở mức trung bình khá. Trong khi đó thị trường khu vực vịnh Trung Đông và bờ Tây Ấn Độ giảm mạnh.

- *Thị trường vận tải container nội địa* năm 2021 được duy trì ở mức khá tốt, ngoại trừ tháng 7 và tháng 8. Trong quý 1, sản lượng và đơn giá cước đều được cải thiện, đặc biệt với chiều từ Tp. Hồ Chí Minh ra Hải Phòng. Lượng hàng hoá đều cả hai chiều, cung cầu cân đối, tuy nhiên có sự sụt giảm về lượng hàng nhẹ (ô tô) do đặc thù mùa vụ. Tàu Fortune Navigator lên đà từ 05/2 và bàn giao lại tàu để khai thác ngày 05/3/2021.

Đến quý 2, sản lượng hàng chững lại một chút và có xu hướng giảm so với những tháng trước do thị trường vào mùa thấp điểm. Bên cạnh đó, các chuyến cuối tháng bị tác động thêm bởi sự bùng phát của dịch Covid ở 1 số tỉnh, thành nên các hãng tàu phải đồng loạt giảm cước để hút khách hàng. Về cuối

quý 2, thị trường có một số biến động. Chiều HCM-HP sản lượng giảm do miền Bắc vào vụ mùa nên không nhập hàng gạo từ phía Nam ra, các mặt hàng khác giảm do tác động thêm của dịch Covid lây lan mạnh ở miền Nam. Tuy nhiên, chiều HP-HCM sản lượng hàng lại tăng do một số tàu của các lines khác lên đà (VIMC, Vietsun), hàng phân bón đóng nhiều, miền Bắc vào mùa nên nhu cầu thu hoạch, vận chuyển nông sản vào miền Nam cao hơn bình thường.

Đầu quý 3, thị trường có sự điều chỉnh giảm khi dịch bệnh bùng phát tại các tỉnh phía Nam khiến cho TP. HCM và các tỉnh thành phía Nam siết chặt việc giãn cách. Sau đó, từ cuối tháng 7, khi TP. Hà Nội thực hiện giãn cách toàn thành phố thì thị trường giảm đột ngột trên cả hai chiều, sản lượng xếp tàu của các lines chỉ còn 50-60%. Tuy nhiên, về cuối quý, chiều HCM-HPH đã tốt lên do nhu cầu vận chuyển container rỗng của các Lines ngoại với mức cước cao. Thêm vào đó do một số Lines nội địa rút tàu cho các lines ngoại thuê để tận dụng mức cước TC cao nên khi nhu cầu vận chuyển hàng tăng thì cước cũng tăng. Vì thế từ tháng 9 sản lượng hàng hóa đã được cải thiện đáng kể trên cả 2 chiều.

Nhu cầu vận chuyển trên thị trường container nội địa trong quý 4 ở mức cao trên cả 2 chiều HCM và HP. Cước ở mức cao và các hãng áp dụng thêm phụ phí do một số chi phí tăng cao, đặc biệt là chi phí nhiên liệu.

Trong năm, Công ty đã tận dụng tốt cơ hội thị trường, cùng việc áp dụng các chính sách phù hợp đối với khách hàng, tăng sản lượng hàng door và slot nên 02 tàu container hoạt động ổn định và hiệu quả kinh doanh được cải thiện nhiều hơn so với những năm trước. Trong đó, 01 tàu cho thuê T/c ra ngoài có hiệu quả cao.

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Kế hoạch 2021	TH năm 2021	So sánh với KH 2021 (%)
1	Sản lượng vận chuyển	1.000 tấn	5.000	5.294	118,5
2	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1.227	1.733	141,24
	<i>Trong đó, doanh thu vận tải</i>	<i>Tỷ đồng</i>	<i>1.137</i>	<i>1.388</i>	<i>122,07</i>
3	LN trước thuế	Tỷ đồng	30	505	1.683,33

Như vậy, năm 2021, với sự nỗ lực, quyết tâm, tận dụng các cơ hội của thị trường và đưa ra các giải pháp kinh doanh phù hợp, Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch đề ra.

Những tiến bộ Công ty đã đạt được

Công ty đã tiếp tục khi chủ động, tích cực tìm kiếm và thuê tàu bên ngoài để tăng năng lực vận chuyển, sản lượng, doanh thu, hiệu quả kinh doanh chung và tạo thêm việc làm cho người lao động. Bên cạnh việc khai thác ổn định các

tàu của Công ty và các tàu thuê theo hình thức thuê tàu trần, Công ty đã kết hợp thuê thêm một số chuyến theo dạng voyage relet.

Xác định công tác quản lý kỹ thuật là khâu quan trọng trong SXKD, là yếu tố quyết định đến ngày tàu vận doanh, đảm bảo an toàn cho con người, tàu, hàng hóa và bảo vệ môi trường cũng như tiết kiệm các chi phí khai thác đội tàu. Với quan điểm trên, Công ty đã tiếp tục tập trung đầu tư về con người và vật chất để công tác quản lý kỹ thuật thực sự hiệu quả, bảo đảm tàu ở tình trạng kỹ thuật tốt, đáp ứng yêu cầu của khách hàng cũng như an toàn trong khai thác. Công ty đã áp dụng thêm nhiều công nghệ mới để tiết kiệm chi phí như áp dụng sơn chống hà chất lượng cao, lắp thêm chân vịt phụ, trang bị máy lọc nước ngọt từ nước biển...

Công ty tiếp tục tăng cường công tác quản lý đặc biệt là quản lý nhiên liệu, phụ tùng, vật tư để tiết giảm chi phí; đã ban hành được nhiều quy chế, nội quy quản lý và các biện pháp cụ thể để giảm tiêu thụ, chống thất thoát nhiên liệu, phụ tùng, vật tư. Tăng cường lựa chọn thêm thị trường và các nhà cung ứng nhiên liệu, vật liệu để có thể so sánh giá tốt hơn, chọn được những nhà cung ứng có giá cả hợp lý hơn. Liên tục theo dõi hành trình tàu để cấp vật tư cho tàu theo lô lớn, tránh việc cấp phát nhỏ lẻ gây tốn kém cho khâu vận chuyển giao nhận.

Năm 2021, Công ty đã tiếp tục tích cực thực hiện tái cơ cấu doanh nghiệp theo 03 hướng tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức để ổn định sản xuất kinh doanh, giảm bớt thiệt hại do dịch bệnh gây ra. Trong đó, tái cơ cấu tài chính đã đạt được những kết quả tích cực khi đã hoàn thành tái cơ cấu với BaoVietBank. Đối với tái cơ cấu tổ chức, đã tiếp tục rà soát, thực hiện việc sắp xếp lại bộ máy tổ chức theo hướng tinh gọn, hiệu quả hơn. Tính đến 31/12/2021, số người lao động tại văn phòng giảm 24,7% so với trước tái cơ cấu và hoàn thành tiến độ theo Đề án đã được phê duyệt.

Hoạt động của khối thuyền viên

Trong năm qua, các Sĩ quan thuyền viên đã có nhiều đóng góp tích cực vào kết quả kinh doanh chung của Công ty thông qua việc quản lý, điều hành, bảo quản bảo dưỡng, phối hợp với khối văn phòng để thực hiện những chuyến hàng an toàn, đúng lịch trình. Trong thời gian công tác trên tàu, dù gặp nhiều khó khăn thử thách, đặc biệt là trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19, các quốc gia áp dụng các chính sách phong tỏa biên giới, cảng biển và sân bay để ngăn chặn dịch bệnh dẫn đến nhiều thời điểm Công ty không thể thay được thuyền viên, rất nhiều thuyền viên phải làm việc trên tàu quá thời hạn, nhưng các Sĩ quan thuyền viên đều vượt qua khó khăn để hoàn thành nhiệm vụ được giao. Đa số thuyền viên đã tuân thủ và thực hiện đúng các quy định của ngành và của Công ty.

Về việc thực hiện các dự án đầu tư: Trong năm 2021, Công ty không thực hiện dự án đầu tư nào để tập trung nguồn lực cho hoạt động sản xuất kinh doanh và tái cơ cấu tài chính.

2. Tình hình tài chính

2.1. Tình hình tài sản tại ngày 31 tháng 12 năm 2021 (xem phụ lục 03 kèm theo)

Tính đến ngày 31/12/2021, tổng tài sản của Công ty là 2.746,61 tỷ đồng, giảm 61,19 tỷ đồng so với so với thời điểm 31/12/2020. Trong đó:

- Tài sản ngắn hạn là 1.092,05 tỷ đồng, chiếm 39,76 % tổng tài sản; tăng 262,73 tỷ đồng, tương đương tăng 31,68% so với so với thời điểm 31/12/2020.
- Tài sản dài hạn là 1.654,56 tỷ đồng, chiếm 60,24 % tổng tài sản, giảm 323,91 tỷ đồng tương đương giảm 16,37 % so với so với thời điểm 31/12/2020.

2.2. Tình hình nợ phải trả

Theo báo cáo tài chính hợp nhất năm 2021, đến ngày 31/12/2021, tổng nguồn vốn của Công ty là 2.746,61 tỷ đồng, gồm các khoản mục sau:

- Tổng nợ phải trả là 1.737,50 tỷ đồng, chiếm 63,26% tổng nguồn vốn, giảm 549,95 tỷ đồng so với thời điểm 31/12/2020.
- Nợ ngắn hạn là 726,95 tỷ đồng, giảm 184,99 tỷ đồng so với thời điểm ngày 31/12/20120.
- Nợ dài hạn là 1.010,55 tỷ đồng, giảm 364,95 tỷ đồng so với thời điểm ngày 31/12/2020.
- Tổng nợ phải thu ngắn hạn là 502,56 tỷ đồng.

Các khoản nợ của Công ty chủ yếu là tập trung vào đầu tư việc hình thành phương tiện sản xuất kinh doanh là tàu biển.

Công ty đã tăng cường công tác quản lý công nợ. Số nợ quá hạn, khó đòi đã giảm so với cùng kỳ năm trước. Đối với các khoản nợ phải thu khó đòi, Công ty hạch toán theo dõi riêng từng khoản để có các hình thức xử lý hoặc trích lập dự phòng phù hợp.

** Phân tích nợ phải trả quá hạn, ảnh hưởng chênh lệch của tỷ giá hối đoái đến kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty, ảnh hưởng chênh lệch lãi vay.*

Nợ phải trả quá hạn: Nợ phải trả quá hạn sẽ ảnh hưởng đến khả năng quay vòng vốn và uy tín của doanh nghiệp. Vì vậy, Công ty luôn quản lý, phân loại các khoản nợ để giảm số nợ quá hạn.

Ảnh hưởng của chênh lệch tỷ giá: là đơn vị có doanh thu gốc và công nợ gốc bằng ngoại tệ, nếu tỷ giá tăng sẽ làm phát sinh lỗ chênh lệch tỷ giá lớn cho Công ty.

Ảnh hưởng của lãi vay: Năm 2021, chi phí lãi vay của Công ty là 101,65 tỷ đồng, giảm 20,08 tỷ đồng so với cùng kỳ năm trước.

3. Những cải tiến về cơ cấu tổ chức, chính sách, quản lý

Năm 2021, Công ty đã tiếp tục quyết liệt thực hiện Đề án tái cơ cấu doanh nghiệp trong đó tập trung vào tái cơ cấu tài chính, đội tàu và tổ chức. Trong năm, về tái cơ cấu tài chính, Công ty đã hoàn thành việc tái cơ cấu nợ tại BaoVietbank. Về tái cơ cấu tổ chức, số người lao động tại văn phòng giảm

24,7% so với trước tái cơ cấu và hoàn thành tiến độ theo Đề án đã được phê duyệt. Công ty đã triển khai xây dựng thang bảng điểm để thuận lợi cho việc đánh giá năng lực hiệu quả của người lao động và triển khai hệ thống trả lương 3Ps. Về tái cơ cấu đội tàu, Công ty đã thanh lý tàu Đại Nam và chưa thực hiện các dự án đầu tư tàu nhưng đã tích cực tìm kiếm, giao dịch và thuê tàu ngoài với nhiều hình thức (thuê tàu trần, thuê chuyến, relet...) để tăng năng lực vận chuyển và kết quả kinh doanh. Công ty đã thuê 02 tàu dầu sản phẩm Đại An và Đại Phú, trọng tải 53.000 dwt/chiếc để quản lý và khai thác theo hình thức thuê tàu trần trong thời hạn 03 năm.

Trong năm qua, Ban điều hành đã chỉ đạo thực hiện nghiêm túc, hiệu quả các nội quy, quy chế, quy định của pháp luật và Công ty. Thực sự coi trọng và dựa vào người lao động để tổ chức sản xuất kinh doanh và giám sát, theo dõi những vi phạm kỷ luật; động viên người lao động phát hiện và dũng cảm báo cáo với Công ty những trường hợp vi phạm. Đồng thời, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của các Phòng, Chi nhánh và các tàu để nâng cao hiệu quả kinh doanh, tránh thất thoát tài sản.

- Về công tác khai thác tàu: Trước tình hình thị trường có nhiều diễn biến tăng bất thường với biên độ dao động lớn như năm 2021, Vosco đã chủ động lựa chọn hình thức khai thác phù hợp, kết hợp ký hợp đồng cho thuê tàu dài hạn và ngắn hạn một cách linh hoạt tùy từng thời điểm để cố gắng tận dụng tốt nhất cơ hội mà thị trường mang lại, giảm thiểu những rủi ro do dịch bệnh và thời tiết gây ra. Thêm vào đó, đã bố trí tàu hợp lý khi đến thời gian lên đà sửa chữa và công tác thay thuyền viên đảm bảo hiệu quả nhất về chi phí và giảm thiểu thời gian off-hire.

Đối với đội tàu container, Công ty đã tận dụng tốt cơ hội thị trường, cùng việc áp dụng các chính sách phù hợp đối với khách hàng, tăng sản lượng hàng door và slot. Đã cho thuê ra ngoài 01 tàu với mức cước khá cao để tận dụng thị trường đồng thời đàm phán với một số lines khác để fix slot/đổi slot nhằm đảm bảo vận chuyển hàng hoá cho khách hàng truyền thống. Đội tàu container trong năm hoạt động ổn định và hiệu quả cao hơn rất nhiều so với những năm trước.

- Tăng cường kiểm soát chặt chẽ các thông số liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu của tàu hàng ngày cũng như trong Nhật ký máy để phát hiện xử lý kịp thời khi có dấu hiệu bất thường, lựa chọn vòng quay khai thác tối ưu và hành trình hợp lý cho từng tàu để tiết kiệm nhiên liệu. Tăng cường công tác giám sát và hỗ trợ nhận nhiên liệu. Hoàn chỉnh phần mềm kiểm soát tiêu thụ nhiên liệu đầu nhòn, đưa việc kiểm soát tiêu thụ dầu nhòn vào nề nếp, đã thực hiện việc kiểm soát tiêu thụ hàng tháng để phát hiện và xử lý kịp thời các dấu hiệu bất thường.

- Tăng cường việc quản lý các hạng mục bảo quản bảo dưỡng (BQBD) thông qua hệ thống SMMS để chủ động hỗ trợ tàu, đảm bảo tình trạng kỹ thuật của đội tàu. Kiểm soát các phụ tùng quan trọng thông qua SMMS và một số tàu đã triển khai kiểm soát toàn bộ phụ tùng thông qua SMMS Enterprise. Kiểm soát các thông số chỉ báo tình trạng hoạt động của hệ thống động lực. Tập hợp các thông số của xy lanh, piston máy chính, máy đèn để phân tích hoạt động của

thiết bị và có kế hoạch BQBD cho phù hợp. Phối hợp với các phòng khai thác tận dụng thời gian tàu chờ đợi cầu bến để triển khai công tác sửa chữa, bảo quản bảo dưỡng duy trì tình trạng kỹ thuật của đội tàu. Nhìn chung, hoạt động quản lý kỹ thuật của Công ty trong năm qua đã được thực hiện khá tốt. Việc phối hợp giữa các Phòng và tàu tốt hơn, đã hỗ trợ và cùng nhau khắc phục nhanh chóng các khiếm khuyết khi bị kiểm tra.

- Trong năm 2021, Công ty đã thực hiện đúng các nội quy, quy chế của Công ty liên quan đến hoạt động quản trị doanh nghiệp và quyền lợi của người lao động. Đã rà soát, sửa đổi, bổ sung và ban hành một số Quy chế, Quy định của Công ty như: Điều lệ Công ty; Quy chế nội bộ về Quản trị Công ty, Quy chế hoạt động của Hội đồng Quản trị, Quy chế hoạt động của Ban Kiểm soát, Quy chế Quản lý tài chính, Quy chế đại diện phần vốn tại doanh nghiệp khác...

Công ty cũng đã ban hành Quy chế đào tạo và Bộ Quy tắc ứng xử làm nền tảng chuẩn mực để tất cả các thành viên trong Công ty đối chiếu và áp dụng vào công việc, ứng xử của mình, trong đó trọng tâm là việc xây dựng quy tắc ứng xử lấy khách hàng làm trung tâm và ứng xử của cán bộ nhân viên trong Công ty và định hướng phát triển chuyên môn. Đồng thời, chú trọng tăng cường công tác nhân sự, áp dụng nhiều giải pháp đảm bảo chất lượng và số lượng thuyền viên trong bối cảnh gặp nhiều khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn nhân lực đi biển. Đối với đội ngũ cán bộ văn phòng, Công ty chú trọng đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn qua việc triển khai các khoá đào tạo nội bộ, đào tạo trực tuyến (E-learning) và các hình thức đào tạo trực tiếp khác.

Để cung cấp dịch vụ chất lượng, thuận tiện hơn cho khách hàng và nâng cao hiệu quả của công tác chăm sóc khách hàng, Công ty đang xây dựng dữ liệu khách hàng và từng bước số hóa các dịch vụ khách hàng. Đang hoàn thiện phần mềm CMS: VOSCONT (*Vận tải Container VOSCO*) và tiếp tục phát triển hệ thống Booking Online cũng như module kết nối dữ liệu Booking vào phần mềm VOSCONT nhằm tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ theo định hướng "Lấy khách hàng làm trung tâm".

Trong năm, Công ty cũng đã thực hiện việc chuyển đổi số để chuẩn hóa quy trình hoạt động, cung cấp, phân tích và xử lý một cách chính xác, kịp thời và hiệu quả nhất các thông tin cần thiết được thu thập, lưu trữ, thống kê, phân tích của doanh nghiệp, kiểm soát hoạt động của các bộ phận, ngăn chặn và phòng ngừa rủi ro.

4. Kế hoạch phát triển trong tương lai

Trong ngắn hạn, Công ty sẽ tiếp tục tập trung vào mục tiêu duy trì ổn định hoạt động của đội tàu, hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch hàng năm. Đội tàu hàng khô chủ động tham gia các hợp đồng vận chuyển hàng xuất, nhập khẩu và nội địa cho các tập đoàn, tổng công ty trong nước (than, xi măng, clinker, sắt thép...) và các doanh nghiệp nước ngoài để tìm kiếm các hợp đồng có khối lượng lớn nhằm ổn định nguồn hàng hơn cho các nhóm tàu. Ngoài ra, sẽ tiếp tục đẩy mạnh kinh doanh khai thác tại thị trường Atlantic tạo tính chủ động và linh hoạt hơn khi khai thác nhóm Supramax trong thời gian dài hơn tại đây. Hoạt động vận tải

dầu sản phẩm vẫn tiếp tục tập trung vào phân khúc cỡ tàu MR có trọng tải khoảng 50.000 DWT với dung tích chở hàng từ 53.000 cbm trở lên trong giai đoạn 2021 - 2025 và thị trường chủ đạo là khu vực Châu Á Thái Bình Dương nhưng cũng luôn sẵn sàng khai thác ở các khu vực Châu Âu, Mỹ... nếu hiệu quả hơn về hiệu quả kinh tế. Tiếp tục tăng cường quản lý kỹ thuật đội tàu, kiểm soát tốt chi phí, xây dựng và hoàn thiện các phần mềm quản lý, ứng dụng công nghệ thông tin trong việc quản lý và vận hành doanh nghiệp. Công ty cũng đặt mục tiêu tiếp tục tái cơ cấu tổ chức theo hướng chuyển trọng tâm kinh doanh vào lĩnh vực tìm kiếm và phát triển thị trường vận tải. Nâng cao năng suất lao động tiệm cận với các Công ty quản lý tàu trong khu vực và quốc tế.

Trong dài hạn, giai đoạn 2022 - 2025, định hướng đến năm 2030, Công ty sẽ tập trung duy trì các tàu chuyên dụng hiện có kết hợp với thanh lý các tàu nhỏ không hiệu quả hoặc không phù hợp với các đơn hàng vận chuyển mục tiêu để tập trung dòng tiền phục vụ tái cơ cấu tài chính thành công.

Định hướng giai đoạn tiếp theo khi có điều kiện, Công ty sẽ tập trung phát triển đội tàu chuyên dụng, trong đó ưu tiên phát triển tàu chở dầu, do sự cạnh tranh của loại tàu này trong nước và khu vực không quá lớn, tàu hàng rời cỡ Supramax để phục vụ các lô hàng rời có khối lượng lớn trong khu vực, tiếp tục duy trì loại tàu cỡ Handysize sẵn có và phát triển thêm một số tàu có trọng tải trên 30.000 dwt.

Ngoài việc kỳ vọng vào sự ổn định của thị trường vận tải biển, Công ty sẽ tiếp tục áp dụng các biện pháp quản lý để nâng cao hiệu quả khai thác tàu, quản lý chi phí. Công ty sẽ tiếp tục nâng cao hơn nữa chất lượng vận tải, chất lượng khai thác tàu để đảm bảo cung cấp cho khách hàng dịch vụ vận tải an toàn, chất lượng, hiệu quả, đúng hạn và tạo ra những giá trị gia tăng cho khách hàng.

Công ty sẽ đẩy nhanh việc chuyển đổi số để chuẩn hóa quy trình hoạt động. Trong năm 2022, sẽ áp dụng phần mềm điều hành doanh nghiệp 4.0 và tiếp tục phát triển hạ tầng CNTT theo hướng tập trung, đồng bộ, bảo đảm đủ điều kiện để ứng dụng trong chỉ đạo, điều hành của ban điều hành công ty trong sản xuất kinh doanh, dịch vụ. Tiếp tục xây dựng và phát triển các phần mềm quản lý thiết bị văn phòng, phần mềm quản lý phương tiện, phần mềm trắc nghiệm online, phần mềm quản lý chứng chỉ thuyền viên...

5. Giải trình của Ban Giám đốc đối với ý kiến kiểm toán

Do kiểm toán viên có ý kiến thống nhất với Báo cáo tài chính của Công ty nên Ban Tổng giám đốc không phải thực hiện việc giải trình.

6. Báo cáo đánh giá liên quan đến trách nhiệm về môi trường và xã hội của Công ty

6.1. Đánh giá liên quan đến các chỉ tiêu môi trường (tiêu thụ nước, năng lượng, phát thải...)

Đối với đội tàu, Công ty đã nỗ lực áp dụng các chính sách để đảm bảo giảm thiểu lượng phát thải khí ra môi trường, đã thực hiện cung cấp cho đội tàu các loại dầu có hàm lượng lưu huỳnh thấp theo tiêu chuẩn và quy định IMO.

Đối với khối văn phòng, việc sử dụng điện, nước được cân đối phù hợp, tiết kiệm, hiệu quả.

Công ty đã lắp đặt hệ thống xử lý nước thải và không vi phạm các quy định về xử lý nước thải.

6.2. Đánh giá liên quan đến vấn đề người lao động

Công ty đã thực hiện nghiêm túc, đầy đủ các chính sách, quy định liên quan về người lao động. Người lao động được hưởng đầy đủ quyền lợi hợp pháp, chính đáng theo quy định của pháp luật.

6.3. Đánh giá liên quan đến trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng địa phương

Hiểu rõ vai trò quan trọng cũng như lợi ích từ việc thực hiện trách nhiệm xã hội, trách nhiệm với cộng đồng, địa phương mang lại nên Công ty đã thực hiện nghiêm túc trách nhiệm xã hội của mình đối với cộng đồng và địa phương.

IV. ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

1. Đánh giá của Hội đồng quản trị về các mặt hoạt động của Công ty, trong đó có đánh giá liên quan đến trách nhiệm môi trường và xã hội

Năm 2021, HĐQT cùng Ban điều hành đã chủ động theo sát đánh giá thị trường, căn cứ tình hình thị trường và hoạt động sản xuất kinh doanh để ban hành các Nghị quyết và Quyết định theo đúng thẩm quyền, phù hợp với pháp luật và Điều lệ Công ty để tận dụng các cơ hội thị trường nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động. Đặc biệt, đã phê duyệt và chỉ đạo Ban điều hành tiếp tục thực hiện Đề án tái cơ cấu Công ty theo 03 nội dung: Tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức và đã có những đóng góp hiệu quả vào kết quả chung của Công ty trong năm. Trong quá trình thực hiện, HĐQT, Ban điều hành luôn đoàn kết, thống nhất trong việc xây dựng và thực hiện các mục tiêu trong Nghị quyết của ĐHQĐ, tạo sự tin tưởng cho tập thể người lao động và các cổ đông của Công ty. HĐQT đã tiến hành các cuộc họp định kỳ và đột xuất đúng theo quy định tại Điều lệ Công ty, bám sát và thực hiện nghiêm túc Nghị quyết của ĐHQĐ.

Ban Điều hành đã chỉ đạo các phòng, đơn vị và tàu thực hiện tốt công tác bảo vệ môi trường, góp phần vào việc chống ô nhiễm môi trường đất, nước, không khí và môi trường biển. Công ty cũng đã triển khai những hoạt động vì cộng đồng hiệu quả, đóng góp vào đời sống an sinh xã hội của địa phương.

2. Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Ban Điều hành Công ty

Ban Điều hành đã cung cấp thông tin, báo cáo thường xuyên và đầy đủ cho Hội đồng quản trị, phục vụ kịp thời cho công tác chỉ đạo, giám sát của Hội đồng quản trị đối với Ban điều hành và Tổng giám đốc. Ngoài các phiên họp định kỳ, Ban điều hành cũng thường xuyên trao đổi để xử lý kịp thời và hiệu quả các vấn đề phát sinh.

Ban Điều hành đã tích cực, chủ động trong việc điều hành cũng như đề xuất với Hội đồng quản trị các vấn đề trọng yếu của Công ty cũng như các biện pháp cần thiết để nâng cao hiệu quả quản lý. Ban điều hành đã ban hành các quyết định để thực hiện nhiệm vụ theo đúng thẩm quyền, phù hợp với pháp luật và Điều lệ Công ty.

Theo đánh giá của HĐQT, Tổng giám đốc và Ban Điều hành đã cùng các phòng, đơn vị thực hiện tốt nhiệm vụ điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh, tiếp tục phát huy được truyền thống của doanh nghiệp vận tải biển hàng đầu cả nước; đã tích cực, chủ động trong việc điều hành, bám sát và thực hiện nghiêm túc Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông, cũng như đề xuất với Hội đồng quản trị và chủ động thực hiện các biện pháp, giải pháp cần thiết để tận dụng những cơ hội của thị trường, đảm bảo đội tàu hoạt động ổn định và có hiệu quả cao. Ban điều hành đã ban hành các quyết định, tờ trình theo đúng thẩm quyền, phù hợp với Pháp luật và Điều lệ Công ty.

Tổng giám đốc, Ban điều hành cùng các phòng tham mưu đã triển khai thực hiện đúng, đủ và kịp thời Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên năm 2021, các Nghị quyết và Quyết định của Hội đồng quản trị trong hoạt động kinh doanh. Trong đó, đã tiếp tục triển khai có hiệu quả Đề án tái cơ cấu doanh nghiệp bao gồm tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức. Đã nghiên cứu thuê tàu một cách phù hợp để tăng năng lực đội tàu, tăng doanh thu và đa dạng hóa các hình thức khai thác tàu thông qua việc thuê thêm tàu trên thị trường. Đặc biệt, về công tác tái cơ cấu tài chính, Ban Điều hành đã tích cực làm việc với DATC và các Ngân hàng để thực hiện theo chỉ đạo chung của Chính phủ và của các cơ quan quản lý của Nhà nước các cấp.

HĐQT, Ban Điều hành đã tuân thủ, thực hiện đúng các quy định về quản trị Công ty, tổ chức Đại hội đồng cổ đông theo quy định, tổ chức các phiên họp HĐQT, các cuộc họp định kỳ... và thực hiện đầy đủ các quy định về lao động cũng như chính sách lương, thưởng đối với người lao động.

3. Các kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị

- Trực tiếp chỉ đạo, giám sát Ban điều hành và bộ máy quản lý trong việc điều hành SXKD, thực hiện các nội dung còn lại theo Đề án tái cơ cấu. HĐQT cùng Ban điều hành đã chủ động đánh giá thị trường, căn cứ tình hình kinh doanh để ban hành các Nghị quyết và Quyết định theo đúng thẩm quyền, phù hợp với pháp luật và Điều lệ công ty để cố gắng tận dụng các cơ hội thị trường nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh của Công ty.

- Tăng cường công tác quản trị doanh nghiệp, công tác giám sát, quản trị rủi ro, các hoạt động pháp lý và phát triển nguồn nhân lực.

- Đẩy mạnh việc xúc tiến với các khách hàng xuất nhập khẩu và chờ thuê với khối lượng lớn và ký hợp đồng ổn định (COA). Tăng dân tấn trọng tải đội tàu thuê ngoài bằng nhiều hình thức thuê tàu và phát triển các dịch vụ gia tăng liên quan như môi giới, logistics, quản lý tàu, huấn luyện thuyền viên, cho thuê thuyền viên...

- Nâng cao chất lượng công tác quản trị doanh nghiệp, ứng dụng tin học hóa nhiều hơn để theo sát và kịp thời chỉ đạo hoạt động sản xuất kinh doanh một cách phù hợp, hiệu quả.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hướng tới xây dựng tổ chức “Lấy khách hàng làm trung tâm” để mang lại dịch vụ vận tải chất lượng, hiệu quả cao với nhiều giá trị gia tăng cho khách hàng.

V. QUẢN TRỊ CÔNG TY

1. Hội đồng quản trị

1.1. Thành viên và cơ cấu của Hội đồng quản trị

ST T	Tên	Chức danh	Tổng số cổ phần		Tỷ lệ (%)
			Đại diện phần vốn Nhà nước (TCTY Hàng hải Việt Nam)	Cá nhân	
1	Nguyễn Quang Minh	Chủ tịch HĐQT	15.400.000	0	11,00
2	Cao Minh Tuấn	Phó CT HĐQT, TGD	14.000.000	75.000	10,053
3	Phạm Thị Anh Thư	UV HĐQT	14.000.000	0	10,00
4	Nguyễn Thị Yến	UV HĐQT	14.000.000	0	10,00
5	Nguyễn Đình Tú	UV HĐQT	14.000.000	0	10,00
6	Vũ Châu Thành	UV HĐQT	0	0	0
7	Phạm Đăng Khoa	UV HĐQT	0	0	0

Chức danh quản lý do từng thành viên Hội đồng quản trị của công ty nắm giữ tại các công ty khác:

- Bà Phạm Thị Anh Thư: Phó Trưởng Ban Vận tải biển, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP;

- Bà Nguyễn Thị Yến: Phó trưởng Ban Tổ chức Nhân sự, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

- Ông Nguyễn Đình Tú: Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Đại lý Hàng hải Việt Nam (VOSA)

- Ông Phạm Đăng Khoa: Phó trưởng phòng Phụ trách phòng Khai thác, Công ty Vận tải biển VIMC

- Ông Vũ Châu Thành: Giám đốc Dịch vụ hàng hải Phương Đông (ORIMAS) – Chi nhánh Công ty cổ phần Đại lý Hàng hải Việt Nam

1.2. Các tiểu ban thuộc Hội đồng quản trị: HĐQT Công ty không thành lập các tiểu ban

1.3. Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Năm 2021, HĐQT Công ty đã hoạt động nghiêm túc với 04 kỳ họp định kỳ và ban hành các Nghị quyết, quyết định về các nội dung quan trọng liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty. Các cuộc họp đều có sự tham dự của Ban kiểm soát và một số cán bộ quản lý khác theo yêu cầu của từng cuộc họp.

Các cuộc họp của HĐQT

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự họp
1	Ông Nguyễn Quang Minh	Chủ tịch	02	100%
2	Ông Bùi Việt Hoài	Chủ tịch	02	100%
3	Ông Cao Minh Tuấn	Phó CT	04	100%
4	Ông Phạm Đăng Khoa	UV.HĐQT	04	100%
5	Ông Nguyễn Đình Tú	UV.HĐQT	02	100%
6	Bà Nguyễn Thị Yến	UV.HĐQT	02	100%
7	Bà Phạm Thị Anh Thư	UV.HĐQT	02	100%
8	Ông Vũ Châu Thành	UV.HĐQT	02	100%
9	Ông Nguyễn Quốc Cường	UV.HĐQT	02	100%
10	Bà Nguyễn Thị Minh Ngọc	UV.HĐQT	02	100%
11	Bà Trịnh Thị Ngọc Biển	UV.HĐQT	02	100%
12	Ông Lý Quang Thái	UV.HĐQT	02	100%

Nội dung các cuộc họp: Nội dung các cuộc họp và Nghị quyết, Quyết định của Hội đồng Quản trị ban hành trong năm 2021 đã được Công ty công bố trong Báo cáo Quản trị năm 2021 được đăng tải trên website Công ty:

www.vosco.vn/Quan_hệ_cổ_đồng/Tin_tức_cổ_đồng

1.4. Hoạt động của thành viên Hội đồng quản trị độc lập

Năm 2021, HĐQT Công ty có 02 thành viên độc lập không điều hành. Cùng với các thành viên khác của Hội đồng quản trị, trong năm, các thành viên HĐQT độc lập không điều hành đã thực hiện tốt nhiệm vụ với tinh thần trách

nhiệm cao. Các thành viên HĐQT độc lập đã đảm bảo tính khách quan, vô tư, hướng tới mục tiêu chung là lợi ích của toàn Công ty.

Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2021 đã tạo tiền đề để Công ty hoạt động ổn định, hiệu quả.

1.5. Hoạt động của các tiểu ban trong Hội đồng quản trị

HĐQT Công ty không thành lập các tiểu ban.

1.6. Danh sách các thành viên Hội đồng quản trị có chứng chỉ đào tạo về quản trị công ty

Danh sách thành viên đã có Chứng chỉ: Ông Cao Minh Tuấn – Phó CT, HĐQT, Tổng giám đốc.

1.7. Danh sách các thành viên Hội đồng quản trị tham gia các chương trình về quản trị công ty trong năm:

Trong năm 2021, các TV HĐQT, BDH, BKS và các cán bộ chủ chốt của Công ty đã tham gia các khoá học liên quan đến quản trị Công ty như: Khoá đào tạo về kỹ năng lãnh đạo, kỹ năng đàm phán, Khoá học Quản trị mục tiêu cân bằng BSC, KPI và OKR.

1.8. Các biện pháp để tăng cường hiệu quả quản trị công ty

Công ty sẽ tiếp tục nâng cao chất lượng của công tác quản trị công ty, đẩy mạnh áp dụng các giải pháp tin học vào công tác quản trị, hoàn thành việc chuyển đổi số để chuẩn hoá các quy trình hoạt động. Tiếp tục rà soát, thực hiện tái cơ cấu tổ chức theo hướng tinh gọn, giảm đầu mối, tăng trách nhiệm người đứng đầu các bộ phận; chuẩn hóa việc đánh giá cán bộ, nhân viên, xây dựng thang bảng điểm để thuận lợi cho việc đánh giá năng lực hiệu quả cán bộ, thuyên viên và thực hiện trả lương 3Ps. Đồng thời, tiếp tục chỉ đạo các bộ phận quản lý kỹ thuật, vật tư kiểm soát chi phí nhiên liệu, phụ tùng, vật tư, sửa chữa. Tăng cường sự kiểm soát, hỗ trợ của các phòng với tàu để đội tàu hoạt động ổn định, hiệu quả.

1.9. Các hoạt động quan hệ với nhà đầu tư đã thực hiện trong năm

Trong năm, Công ty đã thực hiện việc công bố thông tin đến các nhà đầu tư theo quy định của pháp luật liên quan tới chứng khoán và công ty niêm yết. Tổ chức ĐHĐCĐ và mời họp ĐHĐCĐ theo quy định.

Hướng dẫn, hỗ trợ các cổ đông điều chỉnh, thay đổi thông tin liên quan tới quyền sở hữu cổ phiếu của Công ty.

2. Ban Kiểm soát

2.1 Danh sách thành viên Ban kiểm soát:

- Ông Đỗ Tuấn Nam - Trưởng Ban;
- Bà Nguyễn Thị Minh Thu – Thành viên;
- Bà Vũ Thị Toan – Thành viên.

2.2. Tỷ lệ sở hữu cổ phần có quyền biểu quyết

STT	Tên	Chức danh	Số cổ phần	Tỷ lệ
1	Đỗ Tuấn Nam	Trưởng ban	0	0%
2	Nguyễn Thị Minh Thu	Thành viên	0	0%
3	Vũ Thị Toan	Thành viên	4.400	0,003%

2.3. Hoạt động của Ban Kiểm soát

- Ban Kiểm soát đã chủ động lên kế hoạch thực hiện công việc theo chức năng, nhiệm vụ của mình và tiến hành kiểm tra, kiểm soát các hoạt động của Công ty theo quy định;

- Ban kiểm soát đã tham gia đầy đủ các cuộc họp của Hội đồng quản trị. Trên cơ sở các nội dung cuộc họp, Ban kiểm soát đã chuẩn bị các ý kiến đóng góp thuộc thẩm quyền sát với tình hình hoạt động của Công ty.

- Thực hiện kiểm soát hoạt động quản lý, điều hành, tình hình tài chính, việc chấp hành các chế độ của Nhà nước và các nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông Công ty.

- Cùng với Ban Điều hành và các bộ phận tham mưu, giúp việc, Ban Kiểm soát đã góp phần tham mưu, hỗ trợ HĐQT trong việc nhận diện các rủi ro trọng yếu trong năm, xác định các quy trình sản xuất kinh doanh có nguy cơ rủi ro và đưa ra các biện pháp quản trị rủi ro phù hợp.

- Công ty luôn có chủ trương tạo môi trường minh bạch, thuận lợi nhất cho hoạt động của Ban Kiểm soát, các tổ chức kiểm toán độc lập cũng như các cơ quan quản lý Nhà nước.

2.4. Tổng kết các cuộc họp, các quyết định của Ban kiểm soát

Ban Kiểm soát đã thực hiện 04 cuộc họp và tham gia 04 cuộc họp cùng Hội đồng quản trị Công ty với nội dung chính như sau:

Kỳ họp	Nội dung
Kỳ 1	Họp cùng HĐQT để cho ý kiến về một số vấn đề thuộc thẩm quyền của BKS
Kỳ 2	Họp cùng HĐQT để cho ý kiến về một số vấn đề thuộc thẩm quyền của BKS
Kỳ 3	Họp cùng HĐQT để cho ý kiến về một số vấn đề thuộc thẩm quyền của BKS
Kỳ 4	Họp cùng HĐQT để cho ý kiến về một số vấn đề thuộc thẩm quyền của BKS

Ban kiểm soát đã trực tiếp tham gia ý kiến, góp ý theo thẩm quyền với Hội đồng quản trị, Ban điều hành tại các cuộc họp.

3. Các giao dịch, thù lao và các khoản lợi ích của Hội đồng quản trị, Ban giám đốc và Ban kiểm soát

3.1 Lương, thưởng, thù lao, các khoản lợi ích: (Lương, thưởng, thù lao, các khoản lợi ích khác và chi phí cho từng thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát. Tổng Giám đốc và các cán bộ quản lý.

- Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát: Nội dung này sẽ được thông qua tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2022.

- Ban Điều hành:

Tổng lương, thưởng của Ban Điều hành trong năm 2021 là 3,147 tỷ đồng.

3.2 Giao dịch cổ phiếu của người nội bộ:

TT	Người thực hiện giao dịch	Quan hệ với người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu đầu kỳ (cá nhân sở hữu)		Số cổ phiếu sở hữu cuối kỳ (cá nhân sở hữu)		Lý do tăng, giảm (mua, bán, chuyển đổi, thưởng...)
			Số cổ phiếu	Tỷ lệ %	Số cổ phiếu	Tỷ lệ %	
1	Hoàng Hữu Hùng	Phó tổng giám đốc	126.980	0,0907	980	0,0007	Bán
2	Bùi Việt Hoài	Chủ tịch HĐQT	2.100	0,0015	45.900	0,0327	Mua
3	Vũ Châu Thành	Thành viên HĐQT	0	0	0	0	Đăng ký giao dịch Mua từ 16/9 đến 15/10/2021 nhưng không thực hiện được
4	Trần Văn Tôn	Bố vợ ông Đỗ Tuấn Nam – Trưởng ban Kiểm soát	5.000	0,0035	0	0	Bán
5	Nguyễn Minh Hoa	Vợ ông Nguyễn Quang Minh- Chủ tịch HĐQT	20.000	0,0142	20.000	0,0142	Đăng ký giao dịch Bán từ 24/9 đến 23/10/2021 nhưng không thực hiện được
6	Vũ Thị Toan	Thành viên Ban Kiểm soát	4.400	0,0031	4.400	0,0031	Đăng ký giao dịch Bán từ 24/9 đến 23/10/2021 nhưng không thực hiện được
7	Cao Minh Tuấn	Tổng giám đốc	60.000	0,0428	75.000	0,0536	Mua

8	Đặng Hồng Nam	Anh ruột ông Đặng Hồng Trường – Phó Tổng giám đốc	5.000	0,0035	0	0	Bán
9	Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải	Công ty con của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (cổ đông giữ 51% vốn điều lệ)	10.000	0,0071	0	0	Bán
10	Lê Việt Tiến	Phó Tổng giám đốc	21.900	0,0156	21.900	0,0156	Đăng ký giao dịch Bán từ 04/11 đến 03/12/2021 nhưng không thực hiện được
11	Nguyễn Thị Thủy	Vợ ông Lê Việt Tiến – Phó tổng giám đốc	20.000	0,014	20.000	0,014	Đăng ký giao dịch Bán từ 04/11 đến 03/12/2021 nhưng không thực hiện được

a) *Hợp đồng hoặc giao dịch với người nội bộ*: Thông tin về hợp đồng, hoặc giao dịch đã được ký kết hoặc đã được thực hiện trong năm với công ty, các công ty con, các công ty mà công ty nắm quyền kiểm soát của thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát, Tổng Giám đốc, các cán bộ quản lý và những người liên quan tới các đối tượng nói trên:

- Ngày 18/8/2021, Hội đồng Quản trị Công ty đã có Quyết định số 183/QĐ-VOSCO về việc chấp thuận giao dịch thuê tàu Vinalines Galaxy giữa Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam và bên liên quan là Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP (cổ đông sở hữu 51% vốn điều lệ của Vosco). Giá trị Hợp đồng thuê tàu bằng khoảng 2,5% tổng giá trị tài sản của Vosco tại thời điểm 30/6/2021 theo Báo cáo tài chính tổng hợp bán niên soát xét ký ngày 11/8/2021.

- Ngày 14/10/2021, Hội đồng Quản trị Công ty đã có Quyết định số 231/QĐ-VOSCO về việc chấp thuận giao dịch thuê tàu Vinalines Glory giữa Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam và bên liên quan là Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP (cổ đông sở hữu 51% vốn điều lệ của Vosco). Giá

trị Hợp đồng thuê tàu bằng khoảng 2,6% tổng giá trị tài sản của Vosco tại thời điểm 30/9/2021 theo Báo cáo tài chính hợp nhất quý 3/2021 ký ngày 22/10/2021.

b) *Đánh giá việc thực hiện các quy định về quản trị công ty:* Trong năm 2021, Công ty đã thực hiện đầy đủ, đúng theo các quy định về quản trị doanh nghiệp trong Điều lệ Công ty, Luật doanh nghiệp 2020, Luật Chứng khoán, Nghị định 71/2017/NĐ-CP ngày 06/6/2017 của Bộ Tài Chính quy định về quản trị công ty áp dụng cho các công ty đại chúng, Thông tư 116/2020/TT-BTC hướng dẫn một số điều về Quản trị Công ty áp dụng đối với Công ty đại chúng (có hiệu lực thi hành từ 15/02/2021) và các quy định có liên quan.

VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH

1. Ý kiến kiểm toán:

“Theo ý kiến của chúng tôi, Báo cáo tài chính tổng hợp đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu tình hình tài chính của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam tại ngày 31 tháng 12 năm 2021, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ trong 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”

(Theo Báo cáo kiểm toán độc lập, Báo cáo tài chính Hợp nhất năm 2021 thực hiện bởi Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC)

2. Báo cáo tài chính được kiểm toán

Báo cáo tài chính tổng hợp và hợp nhất năm 2021 đã được kiểm toán theo quy định của pháp luật về kế toán và kiểm toán đối với Công ty niêm yết. Báo cáo đã được đăng trên website của Ủy ban chứng khoán Nhà nước, Sở giao dịch chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh và website Công ty theo đường dẫn:

[www.vosco.vn/Quan hệ cổ đông/Báo cáo Tài chính/Báo cáo tài chính tổng hợp kiểm toán năm 2021.](http://www.vosco.vn/Quan_hệ_cổ_đồng/Báo_cáo_Tài_chính/Báo_cáo_tài_chính_tổng_hợp_kiểm_toán_năm_2021)

[www.vosco.vn/Quan hệ cổ đông/Báo cáo Tài chính/Báo cáo tài chính hợp nhất kiểm toán năm 2021.](http://www.vosco.vn/Quan_hệ_cổ_đồng/Báo_cáo_Tài_chính/Báo_cáo_tài_chính_hợp_nhất_kiểm_toán_năm_2021)

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận: *[Chữ ký]*

- Như trên;
- Lưu: VT, KHTH

NGƯỜI ĐẠI DIỆN THEO PHÁP LUẬT
CỦA CÔNG TY
CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ



[Chữ ký]
Nguyễn Quang Minh

Phụ lục 01: Đội tàu của Công ty và một số hình ảnh

Đội tàu hàng khô

TT	Tên tàu	Quốc tịch	Năm đóng	Nơi đóng	Đăng kiểm	DWT	GRT	NRT
1	LAN HẠ	VIỆT NAM	2006	VIỆT NAM	NK-VR	13.316	8.216	5.295
2	LUCKY STAR	VIỆT NAM	2009	VIỆT NAM	NK-VR	22.777	14.851	7.158
3	BLUE STAR	VIỆT NAM	2010	VIỆT NAM	NK-VR	22.704	14.851	7.158
4	NEPTUNE STAR	VIỆT NAM	1996	NHẬT BẢN	NK-VR	25.398	15.073	8.964
5	VOSCO STAR	VIỆT NAM	1999	NHẬT BẢN	NK-VR	46.671	27.003	15.619
6	VOSCO SKY	VIỆT NAM	2001	NHẬT BẢN	NK-VR	52.520	29.367	17.651
7	VOSCO UNITY	VIỆT NAM	2004	NHẬT BẢN	LR-VR	53.552	29.963	18.486
8	VOSCO SUNRISE	VIỆT NAM	2013	VIỆT NAM	NK-VR	56.472	31.696	18.819

Đội tàu dầu sản phẩm

TT	Tên tàu	Quốc tịch	Năm đóng	Nơi đóng	Đăng kiểm	DWT	CBM (M ³)
9	ĐẠI MINH	VIỆT NAM	2004	NHẬT BẢN	LR - VR	47.148	52.536,70
10	ĐẠI AN	VIỆT NAM	2007	HÀN QUỐC	DNV-VR	50.531	54.639,96
11	ĐẠI PHÚ	VIỆT NAM	2006	HÀN QUỐC	ABS-VR	50.531	54.644,16

Đội tàu container

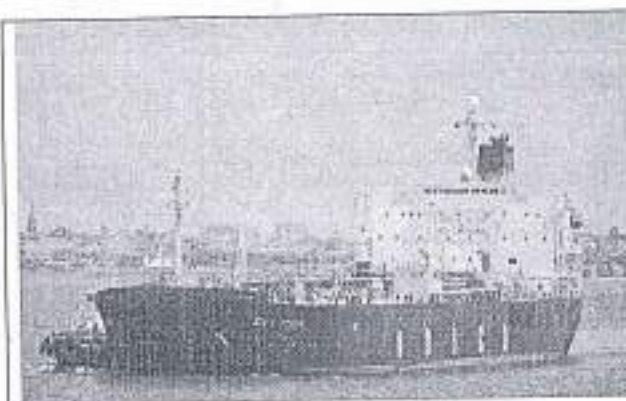
TT	Tên tàu	Quốc tịch	Năm đóng	Nơi đóng	Đăng kiểm	DWT	Sức chở
12	FORTUNE NAVIGATOR	VIỆT NAM	1998	NHẬT BẢN	VR	8.515	560 TEUS
13	FORTUNE FREIGHTER	VIỆT NAM	1997	NHẬT BẢN	VR	8.937	561 TEUS



Tàu hàng rời Vosco Unity
trọng tải 53.552 DWT



Tàu hàng rời Vosco Star
trọng tải 46.671 DWT



Tàu dầu sản phẩm Đại Minh
trọng tải 47.148 DWT



Tàu hàng rời Lucky Star
trọng tải 22.777 DWT

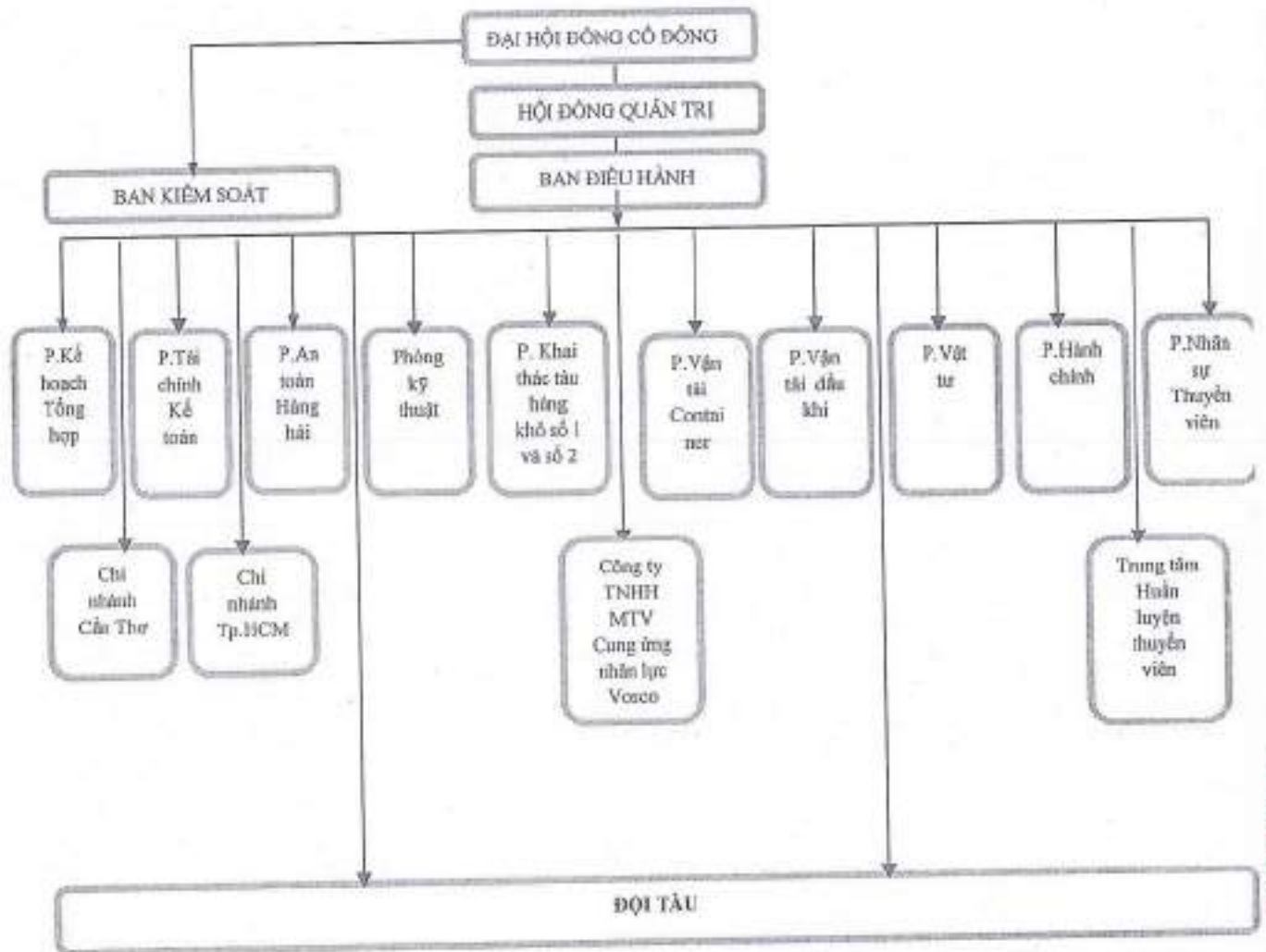


Tàu container Fortune Freighter
561 TEUS



Tàu container Fortune Navigator
560 TEUS

Phụ lục 02: Sơ đồ tổ chức Công ty



Phụ lục 03: Một số chỉ tiêu về tình hình hoạt động của doanh nghiệp năm 2021

Đơn vị tính: đồng

Chỉ tiêu	Mã số	Số cuối quý	Số đầu năm
I. Tài sản ngắn hạn	100-BCĐKT	1.092.054.865.666	829.327.979.147
1. Tiền và các khoản tương đương tiền	110-BCĐKT	103.217.904.015	53.009.600.464
2. Các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn	120-BCĐKT	350.000.468.838	86.500.000.000
3. Các khoản phải thu	130-BCĐKT	502.567.473.798	578.620.411.136
Trong đó: Nợ phải thu khó đòi		111.100.068.815	
4. Hàng tồn kho	140-BCĐKT	90.110.209.457	75.028.554.197
5. Tài sản ngắn hạn khác	150-BCĐKT	46.158.809.558	36.169.413.350
II. Tài sản dài hạn	200-BCĐKT	1.654.562.889.460	1.978.476.413.842
1. Các khoản phải thu dài hạn	210-BCĐKT	27.519.458.806	5.214.900.000
2. Tài sản cố định	220-BCĐKT	1.499.300.418.676	1.801.900.584.593
- Tài sản cố định hữu hình	221-BCĐKT	1.490.717.629.410	1.793.032.291.971
- Tài sản cố định thuê tài chính	224-BCĐKT	0	0
- Tài sản cố định vô hình	227-BCĐKT	8.582.789.266	8.868.292.622
3. Bất động sản đầu tư	230-BCĐKT	0	0
4. Tài sản dở dang dài hạn	240-BCĐKT	0	0
5. Đầu tư tài chính dài hạn	250-BCĐKT	25.095.679.833	98.275.498.836
Trong đó: - Đầu tư vào công ty con		0	0
- Dự phòng giảm giá đầu tư tài chính dài hạn		0	0
6. Tài sản dài hạn khác	260-BCĐKT	102.647.332.145	73.085.430.413
III. Nợ phải trả	300-BCĐKT	1.737.507.624.950	2.287.458.806.640
1. Nợ ngắn hạn	310-BCĐKT	726.956.203.637	911.949.821.618
Trong đó: Nợ quá hạn			
2. Nợ dài hạn	330-BCĐKT	1.010.551.421.313	1.375.508.985.022
IV. Nguồn vốn chủ sở hữu	400-BCĐKT	1.009.110.130.176	520.345.586.349
1. Vốn của chủ sở hữu	410-BCĐKT	1.009.110.130.176	520.345.586.349
Trong đó: vốn đầu tư của chủ sở hữu	411-BCĐKT	1.400.000.000.000	1.400.000.000.000
2. Nguồn kinh phí và quỹ khác	430-BCĐKT	0	0
Chỉ tiêu	Mã số	Lũy kế từ đầu năm đến cuối quý này	
		Năm nay	Năm trước
V. Kết quả kinh doanh			
1. Tổng doanh thu		1.732.649.242.228	1.364.737.267.713
- Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	10-BCĐKT	1.423.851.692.370	1.280.012.720.926
- Doanh thu hoạt động tài chính	21-BCĐKT	157.972.884.132	11.902.747.206
- Thu nhập khác	31-BCĐKT	150.824.665.726	72.821.799.581
2. Tổng chi phí		1.227.480.087.845	1.550.640.006.740
3. Tổng lợi nhuận trước thuế	50-BCĐKT	505.169.154.383	(185.902.739.027)
4. Lợi nhuận sau thuế thu nhập DN	60-BCĐKT	490.303.890.988	(185.901.987.315)

VI. Các chỉ tiêu khác			
1. Tổng số phát sinh phải nộp ngân sách		4.714.701.696	5.909.183.690
Trong đó: các loại thuế		4.707.245.221	5.364.784.122
2. Lợi nhuận trước thuế/Vốn chủ sở hữu (%)		0,501	(0,357)
3. Tổng nợ phải trả/Vốn chủ sở hữu (%)		1,72	4,40
4. Tổng quỹ lương		129.286.052.700	103.849.284.300
5. Số lao động bình quân (người)		842	701
6. Tiền lương bình quân người/tháng		12.795.532	12.345.374

(Theo báo cáo tài chính Hợp nhất năm 2021)