CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 8 tháng 3 năm 2022

BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TẠI ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2022

I. Đánh giá kết quả kinh doanh năm 2021

Năm 2021 dịch Covid 19 tiếp tục ảnh hưởng nặng nề đến kinh tế, thương mại và đời sống của cả thế giới, sự ùn tắc tại các cảng biển lớn ở Mỹ, Châu Âu và Trung quốc do bị phong tỏa, thiếu lao động…làm cho chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gẫy, gây nên khủng hoảng thiếu tàu và vỏ container, đẩy giá cước vận chuyển container tăng cao so với giá cước thời gian trước đại dịch. Ở Việt Nam, dịch bệnh cũng ảnh hưởng nặng nề đến TP. HCM và các tỉnh phía Nam làm cho hoạt động sản xuất kinh doanh, lưu thông hàng hóa bị gián đoạn.

Tuy nhiên nhờ Chính phủ và cả nước quyết liệt chống dịch nên từ quí IV kinh tế dần được hồi phục, nhiều nhà máy đã linh hoạt chuyển hướng sang sản xuất và xuất khẩu ở khu vực phía Bắc, nhờ vậy GDP năm 2021 vẫn tăng gần 2,6%. Riêng với ngành vận tải biển, do giá cước quốc tế tăng cao, nhiều hãng tàu đã tận dụng cơ hội để cho thuê tàu ra thị trường nước ngoài đồng thời giá cước nội địa cũng được điều chỉnh dần cho phù hợp với xu thế chung nên hoạt động của các doanh nghiệp Vận tải biển, Cảng biển và Logistics vẫn đạt kết quả tốt.

Đối với Công ty cổ phần vận tải và xếp dỡ Hải an ngoài việc được hưởng lợi từ xu thế chung nói trên, Công ty còn tận dụng được xu thế suy giảm của thị trường do dịch bệnh để thực hiện thành công các dự án đầu tư, cụ thể:

- Đã cố gắng khắc phục mọi khó khăn do phong tỏa, không được thay thế thuyền viên… để chỉ trong một thời gian ngắn (10 tháng) đầu tư thêm được 03 tàu "Haian View" 1.577 TEU, "Haian East" 1.702 TEU và "Haian West" 1.740 TEU, tổng cộng 5.019 TEU chiếm gần 50% tổng trọng tải của cả đội tàu. Nhờ vậy từ cuối Quí III, đầu Quí IV Công ty đã cho đối tác nước ngoài thuê dài hạn thêm được 02 tàu loại 1740 – 1780 TEU nên lợi nhuận quí IV tăng đột biến và lợi nhuận cả năm 2021 đã tăng 2,8 lần so với kế hoạch.

- Nhờ theo dõi sát diễn biến của thị trường, phản ứng nhanh nên đã tận dụng được cơ hội để chuyển phương thức đầu tư từ "chỉ mua tàu cũ" sang kết hợp "vừa mua tàu cũ vừa đóng mới" từ tháng 5/2021, Công ty đã bắt đầu thương lượng với các nhà máy đóng tàu Trung Quốc và Hàn Quốc để tìm kiếm cơ hội đặt đóng mới tàu và đến tháng 8/2021 đã ký hợp đồng đóng mới được 2 tàu 1.800 TEU loại Bangkok Mark IV với giá thấp hơn khoảng gần 20% so với giá thị trường hiện nay. Các tàu này đều được trang bị máy chính

với tiêu chuẩn khí thải TIER II phù hợp với việc khai thác ở các khu vực châu Âu và Mỹ. Các tàu này sẽ được cho thuê ngay sau khi đóng xong hoặc sử dụng để thay thế các tàu trên 20 tuổi của Công ty trong những năm tới.

- Công ty đã xây dựng được hệ thống thông tin quản lý, điều hành khá hoàn chỉnh nên Tập thể lãnh đạo và người lao động đã nhanh chóng thích ứng với phương thức làm việc mới "Online", không để hoạt động kinh doanh bị đứt gãy, gián đoạn, đặc biệt là hoạt động của Cảng, Depot, đội tàu, thuyền viên…

* **Tóm tắt Kết quả kinh doanh năm 2021**

Tổng sản lượng đạt 1.012.000 TEU tăng 4,2% so với kế hoạch, trong đó Khai thác cảng đạt 417.000 TEU, vận tải container đạt 474.000 TEU trên cả hai tuyến nước ngoài và nội địa, khai thác Depot đạt 121.600 TEU.

Tổng doanh thu đạt 2.004 tỷ đồng, tăng 20 % so với Kế hoạch, Lợi nhuận sau thuế hợp nhất đạt 445 tỷ đồng, tăng 182 % so với Kế hoạch.

Đến hết năm 2021, Công ty đã xây dựng được đội tàu container gồm 8 chiếc với tổng trọng tải gần 11.000 TEU, tăng gấp hơn hai lần so với năm 2019 là thời gian trước đại dịch và trở thành đội tàu container lớn nhất và trẻ nhất của Việt Nam.

II. Nhận định thị trường giai đoạn 2022 - 2025

Theo đánh giá của các tổ chức tư vấn hàng hải lớn trên thế giới, thị trường vận tải container trong các năm tới vẫn sẽ bị ảnh hưởng do các nguyên nhân sau:

- Do bị phong tỏa từng vùng, từng thời điểm vì dịch bệnh kéo dài và khó lường nên chuỗi Logistics toàn cầu vẫn tiếp tục bị ảnh hưởng, tình trạng ùn tắc tại các cảng chậm được khắc phục, nhiều cảng không đủ công nhân, lái xe… Tình trạng ùn tắc này làm tăng vòng quay của tàu thêm 20% - 25% dẫn đến tình trạng thiếu tàu, thiếu vỏ container trên toàn cầu…

- Tình trạng tắc nghẽn của hệ thống phân phối sau cảng chậm được khắc phục do đường sắt, đường bộ bị phong tỏa cục bộ, thiếu lao động, lái xe… làm cho tốc độ giải phóng container khỏi cảng chậm cần có thời gian mới khắc phục được.

- Do các hãng tàu tập trung đóng các loại tàu container cỡ lớn (ULCV có trọng tải 14.000 - 18.000 TEU và Megamax 24 trọng tải 24.000 TEU) trong khi cầu cảng và thiết bị không phù hợp phải chờ nâng cấp cũng gây thêm chậm trễ cho hoạt động của đội tàu và phải cần từ 2 đến 3 năm mới khắc phục được.

Trong khi đó, do nhu cầu hồi phục kinh tế sau đại dịch nên GDP và theo đó là khối lượng vận chuyển vẫn tiếp tục tăng, World Bank và Quĩ Tiền tệ Quốc tế đều dự đoán GDP toàn cầu năm 2022 sẽ tăng từ 3% đến 4,2%, từ đó khối lượng vận chuyển container sẽ tăng từ 6% đến 8% một năm. Vì thế tất cả các dự đoán đều cho rằng riêng thị trường vận chuyển container sẽ vẫn tiếp tục duy trì ở mức hiện nay trong 2 - 3 năm tới, thực tế các Hợp đồng mà Công ty đã ký đều ở mức giá cao đến hết 2023 hoặc 2024, thậm chí đến tháng 6/2025. Từ năm 2023 khi lượng tàu đóng mới, cảng mới ra đời, giá có thể giảm

nhưng không nhiều và một mặt bằng giá mới cao hơn giai đoạn trước năm 2000 sẽ được thiết lập.

III. Kế hoạch năm 2022

Căn cứ diễn biến thị trường nêu trên và nhu cầu phát triển vận tải container của Việt Nam, Công ty xác định định hướng kinh doanh trong thời gian tới như sau: ***"Phấn đấu tăng thị phần vận tải container trên tuyến nội địa, phát triển các tuyến vận tải Nội Á để phục vụ hàng XNK, đồng thời tiếp tục đầu tư cơ sở hạ tầng để hoàn thiện chuỗi cung ứng của Công ty".***

Kế hoạch năm 2022 như sau:

a) Kinh doanh: Tổng sản lượng 948.000 TEU (do cho thuê định hạn từ 3 đến 4 tàu nên sản lượng vận chuyển giảm so với năm 2021), Doanh thu 2.388 tỷ (tăng 19% so với năm 2021), Lợi nhuận hợp nhất sau thuế 550 tỷ tăng hơn 23% so với 2021. Do ảnh hưởng chiến tranh Nga – Ucraina, giá dầu tăng gấp gần 2 lần so với bình quân năm 2020, vì vậy Công ty cần tiếp tục theo dõi và điều chỉnh linh hoạt phương án sử dụng tàu để hạn chế ảnh hưởng đến lợi nhuận.

b) Đầu tư & Liên doanh: Tiếp tục tìm thêm nguồn vốn để đầu tư đóng mới tàu cho giai đoạn 2021 – 2024 gồm 03 tàu 1800 TEU - (Bangkokmax), 02 tàu loại 1800 TEU đến 4500 TEU; đầu tư thêm ít nhất 2 tàu cũ để hỗ trợ liên doanh với ZIM LINES mở thêm tuyến ở khu vực Đông Bắc Á. Tham gia đấu thầu các dự án Cảng, Depot ở Vũng tàu, HCM để tạo cơ sở hậu cần lâu dài cho Công ty tại khu vực phía Nam. Thành lập và hỗ trợ Liên doanh với ZIM Lines tham gia thị trường Feeder khu vực.

c) Quản trị: Tiếp tục phát triển và ổn định hoạt động của các đơn vị mới (ABSL, ZIMHAIAN); tập trung hoàn thiện, phát triển các phần mềm điều hành, quản trị làm cơ sở thực hiện số hóa cho Công ty và các đơn vị Thành viên. Tuyển dụng và tự tổ chức đào tạo nhân viên mới đáp ứng nhu cầu phát triển của Công ty.

IV. Các nội dung dự kiến trình ĐHĐCĐ

1. Phê duyệt Báo cáo Tài chính năm 2021 đã được kiểm toán.

2. Năm 2021 Công ty đạt lợi nhuận cao gấp 3 lần so với bình quân 10 năm qua, dự kiến năm 2022, 2023 hoạt động kinh doanh vẫn thuận lợi. Vì vậy HĐQT dự kiến trình ĐHĐCĐ Phê duyệt trả cổ tức năm 2021 với tỷ lệ cao hơn các năm trước, cụ thể: **Cổ tức sẽ được trả 10% bằng tiền mặt và 40% bằng cổ phiếu, như vậy tổng tỷ lệ cổ tức năm 2021 là 50%. Đề nghị Đại hội biểu quyết phê duyệt làm cơ sở cho Công ty tiếp tục trình UBCK phê duyệt để triển khai sớm.**

3. Phê duyệt Kế hoạch kinh doanh và đầu tư năm 2022.

4. Tiếp tục thực hiện ESOP với tỷ lệ 3% (ba phần trăm) số cổ phần lưu hành sau ngày được UBCK phê duyệt với giá dự kiến bằng mệnh giá (10.000 VND/CP). Đề nghị Đại hội phê duyệt và giao cho HĐQT thực hiện.

5. Nghiên cứu xây dựng Phương án phát hành cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu hoặc phát hành Trái phiếu chuyển đổi cho cổ đông chiến lược để huy động vốn đầu tư và tăng vốn Điều lệ cho phù hợp với qui mô doanh nghiệp. HĐQT trình Đại hội phê duyệt chủ trương và giao cho HĐQT xây dựng Phương án trình ĐHĐCĐ năm tới phê duyệt để tổ chức thực hiện. Theo Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2021 đã được kiểm toán, Tổng cộng tài sản của Công ty đạt 3.232 tỷ đồng, Vốn chủ sở hữu là 1.902 tỷ đồng trong đó vốn của cổ đông (Vốn Điều lệ) chỉ có 487 tỷ đồng, vì vậy cần phát hành thêm để tăng vốn Điều lệ và hỗ trợ việc trả nợ vay mua và đóng tàu của Công ty trong các năm tới.

6. Phê duyệt Điều lệ đã được sửa đổi và các Qui chế nội bộ về quản trị Công ty, ban hành Qui chế hoạt động của HĐQT, của Ban Kiểm soát cho phù hợp với Luật Doanh nghiệp và Luật Chứng khoàn mới được Quốc hội Khóa 14 ban hành.

Tất cả các nội dung nêu trên có Tờ trình chi tiết kèm theo.

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần vận tải và xếp dỡ Hải An xin kính trình Đại hội.

Xin trân trọng cám ơn!

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

VŨ NGỌC SƠN