

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

V/v: Thông qua chủ trương tái cấu trúc giai đoạn 2019-2020

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty CP Vận tải Dầu khí Đông Dương

Căn cứ Luật Doanh nghiệp và Bộ luật lao động;
Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Dầu khí Đông Dương;
Căn cứ Nghị quyết số 18-NQ/ĐU-VTDKĐD ngày 14/11/2019 của Đảng ủy Công ty CP VTDK Đông Dương về việc thông qua chủ trương tái cấu trúc giai đoạn 2019-2020;
Căn cứ tình hình thực tế,

Hội đồng quản trị xin báo cáo Đại hội đồng cổ đông phương án tái cấu trúc Công ty giai đoạn 2019-2020, bao gồm phương án tái cấu trúc các lĩnh vực hoạt động SXKD và phương án tái cấu trúc bộ máy tổ chức điều hành với các nội dung sau:

I. SỰ CẦN THIẾT PHẢI THỰC HIỆN CÔNG TÁC TÁI CẤU TRÚC

1. Đánh giá chung:

Công ty PVTrans PTT hiện nay đang hoạt động kinh doanh chính ở hai lĩnh vực: Cho thuê xe văn phòng và cho thuê phương tiện, thiết bị vận chuyển CNG khu vực phía Bắc với các khách hàng chủ yếu là các đơn vị trong ngành Dầu khí.

1.1 Hoạt động kinh doanh cho thuê xe văn phòng:

Đây là hoạt động kinh doanh đơn giản, dễ bị cạnh tranh, lợi nhuận thấp. Sự cạnh tranh ngày càng tăng trong các năm 2018-2019, khi các tập đoàn đa quốc gia như Enterprise và Hertz chính thức tham gia vào thị trường Việt Nam. Với nguồn vốn dồi dào, công nghệ quản lý hiện đại, Enterprise và Hertz tham vọng phát triển nhanh số lượng xe cho thuê lên 1.000 đầu xe ngay trong năm 2020. Cùng với đó là thị trường giá xe ô tô đã qua sử dụng ngày càng giảm sâu do cạnh tranh khốc liệt với xe nhập khẩu giá rẻ, việc đầu tư mới phương tiện để thay thế hoặc phát triển thị trường cho thuê xe văn phòng gặp nhiều rủi ro. Rủi ro lớn nhất là thời hạn cho thuê ngắn (dưới 3 năm), lợi nhuận thấp trong khi giá xe có xu hướng ngày càng giảm, cơ hội thu lợi từ việc bán xe cũ sau thời gian cho thuê không còn, nguy cơ toàn bộ lợi nhuận từ hợp đồng cho thuê không đủ bù lỗ bán tài sản.

Trước những nguy cơ và thách thức nêu trên, Công ty chủ trương sẽ không tiếp tục đầu tư vào lĩnh vực cho thuê xe văn phòng, từng bước thoái vốn ra khỏi lĩnh vực này thông qua việc từng bước rút xe Công ty về để thanh lý thu hồi vốn, duy trì các hợp đồng hiện hữu bằng việc sử dụng đưa các xe vệ tinh vào thay thế.

1.2 Hoạt động cung cấp dịch vụ vận chuyển CNG.

1.2.1 Hoạt động vận chuyển CNG bằng đầu kéo:

Trong lĩnh vực kinh doanh cho thuê phương tiện và thiết bị vận chuyển CNG, thị trường ổn định được từ năm 2016 đến 2018 với sản lượng vận chuyển trên 25 triệu Sm³ khí/năm. Tuy nhiên từ đầu năm 2019, do sự cố sụt mỏ khí và sau đó là ảnh hưởng của giá

LPG giảm sâu kéo dài, dẫn đến sản lượng vận chuyển năm 2019 ước chỉ đạt 20% sản lượng năm 2018.

Theo dự báo và kế hoạch của bên thuê dịch vụ (CNG VN) cung cấp, sản lượng khí CNG năm 2020 và các năm tiếp theo sẽ chỉ duy trì được từ 6-8 triệu Sm³ khí/năm, yêu cầu về số lượng phương tiện vận chuyển theo đó giảm 80% so với năm 2018 và kèm theo là doanh thu, lợi nhuận từ năm 2020 sẽ giảm tương ứng.

1.2.2 Hoạt động cho thuê bồn composite vận chuyển CNG:

Công ty đang cho Công ty CNG Việt Nam thuê 06 bồn composite 40ft vận chuyển khí tại khu vực phía Nam theo hợp đồng dài hạn từ 2016 đến 2022 với sản lượng vận chuyển bình quân đạt trên 13 triệu Sm³ khí/năm. Đây là hoạt động duy nhất của Công ty ở trạng thái tương đối ổn định với doanh thu bình quân 14 tỷ đồng/năm và lợi nhuận trên 3 tỷ đồng/năm, tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu trên 25% và tỷ suất lợi nhuận trên vốn CSH đầu tư trên 15%.

2. Thực tế tình hình SXKD 5 tháng đầu năm 2020:

Trước những diễn biến phức tạp của tình hình đại dịch Covid19 trong thời gian qua và sự sụt giảm sâu của giá dầu thế giới đã tác động hết sức tiêu cực đến các lĩnh vực hoạt động SXKD của đơn vị, cụ thể:

+ Hoạt động vận tải CNG: Sản lượng CNG từ tháng 3/2020 sụt giảm nghiêm trọng do một số khách hàng nhỏ phải tạm dừng hoạt động sản xuất, một số khách hàng lớn chuyển sang sử dụng LPG (CP LPG tháng 1 là 577.5 USD/MT, tháng 2 là 525 USD/MT, tháng 3 giảm xuống 455 USD/MT và sang tháng 4 chỉ còn 235 USD/MT). Ngay từ cuối tháng 3/2020, CNG Việt Nam đã phải tạm dừng hầu hết các hợp đồng thuê bồn với hầu hết các đối tác, ngoại trừ bồn của Công ty Đông Dương vẫn được duy trì nhưng phải điều chỉnh giảm đơn giá thuê 10% từ 01/4/2020. Tuy nhiên vì sản lượng tiêu thụ giảm mạnh nên tần suất khai thác cũng chỉ đạt gần 0,6 chuyến/bồn/ngày. Hoạt động vận chuyển CNG bằng đầu kéo tại khu vực phía Bắc trong tháng 4 gần như không có việc với các nguyên nhân tương tự.

+ Hoạt động kinh doanh xe chuyên: Trước diễn biến của đại dịch, việc đi lại, di chuyển giữa các địa phương đã bị hạn chế ngay từ sau Tết Nguyên Đán. Từ 01/4 và dự kiến kéo dài đến 30/4 thực hiện cách ly xã hội theo Chỉ thị 16 của Thủ tướng Chính phủ, dẫn đến việc hoạt động kinh doanh xe chuyên của Công ty gần như phải dừng toàn bộ từ giữa tháng 3 đến nay. Các lái xe được giải quyết nghỉ phép hết tháng 3, tháng 4 phải chuyển sang chế độ chờ việc với mức lương tối thiểu, đến tháng 5 đã phải tạm thời cho nghỉ không hưởng lương 50% số lái xe chuyên.

+ Hoạt động cho thuê xe định hạn tại phía Nam và Hà Nội: Việc hạn chế đi lại dẫn đến không phát sinh km vượt định mức, trong khi đây lại là nguồn thu ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của hoạt động cho thuê xe định hạn. Một số hợp đồng cho thuê định hạn với các liên doanh/nhà thầu nước ngoài kết thúc trong Quý I/2020 không được gia hạn, phải rút xe về nằm bãi (đến 30/4/2020 số xe nằm bãi tại phía Nam là 30 xe) trong bối cảnh thị trường mua bán xe mới và cũ đều bị suy giảm, gần như đóng băng.

+ Hoạt động tái cấu trúc Công ty: Trong Quý I/2020, Công ty đã quyết liệt triển khai tái cấu trúc bộ máy điều hành, cắt giảm được 50% số lượng lao động gián tiếp tại VP Công ty. Công tác tái cấu trúc, chuyển đổi lĩnh vực SXKD sẽ được tập trung triển khai và dự kiến hoàn thành trong năm 2020 sau khi được ĐHCĐ thông qua.

II. SỰ CẦN THIẾT PHÁT TÁI CẤU TRÚC:

2.1 Kế hoạch SXKD các lĩnh vực hiện hữu:

Với thực trạng các hoạt động kinh doanh hiện hữu của Công ty như trên, dự kiến tổng lợi nhuận gộp của các lĩnh vực kinh doanh hiện hữu nêu trên của Công ty (gồm: Cho thuê bồn vận chuyển CNG, cho thuê xe VP và vận chuyển CNG bằng đầu kéo) theo kế hoạch năm 2020 là 9,18 tỷ đồng, cụ thể:

TT	Nội dung	Doanh thu (Tỷ đồng)	Lợi nhuận (Tỷ đồng)
1	Cho thuê bồn vận chuyển CNG	12,80	1,95
2	Vận chuyển CNG bằng đầu kéo	6,96	0,82
3	Kinh doanh xe VP cho thuê	125,65	6,41
	- CN TP Hồ Chí Minh	114,26	5,50
	- Đội xe Hà Nội	11,39	0,91
	Cộng	145,41	9,18

(Ghi chú: Lợi nhuận của từng lĩnh vực đã được trừ chi phí tài chính)

2.2 Cơ cấu bộ máy tổ chức quản lý điều hành năm 2019 của Công ty:

+ Cơ cấu bộ máy tổ chức quản lý điều hành và số lượng nhân sự của từng bộ phận của Công ty hiện nay như sau:

Khối văn phòng Công ty:	25 người	Khối điều hành trực tiếp:	14 người
Ban giám đốc:	03 người	CN Thái Bình:	04 người
Phòng TCHC:	05 người	CN HCM:	10 người
Phòng TCKTKH:	06 người		
Phòng Kinh doanh:	06 người		
Phòng KTATĐT:	05 người		

+ Chi phí quản lý các đơn vị/bộ phận theo kế hoạch 2019 như sau:

Văn phòng Công ty:	9,42 tỷ đồng	Chi phí gián tiếp
Đội xe VP HN:	0,30 tỷ đồng	Tính thẳng vào chi phí SXKD trực tiếp
CN HCM:	4,05 tỷ đồng	Tính thẳng vào chi phí SXKD trực tiếp
CN Thái Bình:	1,27 tỷ đồng	Tính thẳng vào chi phí SXKD trực tiếp

Với các số liệu thực tế nêu trên, nếu không có giải pháp tái cấu trúc thì với bộ máy quản lý điều hành hiện nay, chi phí quản lý năm 2020 vẫn sẽ ở mức trên 9 tỷ đồng như kế hoạch 2019, chiếm toàn bộ lợi nhuận của các hoạt động SXKD hiện hữu mang lại, đồng nghĩa với việc Công ty không có lãi.

Như vậy, cùng với việc phải nhanh chóng triển khai hoàn thành công tác tái cấu trúc các hoạt động kinh doanh hiện hữu để thiết lập lại sự ổn định, tập trung tối đa các nguồn lực tìm kiếm hướng đi mới, lĩnh vực kinh doanh mới làm nền tảng cho kế hoạch phát triển dài hạn của Công ty thì nhiệm vụ quan trọng ưu tiên hàng đầu hiện nay là phải khẩn trương tái cấu trúc cơ cấu bộ máy tổ chức quản lý điều hành, tinh giản tối đa số lượng nhân sự gián tiếp và tiết giảm triệt để các khoản chi phí quản lý.

Tái cấu trúc Công ty là nhiệm vụ nặng nề nhưng vô cùng cấp bách, đòi hỏi sự quyết tâm và tham gia, phối hợp chặt chẽ giữa Đảng ủy, HĐQT, Ban Giám đốc và các tổ chức chính trị - xã hội trong Công ty.

III. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ CỦA HĐQT:

Căn cứ chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của mình, HĐQT xin báo cáo và kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua chủ trương tái cấu trúc Công ty giai đoạn 2019-2020 với các nội dung cụ thể như sau:

1. Tái cấu trúc lĩnh vực SXKD:

Mục tiêu: Hoàn thành toàn bộ việc thoái vốn đầu tư ở lĩnh vực xe văn phòng cho thuê trong năm 2020, cụ thể:

+ Tổng số xe văn phòng cho thuê của Công ty thời điểm hiện tại là 90 xe; dự kiến thu hồi về thanh lý là 82 xe

TT	Nội dung	Số lượng (Xe)	Giá trị còn lại tại các thời điểm (Đồng)	
			31/05/2020	30/06/2020
1	Xe dự kiến thu hồi để thanh lý	82	42.484.541.245	41.494.272.054
-	Xe đang nằm bãi chờ thanh lý	37	15.342.876.558	14.978.302.927
-	Xe đang hoạt động kinh doanh	45	27.141.664.687	26.515.969.127
2	Xe giữ lại tiếp tục KD	8	8.539.885.362	8.365.579.216
Tổng cộng số xe thời điểm 29/6/2020		90	51.024.426.608	49.859.851.270

+ Cơ cấu xe văn phòng cho thuê của Công ty dự kiến cuối năm 2020 như sau:

TT	Nội dung	Hà Nội	HCM	Tổng cộng
I	Tổng số xe khai thác	16 xe	174 xe	190 xe
1	Xe Công ty	4 xe	4 xe	8 xe
2	Xe Vệ tinh	12 xe	170 xe	182 xe

2. Chuyển đổi lĩnh vực kinh doanh cốt lõi từ dịch vụ vận tải biển sang lĩnh vực kinh doanh vận tải biển:

Trước thực tiễn các lĩnh vực kinh doanh hiện hữu đều đang có xu thế đi xuống, nhu cầu cấp bách hiện nay của PVTrans PTT là tìm ra hướng đi mới, lĩnh vực kinh doanh mới ngay trong năm 2020, làm nền tảng cho sự ổn định và phát triển dài hạn.

Theo kế hoạch tái cấu trúc các lĩnh vực kinh doanh hiện hữu như đã trình bày ở trên, trong năm 2020 PVTrans PTT cân đối được khoảng 80 tỷ đồng vốn dài hạn đầu tư cho lĩnh vực kinh doanh mới. Sau khi nghiên cứu, đánh giá, phân tích thị trường giá tàu, với khả năng tài chính của mình, PVTrans PTT đủ khả năng để đầu tư 01 tàu hàng rời trọng tải dưới 35.000 DWT hoặc 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 10.000 DWT – 15.000 DWT với tuổi tàu dưới 12 năm và tổng mức đầu tư dưới 10 triệu USD theo cơ cấu tỷ trọng vốn vay từ 60%-70%.

Phương án khai thác dự kiến trong giai đoạn đầu (từ 1 đến 2 năm), PVTrans PTT sẽ cho một trong các đơn vị của PVTrans thuê khai thác theo hình thức Bareboat, hoặc sử

dụng dịch vụ quản lý kỹ thuật của đơn vị này và cho thuê Time Charter (T/C). Cùng với đó là công tác tái cấu trúc bộ máy điều hành để đảm bảo khả năng tự quản lý, khai thác của Công ty ngay trong năm 2020 với mục tiêu từ 2021 sẽ thuê thêm từ 1 đến 2 tàu để hình thành được đội tàu từ 2-3 tàu khai thác cả trong nước và quốc tế. Trên cơ sở hiệu quả kinh doanh thực tế 2020-2021, đến 2022 sẽ tiến hành tăng vốn để tiếp tục đầu tư thêm từ 2 đến 3 tàu cùng chủng loại, phân đầu đến 2023 Công ty trực tiếp quản lý, khai thác đội tàu từ 4-5 tàu.

Nguyên nhân, lý do đề xuất chuyển dịch sang lĩnh vực vận tải biển:

+ Là đơn vị thành viên của Tổng Công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans), PVTrans PTT xác định bám sát và song hành với lĩnh vực kinh doanh cốt lõi của TCT PVTrans là hoạt động vận tải biển. Trên cơ sở đó tranh thủ tối đa sự hỗ trợ trực tiếp của TCT PVTrans và các đơn vị thành viên PVTrans để tạo đà cho sự phát triển bền vững và lâu dài cho Công ty.

+ Vận chuyên dầu/hóa chất là một trong các hoạt động chính hiện nay của Tổng Công ty PVTrans. Tính đến cuối năm 2019, PVTrans và các đơn vị thành viên đang sở hữu khai thác 11 tàu chở dầu/hóa chất với tổng trọng tải trên 190.000 DWT cho các loại với size tàu từ 9.000 DWT đến 46.000 DWT ở cả thị trường trong nước và quốc tế. Do đó, là đơn vị thành viên của PVTrans, việc Công ty Đông Dương đầu tư, khai thác tàu hóa chất sẽ có nhiều rất nhiều thuận lợi và lợi thế hơn so với tàu hàng rời.

+ Đội tàu của Tổng công ty PVTrans hiện nay có đến 05 tàu trên 20 tuổi (từ 22 - 24 tuổi) đã bước vào giai đoạn tàu già, chi phí vận hành các tàu này tăng cao, thường xuyên trục trặc kỹ thuật dẫn tới giảm lợi thế cạnh tranh trên thị trường. Việc xem xét, nghiên cứu đầu tư tàu dầu/hóa chất của Công ty Đông Dương là phù hợp với chủ trương trẻ hóa đội tàu, mở rộng thị trường và gia tăng năng lực cạnh tranh trên cả thị trường trong nước cũng như quốc tế của Tổng Công ty PVTrans.

+ Trong thời gian vừa qua, giá cước tàu vận chuyên sản phẩm dầu/hóa chất (IMO) có size từ 10.000 - 20.000 DWT luôn ở mức cao hơn so với giá cước vận chuyên của tàu rời và có sự ổn định dài hạn hơn. Thực tế trong giai đoạn hiện nay, thị trường vận chuyên của phân khúc tàu này ít bị ảnh hưởng nhất và theo đánh giá nhu cầu vận chuyên dầu/hóa chất sau đại dịch Covid19 sẽ tăng trở lại nhanh hơn, mạnh hơn và có tính ổn định cao hơn so với các phân khúc khác. Đây là phân khúc đơn vị có thể xem xét để lựa chọn đầu tư.

Theo đánh giá, giai đoạn hiện nay là thời điểm thuận lợi để Công ty chuyển đổi lĩnh vực kinh doanh, là cơ sở cho sự phát triển bền vững và dài hạn của Công ty trong tương lai, phù hợp với chủ trương, định hướng chiến lược giai đoạn 2025-2035 của TCT PVTrans nói riêng và Tập đoàn Dầu khí nói chung.

3. Tái cấu trúc bộ máy quản lý điều hành

3.1 Mục tiêu:

+ Tinh gọn nhân sự bộ máy quản lý điều hành, phù hợp với quy mô sau tái cấu trúc của các lĩnh vực kinh doanh hiện hữu, tối ưu hiệu quả sản xuất kinh doanh của Công ty ở từng lĩnh vực.

+ Tuyển dụng được nhân sự giỏi, có chuyên môn và kinh nghiệm quản lý, kinh doanh tàu biển.

3.2 Nội dung chính:

+ Cơ cấu lại bộ máy tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, định biên lao động của các phòng, bộ phận, đơn vị trực thuộc theo nguyên tắc phù hợp với quy mô hoạt động SXKD 2020.

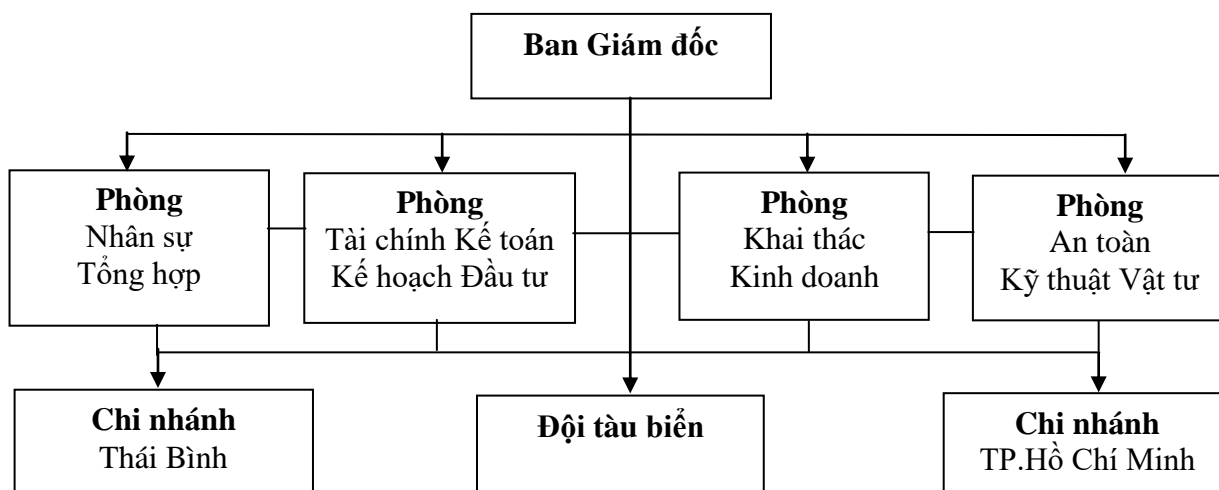
+ Xây dựng tiêu chí cho từng vị trí công việc hiện tại, đánh giá chất lượng từng nhân sự theo các tiêu chí đã đề ra, xác định số lao động dôi dư. Phối hợp với các tổ chức chính trị xã hội trong Công ty thống nhất phương án giải quyết chế độ, chính sách đối với số lao động dôi dư, báo cáo/trình các cấp có thẩm quyền phê duyệt. Tổ chức triển khai đến từng

người lao động, đảm bảo hài hòa lợi ích giữa doanh nghiệp và NLĐ, không để phát sinh đơn thư trước, trong và sau khi thực hiện tái cấu trúc.

+ Xây dựng tiêu chí tuyển dụng nhân sự cho từng vị trí công việc mới, xây dựng cơ chế tiền lương, tiền thưởng cho các vị trí công việc mới cần tuyển dụng, đảm bảo có thể tuyển dụng được các nhân sự giỏi, có chuyên môn và kinh nghiệm quản lý, kinh doanh tàu biển. Tuyển dụng đủ nhân sự cho lĩnh vực mới theo định biên và các tiêu chí đã đề ra.

3.3 Tổ chức lại mô hình bộ máy điều hành Công ty năm 2020:

Căn cứ kết quả khảo sát mô hình quản lý của các đơn vị kinh doanh vận tải biển trong hệ thống TCT PVTrans, kết hợp với quy mô lĩnh vực vận tải đường bộ của Công ty theo phương án tái cấu trúc hoạt động SXKD, HĐQT đề xuất mô hình bộ máy điều hành Công ty năm 2020 như sau:



Tái cấu trúc Công ty là tất yếu khách quan nhằm đảm bảo sự ổn định, cũng như tạo tiền đề để Công ty phát triển bền vững, lâu dài trong tương lai. Phương án tái cấu trúc bộ máy tổ chức quản lý điều hành được xây dựng đồng bộ, có xét đến tính kế thừa và đảm bảo phù hợp nhất với phương án tái cấu trúc các lĩnh vực hoạt động SXKD. Nhân sự được sắp xếp, tinh giản phù hợp với tổng thể chiến lược phát triển các lĩnh vực kinh doanh mới, đặc biệt là lĩnh vực kinh doanh vận tải biển của Công ty trong thời gian tới.

Trên cơ sở phương án tái cấu trúc đã xây dựng, HĐQT kính trình ĐHĐCĐ xem xét, phê duyệt các nội dung sau:

1. Phê duyệt chủ trương tái cấu trúc lĩnh vực SXKD theo hướng từng bước thu hẹp các hoạt động kinh doanh cho thuê xe văn phòng, vận chuyển CNG để chuyển sang lĩnh vực kinh doanh vận tải tàu biển theo phương án và lộ trình HĐQT đã báo cáo.

2. Ủy quyền cho HĐQT phê duyệt và quyết định các nội dung liên quan đến công tác tái cấu trúc Công ty trên cơ sở định hướng phát triển bền vững dài hạn, đảm bảo quyền và lợi ích của cổ đông, tuân thủ đúng các quy định pháp luật hiện hành.

Kính trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2020 xem xét thông qua.

Trân trọng!

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Phạm Anh Tuấn

