

Số: 02-2022/TTr-HĐQT

Hải Phòng, ngày 18 tháng 3 năm 2022

TỜ TRÌNH
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2022
Về Phương án thành lập và khai thác kinh doanh của
Công ty liên doanh vận tải container Zim-Haian

1. Thực trạng đội tàu vận tải container đường biển Việt Nam

- Tính đến cuối năm 2021, Việt Nam có 10 công ty tham gia kinh doanh, khai thác tàu container, bao gồm 45 tàu, có sức chở từ 240 teus đến 1.794 teus, cụ thể như sau:

STT	Công ty	Số lượng tàu				Tổng trọng tải (Teu)
		Đóng trước 2002	Đóng từ 2002-2007	Đóng từ 2008 trở lại	Tổng	
1	Vimc	2	5	0	7	5.558
2	Vosco	2	0	0	2	1.110
3	Gemadep	2	0	2	4	3.075
4	Vinafco	3	0	0	3	1.628
5	Vietsun	0	2	2	4	2.486
6	Haian	2	2	4	8	10.892
7	Vsico	2	1	2	5	3.778
8	GLS	2	3	1	6	2.977
9	Trường Hải	0	1	1	2	951
10	Tân Cảng Shipping	2	2	0	4	2.883
	TỔNG CỘNG:	17	16	12	45	35.968

- Trong đó phần lớn là các tàu cũ bao gồm 17 tàu trên 20 tuổi, 16 tàu trên 15 và dưới 20 tuổi (chiếm 73%) là nhóm sắp đến thời hạn phải ngừng hoạt động.
- Các công ty vận tải container Việt Nam có qui mô nhỏ, không có tiềm lực tài chính mạnh, cộng với hiệu quả khai thác trên các tuyến nội địa những năm qua không cao nên rất ít công ty có kế hoạch đầu tư, đổi mới và phát triển đội tàu và đầu tư vỏ container, các trang thiết bị cũng như đào tạo, xây dựng đội ngũ cán bộ, chuyên viên, thuyền viên đủ sức tiếp thu công nghệ, kỹ thuật...
- Ngoài yếu tố thiếu vốn đầu tư còn có vấn đề về khả năng kết nối của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam với mạng lưới quốc tế. Điều này sẽ gây cản trở rất lớn khi doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam muốn mở rộng tuyến dịch vụ ra các thị trường khu vực và quốc tế.
- **Nguy cơ:** Với tình hình như vậy, trong các năm tới, khi nhiều tàu hết hạn hoạt động và các doanh nghiệp không có đầu tư mua / đóng mới thì năng lực vận tải container đường biển của Việt Nam sẽ tiếp tục giảm mạnh, không thể đáp ứng được nhu cầu trong nước, không đảm bảo cho phát triển kinh tế xã hội và sẽ tiếp tục không có cơ hội mở rộng, vươn ra khu vực và quốc tế, không thể hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp giảm bớt phụ thuộc vào các hãng tàu nước

ngoài, không thể tham gia bình ổn giá cước vận tải container quốc tế như chỉ đạo của Chính phủ và các Bộ - Ban - Ngành.

2. Tình hình nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa bằng container đường biển

- Hiện nay hàng XNK của Việt Nam được vận chuyển chủ yếu bằng container đường biển, trong đó đi châu Mỹ khoảng 25%, đi châu Âu khoảng 15%, đi Trung Quốc và Đông Bắc Á (Hàn Quốc, Nhật Bản, Viễn Đông) khoảng 50%, còn lại đi Đông Nam Á - Ấn Độ khoảng 10%. Số lượng hàng hóa tiếp tục tăng trưởng tốt, đặc biệt là một số khu vực luôn đạt mức tăng trưởng hai con số trong nhiều năm gần đây như Cái Mép, Hải Phòng. Trong đó trên 95% lượng hàng đang được vận chuyển thông qua các hãng tàu quốc tế do Việt Nam chưa có đội tàu container thích hợp, đủ lớn.
- Do ảnh hưởng của dịch Covid - 19, chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy, gián đoạn đã ảnh hưởng lớn đến thị trường vận tải container đường biển quốc tế nên trong năm 2021, mức cước vận chuyển đã tăng lên rất nhiều lần, cụ thể có tuyến tăng từ dưới 2.000 Đô la Mỹ / container lên tới trên 20.000 Đô la Mỹ / container nhưng doanh nghiệp Việt Nam vẫn không thể có đủ chỗ tàu trên tàu và vỏ container để vận chuyển. Điều này gây ảnh hưởng tiêu cực tới xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp cũng như sự phát triển của nền kinh tế, làm giảm bớt hiệu quả của các hiệp định tự do thương mại mà Chính phủ Việt Nam đã ký kết với các đối tác quốc tế trong thời gian qua.

3. Phương án và giải pháp

- Để bù đắp cho sự thiếu hụt năng lực vận tải như nêu trên cũng như nâng cao năng lực vận tải biển của đội tàu Việt Nam, mở rộng tuyến dịch vụ vận chuyển của đội tàu container Việt Nam, kết nối Việt Nam với các nước trong khu vực như Trung Quốc, Đông Bắc Á và Đông Nam Á, từng bước vững chắc mở rộng ra các khu vực Nam Á, Trung Đông, Úc, Mỹ và Châu Âu trong tương lai, Công ty cổ phần vận tải và xếp dỡ Hải An đã thảo luận với hãng tàu ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (là hãng tàu container đứng thứ 10 thế giới, hiện đang khai thác hơn 100 tàu container với tổng trọng tải gần 438.000 TEU, có kinh nghiệm khai thác nhiều tuyến vận tải container trên thế giới) để thành lập một Công ty liên doanh vận tải container tại Việt Nam nhằm đầu tư tàu container, vỏ container, tiếp thu công nghệ và tận dụng mạng lưới của đối tác để đầu tư phát triển đội tàu vận tải container của Việt Nam và mở các tuyến vận tải container như trên, phục vụ trực tiếp hoạt động XNK của đất nước.
- Tên công ty dự kiến: **Công ty liên doanh vận tải container ZIM - Hải An** (viết tắt là ZimHaian), với vốn điều lệ là 2.000.000 USD (Hai triệu đô la Mỹ).
- Trước mắt, sau khi được phép thành lập, Công ty sẽ mở hai (2) tuyến vận tải container với lịch trình như sau:
 - a) Tuyến Việt Nam - Đông Nam Á (Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh - Port Klang - TP. Hồ Chí Minh - Chu Lai - Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh - Port Klang - TP. Hồ Chí Minh - Nghi Sơn - Hải Phòng)
 - b) Tuyến Việt Nam - Trung Quốc (TP. Hồ Chí Minh - Hải Phòng - Hồng Kông - Shekou - Ningbo - Shanghai - Hồng Kông Shekou - Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh)
- Với sự vận hành của 2 tuyến vận tải trên, hàng hóa XNK của các doanh nghiệp Việt Nam sẽ được vận chuyển trực tiếp tới các thị trường Malaysia, Trung Quốc với cam kết chỗ tàu trên tàu và vỏ container. Ngoài ra từ các trung tâm chuyển tải này, hàng hóa XNK của Việt Nam có thể kết nối lên các tuyến quốc tế khác của Zim Lines đi Nam Á, Trung Đông, Địa Trung Hải, Úc và Mỹ một cách nhanh chóng, thuận tiện.

- Liên doanh ngoài thừa hưởng mạng lưới quốc tế và kinh nghiệm quản lý của Zim Lines thì cũng được cam kết hỗ trợ tài chính từ Zim Lines để tiếp tục mua, đóng mới các tàu container có tải trọng phù hợp cho việc phát triển các tuyến quốc tế khác trong những năm tới.

4. Phương án khai thác và hiệu quả kinh doanh của hai tuyến tàu container

a. *Tuyến Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh - Port Klang - TP. Hồ Chí Minh - Chu Lai - Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh - Port Klang - TP. Hồ Chí Minh - Nghi Sơn - Hải Phòng)*

- Hàng nhập khẩu từ Malaysia và các nước khác chuyển tải qua Port Klang về các cảng TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng và đặc biệt là Khu kinh tế Chu Lai, Nghi Sơn; góp phần giảm chi phí vận tải cho các doanh nghiệp trong khu vực, tăng cường thu hút đầu tư vào Quảng Nam, Thanh Hóa và vùng lân cận.
- Hàng xuất khẩu từ Việt Nam được chuyển thẳng tới thị trường Malaysia và chuyển tải tại Port Klang để đến các thị trường Đông Nam Á, Nam Á, Trung Đông, Úc và Địa Trung Hải một cách nhanh chóng thuận tiện.
- Phương án khai thác bằng 2 tàu 1,100 teu. Tùy theo nhu cầu có thể tăng lên cỡ tàu 1,700 teu.
- Hiệu quả kinh tế khi khai thác 2 tàu 1,100 teus: Với mức chi phí thuê tàu, nhiên liệu và mức cước thị trường hiện tại, tuyến tàu này dự kiến sẽ đem lại doanh thu khoảng 250 tỉ / năm và lợi nhuận 50 tỉ / năm.

b. *Tuyến TP. Hồ Chí Minh - Hải Phòng - Hồng Kông - Shekou - Ningbo - Shanghai - Hồng Kông Shekou - Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh*

- Hàng nhập khẩu nguyên phụ liệu từ Bắc và Nam Trung Quốc được đưa thẳng về các cảng Hải Phòng, TP. Hồ Chí Minh nhanh chóng, không phải qua chuyển tải, tiết giảm chi phí và thời gian. Hàng từ các nước khác có thể chuyển tải tại Trung Quốc và Hồng Kông về Việt Nam nhanh chóng, thuận tiện, tiết kiệm.
- Hàng xuất khẩu của Việt Nam sẽ được đưa thẳng đi các thị trường lớn của Trung Quốc, đặc biệt nhóm hàng nông sản bằng lịch tàu ổn định, nhanh chóng, lượng vỏ container lạnh phong phú, góp phần giải quyết vấn đề ùn tắc hàng nông sản tại các cửa khẩu phía Bắc.
- Phương án khai thác bằng 3 tàu 1,700 teu.
- Hiệu quả kinh tế khi khai thác 3 tàu 1,700 teus: Với mức chi phí thuê tàu, nhiên liệu và mức cước thị trường hiện tại, tuyến tàu này dự kiến sẽ đem lại doanh thu khoảng 350 tỉ / năm và lợi nhuận 70 tỉ / năm.

Với nhu cầu cấp bách của cộng đồng Doanh nghiệp và hiệu quả đầu tư cũng như khả năng đóng góp lâu dài, bền vững cho nền kinh tế nói chung và ngành vận tải container đường biển Việt Nam nói riêng, HĐQT Công ty xin kính trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2022 thông qua việc thành lập liên doanh đối với ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD và ủy quyền cho HĐQT thực hiện tất cả các công việc có liên quan đến việc thành lập và hoạt động của liên doanh.

Xin trân trọng cảm ơn!

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH
(Đã ký)
Vũ Ngọc Sơn