

Số: /BC-CPI

Hạ Long, ngày tháng năm 2020

BÁO CÁO

BẢN DỰ THẢO

KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2019 KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2020

Ban điều hành Công ty cổ phần đầu tư cảng Cái Lân trân trọng báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh năm 2019 và kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2020 tới toàn thể Quý cổ đông các nội dung cụ thể như sau:

A. KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2019

I- CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ CẢNG CÁI LÂN (CPI)

1. Tình hình thị trường

a. Hàng nông sản

Trong năm ngành chăn nuôi lợn ảnh hưởng nặng nề do dịch tả lợn Châu Phi lan rộng điều này là nguyên nhân gây tác động tiêu cực tới thị trường thức ăn chăn nuôi năm 2019 và có thể gây gián đoạn thị trường trong năm tiếp theo.

Tại cảng Cái Lân: Trong nửa đầu năm 2019 do bùng phát dịch tả lợn Châu Phi dẫn đến tình hình nhập khẩu hàng thức ăn chăn nuôi giảm mạnh khiến các chủ hàng của CPI khó khăn trong việc bán hàng, đưa tàu về Miền bắc. Bên cạnh đó, việc vẫn tồn tại một số vướng mắc trong việc hợp tác với CICT dẫn đến các tàu nông sản của CPI tiếp tục không làm hàng được tại cảng CICT, điều này khiến CPI đã mất một số khách hàng lớn như Crossland, Havest, CI Trading. Các đơn vị Cảng Quảng Ninh, Cict đều thực hiện việc Marketing cạnh tranh, tiếp xúc ký kết trực tiếp với các chủ tàu, chủ hàng nên việc làm dịch vụ xếp dỡ tàu trong cầu của CPI gặp rất nhiều khó khăn.

Tại vùng neo: Trong nửa đầu năm 2019 cũng do tình hình chung của dịch tả lợn Châu Phi và chính sách cấm nhập mặt hàng lúa mì có lẫn cỏ hại nên sản lượng làm hàng ngoài vùng neo giảm. Ngoài ra, việc làm hàng ngoài neo phụ thuộc nhiều vào các đơn vị cung cấp cầu nổi, nên khi có thêm các mặt hàng than, vật liệu xây dựng ... cùng xếp dỡ ngoài neo dẫn đến tình trạng thiếu thiết bị hoặc thiết bị hỏng hóc không đảm bảo chất lượng dịch vụ làm hàng. CPI đã nỗ lực làm việc với chủ hàng Văn Sơn, Tân Long là các đơn vị có sản lượng xếp dỡ hàng lớn tại vùng neo, để xin thực hiện làm hàng khi tình hình hàng nông sản nhập khẩu có dấu hiệu tích cực trở lại, đặc biệt trong Quý III.

Lượng hàng nông sản, thức ăn chăn nuôi nhập khẩu vẫn đưa nhiều về các cảng khu vực miền Nam.

Cơ sở vật chất và nhân, vật lực còn thiếu nên hầu hết các dịch vụ CPI cung cấp đều đi thuê ngoài dẫn đến chi phí cao, khó cạnh tranh với các đơn vị dịch vụ khác

b. Hàng viên nén gỗ

Kể từ đầu năm 2019 đến nay CPI vẫn luôn duy trì việc hợp tác, cung cấp dịch vụ, thực hiện chuyên tải làm hàng với các công ty xuất khẩu viên nén gỗ như công ty An Việt Phát, C&P Quảng Ninh với sản lượng xuất khẩu ổn định và ngày càng gia tăng. Cho đến thời điểm hiện tại sản lượng trung bình đạt 10.000 tấn/tháng và dự kiến hàng viên nén gỗ tiếp tục là một trong những mặt hàng có sản lượng ổn định và gia tăng trong các năm tiếp theo. Đặc biệt là khách hàng An Việt Phát sẽ tăng lượng hàng tại Cái Lân sau khi nhà máy sản xuất của họ tại Phú Thọ đi vào hoạt động ổn định trong năm 2020.

Tuy nhiên, trong quá trình làm hàng còn gặp phải một số vướng mắc như kiểm soát vấn đề tạp chất lẫn trong hàng dẫn đến khiếu nại của chủ hàng nhận tại đầu nước ngoài. Bên cạnh đó việc thực hiện làm hàng kết hợp xuất hàng bịch trực tiếp với làm hàng bằng thùng container cải huấn đã cải thiện được năng suất nhưng vẫn chưa tối ưu được tối đa năng suất làm hàng.

Khi sản lượng hàng tiếp tục gia tăng có khả năng sẽ gặp phải sự cạnh tranh từ các đối thủ cạnh tranh cùng ngành nghề tại khu vực Cái Lân.

c. Hàng Xi măng

CPI có kinh nghiệm nhiều năm trong việc làm dịch vụ chuyên tải, xếp dỡ hàng hóa tại Cảng Cái Lân. CPI luôn là đối tác chính của Công ty CP Xi măng Thăng Long (TLCC) một trong những nhà máy có sản lượng xuất khẩu lớn tại phía bắc là một trong những điều kiện thuận lợi của CPI trong dịch vụ làm hàng xi măng tại Cái Lân.

Tuy nhiên, đối tác của CPI chủ yếu xuất khẩu xi măng vào thị trường Philippin, trong năm 2019 Philippine quyết định điều tra và áp thuế với hàng xi măng nhập khẩu từ Việt Nam với mức thuế 4.8 USD/tấn do các nhà quản lý cho rằng việc gia tăng nhập khẩu bắt đầu từ 2014 đến nay là nguyên nhân chủ yếu gây thiệt hại nghiêm trọng cho ngành sản xuất nội địa của nước này. Với việc áp thêm thuế phí cao dẫn đến các công ty xuất khẩu xi măng Việt Nam trong đó có TLCC giảm mạnh về sản lượng xuất khẩu qua đó khiến cho sản lượng làm dịch vụ chuyên tải hàng xi măng của CPI cũng giảm mạnh.

Số dư nợ của XMTL luôn ở con số rất lớn nên gây không ít khó khăn đến hoạt động sản xuất kinh doanh của CPI.

Sự cạnh tranh từ những đơn vị dịch vụ đối thủ tại khu vực cảng Cái Lân cũng là một trong những nguyên nhân dẫn tới việc CPI bị giảm sản lượng và doanh thu trong năm 2019.

d. Hàng khác: ngoài dịch vụ vận chuyên, xếp dỡ các mặt hàng trên, CPI còn cung cấp dịch vụ xếp dỡ cho các mặt hàng than, đá, hàng thiết bị... Dịch vụ thủ tục thông quan, đại lý, tàu lai, vận chuyên container cho hãng tàu Hyuntai vào xếp dỡ tại cảng CICT với tần suất trung bình

1 chuyên/tuần. Cuối năm 2019, CPI cũng ký được hợp đồng dịch vụ thủ tục thông quan, kiểm dịch, giao nhận hàng hóa cho hàng nông sản với sản lượng trung bình 30.000 tấn/tháng.

2. Về tình hình tài chính: toàn bộ nguồn lực tài chính của CPI đã tập trung góp hết vào Công ty TNHH cảng công ten nơ quốc tế Cái Lân (CICT) nên CPI không có điều kiện đầu tư kho, bãi, và các trang thiết bị cần thiết phục vụ cho công việc mà chỉ đi thuê lại ... dẫn tới lợi thế cạnh tranh và lợi nhuận thực hiện các dịch vụ hậu cần sau Cảng của CPI gặp nhiều khó khăn.

3. Tình hình triển khai thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh năm 2019

Từ tình hình thị trường các mặt hàng và những khó khăn về tình hình tài chính như trên, Ban điều hành CPI đã nỗ lực vượt khó, chỉ đạo triển khai nhiều biện pháp, phù hợp với điều kiện của công ty để duy trì và tìm hướng phát triển ổn định đảm bảo việc làm và thu nhập cho người lao động, cụ thể như sau:

3.1. Bộ máy tổ chức:



- Ban điều hành Công ty gồm: 01 Tổng giám đốc, 01 phó Tổng Giám đốc
- Các phòng ban chức năng, văn phòng đại diện:
 - + Phòng Đầu tư Kinh doanh
 - + Phòng Tài chính kế toán
 - + Phòng Tổ chức hành chính
 - + Đội vận tải
 - + Văn phòng đại diện công ty tại Hải Phòng (kiêm nhiệm)
 - + Văn phòng đại diện công ty tại Móng Cái (kiêm nhiệm)

- Thường xuyên thực hiện sắp xếp, điều chuyển nhân sự giữa các tổ, phòng ban công ty để phù hợp với điều kiện thực tế và tăng hiệu quả và sức cạnh tranh của đơn vị.

- Tăng cường công tác đào tạo để học hỏi và phát triển như tổ chức các khóa học về nghiệp vụ chăm sóc khách hàng và phát triển thị trường, tổ chức chương trình truyền thông về văn hóa doanh nghiệp lấy khách hàng làm trung tâm.

- Thường xuyên cập nhật các Quy trình chăm sóc khách hàng, Quy trình làm hàng, nội quy nội bộ. Trong năm 2019 đã triển khai học BSC-KPI và bắt đầu thực hiện giao việc qua KPI từ Quý 3/2019;

Cử nhân viên tham gia các lớp tập huấn về thuế, nghiệp vụ kế toán, tổ chức nhân sự, các hội thảo về tình hình thị trường, các khóa học về nghiệp vụ chăm sóc khách hàng, các chương trình truyền thông về văn hóa doanh nghiệp do cơ quan ban ngành tại địa phương và Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam tổ chức.

Động viên tinh thần, khen thưởng kịp thời tới cán bộ nhân viên nhằm tạo động lực và niềm tin đối với công ty trong giai đoạn khó khăn.

- Tính đến 31/12/2019 tổng số cán bộ công nhân viên của CPI là 44 người.

Về trình độ chuyên môn: Trên Đại học: 03 người; Đại học: 19 người; Cao đẳng: 02 người; Trung cấp: 01 người; Trung cấp chuyên nghiệp: 01 người; Sơ cấp nghề: 18 người.

3.2. Kết quả thực hiện nhiệm vụ SXKD

a. Các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh

TT	Chỉ tiêu	ĐVT	TH năm 2018	Kỳ báo cáo		So sánh (%)	
				Kế hoạch năm 2019	TH năm 2019	TH 2019/ KH 2019	TH 2019/ TH 2018
I	Sản lượng	<i>Tấn</i>	945.999	1.370.000	1.144.323	84	121
		<i>Teu</i>	72.860	68.600	40.985	60	56
1	Hàng nông sản, TAGS	<i>Tấn</i>	415.778	470.000	299.633	64	72
2	Hàng xi măng	<i>Tấn</i>	141.520	150.000	30.450	20	22
3	Hàng dăm gỗ/gỗ viên	<i>Tấn</i>	33.162	100.000	94.077	94	284
4	Dịch vụ, thủ tục, hàng khác	<i>Teu</i>	69.804	65.000	36.538	56	52
		<i>Tấn</i>	15.431	50.000	93.114	186	603
5	Dịch vụ Hàng hải	<i>Chuyến</i>	52	52	50	96	96
6	Đội xe công ty	<i>Teus</i>	3.056	3.600	4.447	124	146
		<i>Tấn</i>	340.108	600.000	627.049	105	184
II	Tổng doanh thu	<i>Tr. đồng</i>	90.513	88.000	59.686	68	66
1	Doanh thu bán hàng cung cấp dịch vụ	<i>Triệu đồng</i>	88.407	87.580	59.103	67	67
2	Doanh thu hoạt động tài chính/doanh thu khác		2.106	420	583	139	28
III	Lợi nhuận trước thuế	<i>Tr. đồng</i>	1.003	1.100	(797)		
IV	Ebitda	<i>Tr. đồng</i>	2.553	2.623	(177)		
V	Thực hiện nộp NSNN	<i>Tr. đồng</i>	647	600	996	166	154
VI	Thu nhập bình quân người lao động	<i>Tr. đồng</i>	12,07	12,93	10,44	81	86

*** Phân tích các chỉ tiêu sản lượng một số mặt hàng chính:**

- **Hàng nông sản:** Sản lượng hàng nông sản thực hiện năm 2019 (*chủ yếu là hàng xếp dỡ ngoài neo*): 299.633 tấn bằng 64% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 72% so với thực hiện năm 2018.

- **Hàng xi măng.** Sản lượng bốc xếp, vận chuyển năm 2019 đạt 30.450 tấn bằng 20% kế hoạch năm 2019 và bằng 22% so với thực hiện năm 2018. Sản lượng hàng xi măng giảm rõ rệt một mặt do lượng hàng xuất khẩu của Nhà máy giảm, mặt khác do có đơn vị cạnh tranh với giá dịch vụ thấp hơn đã chiếm 70% sản lượng xuất khẩu của Nhà máy qua cảng Cái Lân.

- **Hàng gỗ viên:** Sản lượng hàng gỗ viên thực hiện trong năm 2019: 94.077 tấn bằng 94% so với kế hoạch và bằng 248% so với thực hiện năm 2018.

- Dịch vụ thủ tục, hàng khác:

Sản lượng hàng rời: 93.114 tấn bằng 186% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 603% so với thực hiện năm 2018.

Sản lượng hàng container: 36.538 teu bằng 56% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 52% so với thực hiện năm 2018.

Đại lý tàu lai: 50 chuyến bằng 96% so với kế hoạch năm 2019 và thực hiện năm 2018.

- Dịch vụ vận chuyển của đội xe:

Trong năm, sản lượng vận chuyển hàng rời cho khách hàng của Đội vận tải vượt kế hoạch năm nhưng chủ yếu là vận chuyển dăm gỗ cho các khách hàng tại khu vực khu công nghiệp Cái Lân với chủ yếu là các tuyến đường ngắn từ kho ra cầu cảng.

Sản lượng vận chuyển của Đội vận tải trong năm 2019: 4.447 teu đối với hàng container bằng 124% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 146% so với thực hiện năm 2018; 627.049 tấn đối với hàng rời bằng 105% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 184% với thực hiện năm 2018.

Ngoài việc vận chuyển cho khách hàng, Đội vận tải còn thực hiện vận chuyển nội bộ hàng gỗ viên và hàng xi măng...cho phòng Đầu tư kinh doanh với sản lượng: 93.160 tấn hàng rời và 17 teu hàng container.

Tổng sản lượng các mặt hàng trong năm 2019 của CPI đạt 1.144.323 tấn đối với hàng rời bằng 84% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 121% so với thực hiện năm 2018; 40.985 teus đối với hàng container bằng 60% so với kế hoạch năm 2019 và bằng 56% so với thực hiện năm 2018.

b. Chỉ tiêu doanh thu, lợi nhuận

Tổng doanh thu trong năm 2019 đạt: 59.686 triệu đồng, bằng 68% kế hoạch năm 2019 và bằng 66% so với thực hiện năm 2018.

Lợi nhuận trước thuế năm 2019 là (797) triệu đồng,

c. Nguyên nhân và các yếu tố tác động đến kết quả sản xuất kinh doanh năm 2019

Tổng sản lượng hàng rời thực hiện năm 2019 gần đạt so với kế hoạch năm đặt ra nhưng doanh thu và lợi nhuận mang lại thấp do:

+ Sản lượng vận chuyển của ĐVT là các tuyến đường ngắn với doanh thu thấp

+ Kế hoạch hàng nông sản đặt ra với 2/3 là sản lượng hàng xếp dỡ tại cầu cảng với doanh thu cao hơn rất nhiều so với hàng xếp dỡ tại vùng neo. Tuy nhiên, trong năm 2019 CPI đã không còn thực hiện được dịch vụ xếp dỡ tại cầu cảng do khách hàng liên hệ trực tiếp làm việc với các cảng.

+ Sản lượng hàng xi măng giảm mạnh chỉ bằng 20% kế hoạch, tương đương giảm doanh thu gần 12 tỷ đồng.

+ Do tình hình thị trường tại khu vực cảng Cái Lân rất khó khăn, hiệu quả từ các mặt hàng giảm do giảm giá để cạnh tranh giữ chân khách hàng trong khi đối thủ cạnh tranh giảm giá sâu do có các lợi thế về kho và thiết bị và trong các trường hợp hầu hết khách hàng vẫn lựa chọn các nhà cung cấp có giá dịch vụ thấp hơn là lựa chọn ưu tiên hàng đầu.

+ Giá nhiên liệu luôn giữ ở mức cao trong khi giá dịch vụ luôn bị ép xuống đến mức thấp nhất cũng là một trong những nguyên nhân khiến hoạt động của Đội vận tải chỉ có thể đảm bảo có chân hàng cho xe chạy, tạo công ăn việc làm cho CBNV công ty và phục vụ cho các hoạt động của phòng Đầu tư kinh doanh.

3.3. Các giải pháp đã thực hiện để khắc phục khó khăn

Mặc dù tình hình thị trường sản xuất kinh doanh của CPI hết sức khó khăn, trong điều kiện thiếu vốn, hàng hóa không ổn định, cạnh tranh từ các đơn vị dịch vụ có sẵn kho, phương tiện nhưng Ban điều hành cùng toàn thể CBNV công ty đã nỗ lực khắc phục khó khăn để cố gắng hoàn thành kế hoạch.

Các giải pháp đã thực hiện:

1) Giải pháp về nhân sự:

- Sắp xếp, điều chuyển nhân sự theo yêu cầu công việc và khả năng chuyên môn;
- Cử cán bộ tham gia học tập, tập huấn bồi dưỡng nghiệp vụ theo chương trình, kế hoạch của Tổng công ty, cơ quan ban ngành tại địa phương.
- Xây dựng mới và cập nhật các quy trình nội bộ,
- Trong năm 2019 đã triển áp dụng phần mềm báo cáo Misbi theo chương trình triển khai của Tổng công ty và tổ chức tập huấn, triển khai BSC-KPI từ cuối năm 2019.

2) Phương án tài chính

- Thực hành tiết kiệm trong mọi hoạt động của đơn vị;
- Đẩy mạnh công tác đôn đốc thu hồi công nợ, nhất là những công nợ quá hạn, công nợ khó đòi;

3) Nhiệm vụ sản xuất kinh doanh

Nâng cao chất lượng dịch vụ giữ chân khách hàng cũ và marketing các khách hàng mới: Trong năm 2019, CPI vẫn giữ được dịch vụ cho các khách hàng thân thiết như Xi măng Thăng Long, Hyundai, An Việt Phát, dầu thực vật, Hào Hưng....;

Ngoài ra, trong cuối năm 2019 và đầu năm 2020 đã ký hợp đồng với một số khách hàng mới về dịch vụ thông quan hàng bò, vận chuyển, lưu kho và xếp dỡ hàng vôi, thông quan, kiểm dịch hàng nông sản....;

Đàm phán với các nhà cung cấp để giảm giá dịch vụ;

3.4. Tình hình tài chính:

Thực hiện mục tiêu kinh doanh ghi trong Điều Lệ, CPI đã tập trung mọi nguồn lực có thể để đầu tư vào CICT. Tính đến thời điểm 31/12/2019, giá trị CPI đã đầu tư vào CICT ghi nhận trên Báo cáo tài chính là 503,4 tỷ đồng, bao gồm vốn góp 473,2 tỷ đồng (Ghi nhận bằng 25.490.000 USD) và giá trị Quyền sử dụng lô đất 2,3ha cho CICT thuê là: 30,2 tỷ đồng.

Công ty đã huy động từ các nguồn cụ thể như sau:

+ <i>Vốn góp chủ sở hữu (của các cổ đông)</i>	365,05	Tỷ đồng
+ <i>Tiền cho thuê cơ sở hạ tầng</i>	44,77	Tỷ đồng
+ <i>Chi phí đền bù chưa trả cho Ban QLHH</i>	6,67	Tỷ đồng
+ <i>Thuế đất chưa phải nộp NSNN</i>	16,45	Tỷ đồng
+ <i>Lợi nhuận để lại từ hoạt động SXKD</i>	30,18	Tỷ đồng
+ <i>Lợi nhuận chênh lệch góp vốn bằng QSDĐ</i>	34,42	Tỷ đồng
+ <i>Nguồn vốn khác</i>	5,88	Tỷ đồng

Thực tế có thể thấy là CPI đã tập trung mọi nguồn lực tài chính cho việc góp vốn vào CICT không chỉ bao gồm 100% số vốn góp của các cổ đông mà còn bao gồm cả các nguồn tiền mà CPI có thể tận dụng để thực hiện nghĩa vụ trên.

Hàng năm CPI phải bù đắp dần cho các khoản nguồn vốn ngoài vốn chủ đã đầu tư vào CICT, dẫn đến tình hình dòng tiền trong kinh doanh càng hạn chế, CPI khó có đủ khả năng tài chính để đầu tư mở rộng kinh doanh.

Như ghi nhận trên Báo cáo tài chính: Đến 31/12/2019 kinh doanh của CICT không hiệu quả và đã lỗ hết vốn chủ sở hữu, dẫn đến việc CPI phải tính vào chi phí kinh doanh toàn bộ số tiền đã đầu tư vào CICT.

Lỗ lũy kế của CPI trên Báo cáo tài chính : - 408,6 tỷ đồng

Trong đó:

+ <i>Lỗ do khoản đầu tư vào CICT</i>	: - 473,21	tỷ đồng
+ <i>Lãi lũy kế từ hoạt động kinh doanh của CPI</i>	: 30,18	tỷ đồng
+ <i>Lãi từ chênh lệch góp vốn từ bằng QSDĐ</i>	: 34,42	tỷ đồng

Lợi nhuận trước thuế của công ty bị lỗ 797 triệu đồng nên trong năm 2019 không chia cổ tức.

II. CÔNG TY TNHH CẢNG CÔNG TEN NƠ QUỐC TẾ CÁI LÂN (CICT).

1. Tình hình thị trường

❖ Hàng container

- Tại thời điểm đầu năm 2019, luồng vào khu vực Cái Lân trong tình trạng bị sa bồi. Với việc bị giới hạn bởi độ sâu luồng, hãng tàu buộc phải cắt giảm bớt sản lượng để điều chỉnh mức nước phù hợp cho mỗi tàu, dẫn tới sản lượng hàng hóa ở mức thấp hơn dự kiến. Công việc nạo vét được thực hiện từ cuối tháng 4/2019 và hoàn thành vào tháng 6/2019. Theo thông báo hàng hải ngày 14/06 về thông số kỹ thuật luồng Hòn Gai- Cái Lân, độ sâu luồng vào cảng đã đạt mức -9,9m; tạo điều kiện cho hãng tàu tăng sản lượng hàng hóa.

- CICT đã ký hợp đồng khai thác với hãng tàu X-Press (trụ sở tại Singapore). Từ tháng 6/2019, X-Press bắt đầu hoạt động khai thác hàng container tại CICT thông qua việc mua các vị trí (slot) trên tàu của HMM khai thác tuyến ACS. Sản lượng của Xpress đã có những bước tăng trưởng: Chỉ từ 01 TEU cho chuyến đầu tiên vào tháng 06 cho đến 156 TEU khai thác trong tháng 09.

- Từ 10/ 9/2019, chỉ còn HMM và Express khai thác do ZIM chuyển sản lượng sang tuyến tàu của hãng về cảng Lạch Huyện.

- Tuyến Hongkong- Cái Lân (POS): Sau quãng thời gian tạm dừng hoạt động từ sau Tết nguyên đán, tuyến dịch vụ đã được khôi phục từ tháng 8 và tiếp tục hoạt động khai thác trong tháng 9 & tháng 10. Tuy nhiên, hàng hóa của tuyến chủ yếu là container lạnh & đặc thù là sự thiếu ổn định do phụ thuộc vào chính sách biên mậu của Trung Quốc.

- Về đối thủ cạnh tranh: Cảng Lạch Huyện- HICT có được những sự thuận lợi trong đó có sự hỗ trợ từ các chính sách nhà nước đơn cử như Thông tư 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ giao thông vận tải về việc ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam. Tính đến cuối năm 2019, HICT đã tiếp nhận khai thác 7 tuyến tàu container.

❖ **Hàng nông sản:**

Năm 2019 đã chứng kiến những biến động lớn trong thị trường Thức ăn chăn nuôi, đặc biệt trong thời điểm cuối năm:

- Dịch tả lợn châu Phi (ASF): ASF bùng phát từ cuối năm 2018, tính đến cuối năm 2019, Việt Nam đã ghi nhận 63/63 tỉnh thành bị nhiễm dịch tả lợn Châu Phi, tiêu hủy khoảng 6 triệu con tương đương với 10% tổng số đàn lợn toàn quốc. Thêm vào đó, việc siết chặt kiểm dịch nhập khẩu lúa mì do nhiễm cỏ ké đồng vẫn tiếp tục là nguyên nhân gây trở ngại nhập khẩu dẫn đến việc nhập khẩu lúa mì liên tục giảm từ năm 2018.

- Marubeni- Shipper có sản lượng lớn nhất trong nhiều năm qua sẽ dừng kinh doanh đối với mảng hàng thức ăn chăn nuôi tại Đông Nam Á và Trung Quốc từ đầu năm 2020. Việc Marubeni không tiếp tục hoạt động sẽ có những ảnh hưởng trực tiếp tới CICT khi đây là shipper truyền thống và mang lại sản lượng lớn nhất cho cảng với khoảng trên 1 triệu tấn/năm. Việc Marubeni dừng hoạt động cũng sẽ định hình lại thị trường hàng nông sản tại Việt Nam nói chung và phía Bắc nói riêng. Cụ thể, sản lượng của các shipper khác như Cargill, Enerfo, Crossland, LDC, Glencore... được dự báo sẽ tăng lên.

❖ **Hàng dăm gỗ:**

Năm 2019 là một năm thị trường dăm gỗ có nhiều diễn biến bất ổn. Cụ thể, vào khoảng tháng 4, thị trường Trung Quốc đã đẩy mạnh việc mua dăm gỗ, khiến giá xuất khẩu dăm từ thị

trường Việt Nam cao hơn cuối năm 2018 (từ 120 USD/ BDMT lên 135 USD/ BDMT). Tuy nhiên, vào tháng 7, giá dăm gỗ xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc bất ngờ giảm khoảng 10 USD/ BDMT. Điều này đã dẫn đến những tổn thất lớn cho các nhà xuất khẩu Việt Nam cũng như thị trường Việt Nam - vốn phụ thuộc rất nhiều vào các đối tác Trung Quốc. Diễn biến trên khiến các doanh nghiệp xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc hoặc tồn đọng hàng hóa, hoặc dè dặt trong việc tập kết hàng hóa.

Về thị trường, việc phụ thuộc quá nhiều vào Trung Quốc, và để thị trường này chi phối quá nhiều khiến ngành dăm gỗ Việt đối mặt với nhiều rủi ro mặc dù Việt Nam đã trở thành nước xuất khẩu dăm lớn nhất thế giới, chiếm trên dưới 30% tổng cung dăm toàn cầu.

Trong một diễn biến khác, liên quan đến chính sách tăng thuế xuất khẩu dăm gỗ từ 2% lên 5%, Bộ Tài chính cũng đã đồng tình với ý kiến của các doanh nghiệp, cho rằng việc xuất khẩu dăm gỗ không tác động tới việc dịch chuyển nguồn nguyên liệu gỗ cho chế biến gỗ, cũng như không thể hạn chế được người dân khai thác gỗ non do gỗ dân trồng từ nguồn giống có chất lượng kém và nhiều lý do trong thực tế phát sinh. Bởi vậy, việc tăng thuế từ 2% lên 5% không tác động tới hai mục tiêu đề ra là đảm bảo nguồn nguyên liệu cho chế biến gỗ và hạn chế xuất khẩu sản phẩm thô do người dân khai thác rừng non. Vì thế, Bộ Tài chính sẽ có văn bản kiến nghị lên Chính phủ tạm thời giữ nguyên mức thuế xuất khẩu đối với mặt hàng này là 2%.

2. Kết quả sản xuất kinh doanh 2019 và một số đánh giá

2.1. Kết quả sản xuất kinh doanh

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Thực hiện năm 2018	Thực hiện năm 2019	TH 2019 vs TH 2018
I	Sản lượng thông qua				
1	Hàng container	Teu	175,025	90,282	52%
2	Hàng rời	Tấn	2,955,860	2,980,506	101%
	Nông sản (tàu/sà lan)	Tấn	1,657,842	1,905,982	115%
	Xi măng	Tấn	23,000	-	0%
	Dăm gỗ (tàu/sà lan)	Tấn	876,831	745,066	85%
	Quặng	Tấn	37,898	32,647	86%
	Sắt/ thép phế liệu	Tấn	77,890	43,625	56%
	Dầu thực vật	Tấn	236,131	221,459	94%
	Khác	Tấn	46,268	31,728	69%
II	Tổng doanh thu		313,242	288,323	92%
1	Doanh thu bán hàng cung cấp dịch vụ	Tr. đồng	294,365	279,266	95%
2	Doanh thu hoạt động tài chính/ doanh thu khác		18,877	9,057	48%
III	Lợi nhuận trước thuế		(284,393)	(263,452)	93%
	Lãi từ hđsxkd		115,805	73,999	64%
	Lỗ do - Khấu hao		(127,155)	(117,788)	93%

	Lỗ do - Lãi vay	(213,951)	(221,114)	103%
	Lỗ do - Chênh lệch tỷ giá đánh giá cuối kỳ	(59,092)	1,450	-2%
IV	Thực hiện nộp NSNN	16,783	24,725	147%
V	Thu nhập bình quân	13	14	106%

2.2. Đánh giá các chỉ tiêu sản lượng

a. Container:

Trong năm 2019, CICT đã đạt sản lượng khai thác 90.282 Teu hàng hóa container thông qua cảng, giảm 48% so với cùng kỳ 2018. CICT tiếp tục cung cấp dịch vụ khai thác cho các hãng tàu Hyundai Merchant Marine (HMM) và Prince Ocean Shipping (POS).

Trong năm 2019; bên cạnh việc tiếp tục cung cấp dịch vụ cho tuyến ACS của HMM& ZIM, CICT đã ký hợp đồng khai thác với hãng tàu X-press (trụ sở tại Singapore). Từ tháng 6/2019, X-Press bắt đầu hoạt động khai thác hàng container tại CICT thông qua việc mua các vị trí (slot) trên tàu của HMM khai thác tuyến ACS.

Năm 2019 cũng chứng kiến những khó khăn trong việc duy trì sản lượng hàng container tại CICT.

- Tuyến ACS của HMM & ZIM: Hạn chế về luồng vào cảng trong quãng nửa đầu năm 2019 đã buộc hãng tàu HMM/ZIM cắt giảm sản lượng để điều chỉnh mớn nước vào CICT. Sản lượng của ZIM trên tuyến giảm; ban đầu hãng chuyển dần sản lượng và sau đó là toàn bộ hàng hóa sang tuyến tàu của hãng khai thác tại Lạch Huyện

- Tuyến Hongkong- Cái Lân của Prince Ocean Shipping (POS) tạm dừng khai thác từ sau Tết Nguyên đán (tháng 2) tới tháng 7/2019. Được khôi phục hoạt động trở lại từ tháng 8 và tiếp tục trong tháng 9; tuy nhiên đặc thù của tuyến là sự thiếu ổn định và khó dự đoán với việc hàng hóa phụ thuộc hoàn toàn vào chính sách biên mậu của Trung Quốc.

Bên cạnh dịch vụ xếp dỡ tại cảng, CICT tiếp tục cung cấp dịch vụ Logistics trọn gói cho nhà máy Hyundai Thành Công (HTC) tại Ninh Bình- khách hàng chủ chốt của tuyến ACS. Việc cung cấp dịch vụ Logistic với chất lượng cao cho HTC đã góp phần quan trọng trong việc ổn định tuyến ACS tại CICT.

b. Hàng rời:

Năm 2019, tổng sản lượng hàng rời thông qua cảng đạt 2.980.506 tấn, tăng 1% so với sản lượng năm 2018. Hai mặt hàng chính của CICT vẫn là hàng dăm gỗ và hàng nông sản/thức ăn chăn nuôi.

Hàng nông sản:

Nông sản nhập khẩu tiếp tục là mặt hàng mũi nhọn tại CICT. Năm 2019, CICT đã khai thác 1.905.982 tấn nông sản nhập khẩu, tăng 15% so với năm 2018. Marubeni vẫn là shipper chiếm tỷ trọng hàng hóa lớn nhất tại cảng trong năm báo cáo.

Trong 8 tháng đầu năm, CICT duy trì cung cấp dịch vụ cho Shipper lớn duy nhất là Marubeni; tuy nhiên sản lượng của Shipper này cũng giảm so với năm ngoái. Từ thời điểm tháng 9, CICT đạt bước tiến đáng kể khi thu hút được Shipper Cargill chuyển sang sử dụng

dịch vụ tại CICT . Bên cạnh Cargill và Marubeni, CICT đã thu hút thêm một số các shipper sử dụng dịch vụ tại CICT như Crossland , Enerfo, Sierentz, CBH.

Bên cạnh thu hút khách hàng mới, CICT hoàn thiện các cơ sở vật chất và trang thiết bị khai thác, đây là tiền đề để CICT nâng cao chất lượng dịch vụ và chủ động năng suất giải phóng tàu. Cụ thể, CICT đưa nhà kho trong cảng chính thức hoạt động từ tháng 7- đây là nhà kho được thi công tỉ mỉ và có hệ thống trang thiết bị hiện đại nhất trong khu vực Cái Lân. CICT cũng đã đầu tư mới các thiết bị, máy móc phục vụ khai thác. Tính đến cuối năm 2019, CICT đã có 02 máy cuốc đào, 02 máy xúc lật, 08 xe tải ben, 09 cân treo, 01 xe Bobcat (phục vụ vệ sinh bãi cảng và hỗ trợ đánh tầy hầm hàng) và nhiều các thiết bị khác.

Từ tháng 5 năm 2019, CICT cũng sẵn sàng tiếp nhận các tàu đầy tải của Shipper với việc cung cấp dịch vụ khai thác tại neo trước khi dỡ lượng hàng còn lại tại cầu bến. Việc sử dụng các tàu đầy tải là xu hướng tất yếu nhằm tiết kiệm chi phí của các Shipper. CICT đảm nhiệm các khâu từ dỡ hàng, phân chia , vận chuyển và đảm bảo an ninh- an toàn cho hàng hóa. Chất lượng dịch vụ cao, sự minh bạch và chuyên nghiệp giúp cho CICT nhận được sự tin tưởng từ các khách hàng.

Ứng dụng Công nghệ thông tin vào khai thác cũng là “kim chỉ nam” của CICT. Từ tháng 1, Cổng thông tin điện tử CICT Portal đã được chính thức đưa vào hoạt động khai thác nông sản. Sản phẩm này đã thay đổi phần nào quy trình khai thác truyền thống, giảm ách tắc tại khu vực cổng cảng, tăng năng suất làm hàng; hỗ trợ tối đa cho cả khách hàng và các phòng ban chuyên môn của cảng trong việc kiểm soát các thông tin khai thác. Sự chính xác, minh bạch và nhanh chóng dựa trên nguyên tắc thời gian thực là những điểm ưu việt khiến Portal được đánh giá cao.

Cuối năm 2019, CICT tiếp tục tổ chức “Hội nghị khách hàng nông sản” sau khi đã tổ chức thành công hội nghị lần đầu trong năm 2018. Thành phần khách mời tại hội nghị bao gồm các Shippers, Consignees, các đơn vị dịch vụ (Vận tải, Giám định, Đại lý hàng hải). Lộ trình “Công nghệ hóa” toàn bộ chu trình khai thác đã được trình bày và nhận được những phản hồi tích cực từ các khách hàng.

Hàng dăm gỗ:

Sản lượng hàng dăm gỗ thông qua cảng năm 2019 đạt 745.066 tấn, giảm 15% so với năm 2018.

Nửa đầu năm 2019 đã chứng kiến một số diễn biến bất ổn định của thị trường dăm gỗ xuất khẩu như đã trình bày ở phần thông tin thị trường. Các diễn biến đó khiến các doanh nghiệp hoặc tồn đọng hàng hóa, hoặc dè dặt trong việc tập kết hàng hóa. Tất cả các doanh nghiệp xuất khẩu dăm gỗ qua CICT (đều có khách hàng là thị trường Trung Quốc) cũng không nằm ngoài những ảnh hưởng đó.

Tại thời điểm cuối năm, hoạt động khai thác dăm gỗ của CICT đã có những chuyển biến rất tích cực khi ba tháng cuối năm sản lượng đều đạt trên 90.000 tấn/ tháng. Một lượng lớn hàng dăm gỗ cũng đổ về lưu bãi tại CICT tại thời điểm này.

Các mặt hàng khác:

Sản lượng hàng khác thông qua cảng năm 2019 đạt 329.459 Tấn, giảm 19% so với năm 2018.

Dầu thực vật là mặt hàng chủ đạo và chiếm sản lượng lớn tại CICT. Dịch vụ khai thác Hàng thiết bị, siêu trường siêu trọng của CICT cũng được khách hàng ưu tiên lựa chọn với sự hiệu quả và an toàn trong xếp dỡ. Mặt hàng sắt phế liệu nhập khẩu cũng được khai thác trong năm 2019 tuy nhiên sản lượng không ổn định, một phần nguyên nhân do thiết bị của CICT không hoàn toàn phù hợp để khai thác mặt hàng này. Mặt hàng quặng fluorspar: bên cạnh xếp dỡ tại cầu bến CICT/ QNP thì hiện tại khách hàng có xu hướng khai thác tại khu vực neo với giá xếp dỡ thấp.

2.3. Đánh giá các chỉ tiêu tài chính, doanh thu, lợi nhuận

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	TH	TH	So sánh	
			năm 2018	năm 2019	Số tuyệt đối	%
I	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	Tr.đồng	294.365	279.266	(15.099)	95%
1	Doanh thu hàng conts	Tr.đồng	140.496	94.882	(45.613)	68%
	<i>Trong đó: D.thu từ DV chuyên tải bằng sà lan tới cảng Đoạn xá và xe conts tới nhà máy HTC Ninh Bình</i>		52.424	41.223	(11.201)	79%
2	Doanh thu hàng nông sản	Tr.đồng	148.909	180.790	31.881	121%
II	Chi phí hoạt động SXKD	Tr.đồng	312.052	287.810	(24.242)	92%
III	EBITDA	Tr.đồng	109.468	109.243	(225)	100%

Doanh thu từ hoạt động bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 2019 giảm so với năm 2018 là 15.099 triệu đồng tương đương 5%.

Trong đó:

- Doanh thu từ hàng container giảm 32% tương đương 45.613 triệu đồng nhưng ngược lại doanh thu hàng rời tăng 21% nên tổng doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh cả năm giảm không đáng kể.

- Doanh thu giảm 15% nhưng Giá vốn hàng bán giảm 8% do trong năm 2019 CICT có đợt điều chỉnh lương cho CBNV, chi phí tiền lương (1) tăng 8% do với năm 2019. EBIDA năm 2019 vẫn giữ mức tương đương với năm 2018 do hầu hết các chi phí năm 2019 đều giảm. Trong đó giảm nhiều nhất là chi phí thuê ngoài để làm hàng và chi phí điện.

Nguyên nhân:

Chi phí thuê ngoài: Sản lượng hàng container giảm nên chi phí thuê ngoài cho dịch vụ chuyên tải hàng container bằng sà lan tới cảng Đoạn xá và xe conts tới nhà máy HTC Ninh Bình giảm. Ngoài ra, tháng 8 năm 2019 CICT đã đưa kho hàng nông sản vào hoạt động nên chi phí thuê kho cũng giảm.

Chi phí điện: Chi phí điện năm 2019 giảm 26% so với năm 2018 do năm 2019 sản lượng container lạnh lưu tại bãi CICT giảm.

Về công tác nhân sự:

Tay nghề lao động: Công ty luôn chú trọng đến chất lượng lao động đặc biệt là những vị trí lao động trực tiếp. Công ty đã tổ chức những khóa đào tạo cho một số vị trí nhằm nâng cao tay nghề và an toàn lao động cho cán bộ công nhân viên. Bên cạnh đó, công ty cũng tổ chức đào tạo kép cho một số vị trí để có thể đảm bảo thực hiện được nhiều công việc trong công ty.

Môi trường lao động: đặc thù lao động ở Cảng tương đối khắc nghiệt, công việc nặng nhọc và chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi các yếu tố thời tiết nên Công ty luôn quan tâm đến đời sống lao động của công nhân viên.

Nguồn nhân lực: Trong những năm gần đây một loạt các dự án lớn của tỉnh đã được triển khai và thu hút một lượng lớn nguồn lao động tại địa phương như các dự án của Vingroup, SunGroup, FLC, Đầm nhà Mạc... Việc này cũng tác động không nhỏ trong việc thu hút nhân lực có chất lượng của công ty khi có nhu cầu tuyển dụng cũng như các vấn đề liên quan tới chảy máu nguồn nhân lực của công ty. Nguồn cung cấp nhân lực trong lĩnh vực khai thác cảng biển tương đối hẹp với nhiều hạn chế vì vậy công ty gặp không ít khó khăn trong quá trình tuyển dụng.

B. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2020

I – CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ CẢNG CÁI LÂN (CPI)

1. Tình hình thị trường và những thuận lợi, khó khăn

Các dự án đầu tư lớn vào Tỉnh Quảng Ninh như các dự án của tập đoàn Sun Group, Vingroup, Bim Group, các công ty đa quốc gia... cũng là những cơ hội đối với các doanh nghiệp dịch vụ nói chung và CPI nói riêng. Ngoài việc mở rộng marketing đối với các khách hàng mới, mặt hàng mới, công ty vẫn chú trọng vào việc phát triển mối quan hệ với các khách hàng thân thiết như mặt hàng xi măng, nông sản, Calofic, gỗ viên nén, các dự án của Tỉnh ... mà công ty đang thực hiện dịch vụ vận tải, bốc xếp qua cảng Cái Lân.

CPI là đơn vị đầu tiên thực hiện dịch vụ vận chuyển, lưu kho và xuất tàu đối với hàng gỗ viên nén tại khu vực cảng Cái Lân, cho đến nay cũng đã đạt được một số thành tựu nhất định đối với mặt hàng này. Cuối năm 2019, khách hàng của CPI đã khánh thành nhà máy tại Phú Thọ với năng suất dự kiến có thể lên tới 6.000 tấn/tháng cùng với đó là kế hoạch tăng cỡ tàu và tăng số chuyến/tháng của khách hàng cũng là một trong những thuận lợi của CPI về mặt hàng này trong những năm tới.

Định hướng của CPI trong những năm tới là tăng cường phát triển mảng dịch vụ thông quan, vận chuyển hàng hóa.

Ngoài những điều kiện thuận lợi trên, CPI cũng gặp không ít khó khăn trong sản xuất kinh doanh, cụ thể:

- Tình hình dịch bệnh diễn biến phức tạp trên thế giới trong những tháng đầu năm đã cho thấy năm 2020 là năm rất khó khăn. Sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cảng dẫn tới hoạt động logistic sẽ bị ảnh hưởng nặng nề về mọi mặt.

- Các đơn vị dịch vụ tư nhân với điều kiện thuận lợi về kho và trang thiết bị, sẵn sàng giảm giá dịch vụ để giành thị trường, mặt khác thị trường vận tải hiện nay cung vượt quá cầu dẫn tới giá dịch vụ vận tải ngày càng giảm, hiệu quả mang lại rất thấp, hàng container khai thác tại khu vực cảng Cái Lân chiếm thị phần nhỏ, hàng container tại qua vùng biên giới Móng Cái giảm nhiều.

- Về tình hình tài chính: CPI đã tập trung 100% nguồn vốn vào CICT để đầu tư bên 2,3,4 cảng Cái Lân nên không còn nguồn vốn lưu động đầu tư trang thiết bị, làm giảm khả năng và ưu thế cạnh tranh của CPI, tăng chi phí thuê ngoài, phải phụ thuộc rất lớn vào các đơn vị cung cấp dịch vụ, làm giảm hiệu quả trong các hoạt động SXKD. Cho đến hiện tại CICT kinh doanh chưa có hiệu quả đem lại lợi nhuận cho phần vốn góp của CPI.

2. Các chỉ tiêu kế hoạch năm 2020

TT	Chỉ tiêu	ĐVT	TH năm 2019	Kế hoạch năm 2020	KH2020/ TH 2019 (%)
I	Sản lượng	<i>Tấn</i>	1.144.323	990.000	87
		<i>Teu</i>	40.985	43.500	106
1	Hàng nông sản, TAGS	<i>Tấn</i>	299.633	150.000	50
2	Hàng xi măng	<i>Tấn</i>	30.450	50.000	164
3	Hàng gỗ viên	<i>Tấn</i>	94.077	100.000	106
4	Dịch vụ, thủ tục, hàng khác	<i>Teu</i>	36.538	40.000	109
		<i>Tấn</i>	93.114	290.000	311
5	Dịch vụ Hàng hải	<i>Chuyến</i>	50	52	104
6	Đội xe công ty	<i>Teus</i>	4.447	3.500	79
		<i>Tấn</i>	627.049	400.000	64
II	Tổng doanh thu	<i>Triệu đồng</i>	59.686	56.087	94
1	Doanh thu bán hàng cung cấp DV	<i>Triệu đồng</i>	59.103	55.572	94
2	Doanh thu hoạt động tài chính/doanh thu khác	<i>Triệu đồng</i>	583	515	88
III	Lợi nhuận trước thuế	<i>Triệu đồng</i>	(797)	760	
IV	Ebitda	<i>Triệu đồng</i>	(177)	1.460	
V	Thực hiện nộp NSNN	<i>Triệu đồng</i>	996	600	60
VI	Thu nhập bình quân người lao động	<i>Triệu đồng /người /tháng</i>	10,44	10,7	102

Từ tình hình thực tế của thị trường, Ban điều hành CPI xây dựng kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2020 với các chỉ tiêu chủ yếu như sau:

- Tổng sản lượng hàng rời: 990.000 tấn bằng 87% so với thực hiện năm 2019

Trong đó:

+ Hàng nông sản: 150.000 tấn bằng 50% so với thực hiện năm 2019

+ Hàng xi măng: 50.000 tấn bằng 164% so với thực hiện năm 2019

+ Hàng gỗ viên: 100.000 tấn bằng 106% so với thực hiện năm 2019

+ Dịch vụ, thủ tục, hàng khác: 290.000 tấn bằng 311% so với thực hiện năm 2019 (*chủ yếu tăng ở sản lượng dịch vụ thủ tục, giám sát, giao nhận hàng nông sản*).

+ Vận chuyển cho khách hàng của Đội vận tải: 400.000 tấn bằng 64% so với thực hiện năm 2019.

- Tổng sản lượng hàng container: 43.500 teu bằng 106 % so với thực hiện năm 2019

Trong đó:

+ Sản lượng cung cấp các dịch vụ thông quan hàng container tuyến Hyundai: 40.000 teu bằng 109% so với thực hiện năm 2019;

+ Sản lượng vận chuyển cho khách hàng của Đội vận tải: 3.500 teu bằng 79% so với thực hiện năm 2019.

Ngoài ra còn vận chuyển nội bộ cho phòng Đầu tư kinh doanh các mặt hàng gỗ viên, xi măng, vôi...

- Tổng doanh thu: 56.287 triệu bằng 94% so với thực hiện năm 2019

Trong đó: Doanh thu từ hoạt động sản xuất kinh doanh: 55.572 triệu đồng bằng 94% so với thực hiện năm 2019 và doanh thu từ hoạt động tài chính, khác là: 515 triệu đồng bằng 88% so với thực hiện năm 2019.

- Lợi nhuận trước thuế: 760 triệu đồng

- Nộp ngân sách nhà nước: theo quy định, kế hoạch năm 2020: 600 triệu đồng bằng 60% so với thực hiện năm 2019

- Thu nhập bình quân người lao động: 10,7 triệu đồng bằng 102% so với thực hiện năm 2019.

3. Công tác đầu tư

Trong năm 2020, CPI xây dựng kế hoạch đầu tư trang thiết bị, phương tiện để phục vụ yêu cầu sản xuất kinh doanh, tùy tình hình sản xuất kinh doanh của năm mà Ban điều hành báo cáo Hội đồng quản trị về phương án đầu tư cụ thể.

- Tổng mức đầu tư: 1.000 triệu đồng

- Nguồn vốn đầu tư: Vốn tự có/vốn vay ngân hàng

4. Các giải pháp triển khai để hoàn thành kế hoạch

Để đảm bảo hoàn thành kế hoạch về sản lượng và doanh thu đã đề ra, CPI cần triển khai các giải pháp sau:

- Về hoạt động sản xuất kinh doanh:

+ Tiếp tục xây dựng mối liên hệ chặt chẽ giữa Công ty với đối tác, khách hàng trong quá trình triển khai các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp;

+ Giữ chân khách hàng hiện hữu bằng việc nâng cao chất lượng dịch vụ đồng thời chủ động tìm kiếm các khách hàng và thị trường mới tiềm năng; mở rộng mạng lưới hoạt động và phối hợp với các đơn vị dịch vụ xây dựng chuỗi dịch vụ trọn gói; đẩy mạnh công tác chăm sóc khách hàng, định kỳ lấy ý kiến phản hồi của khách hàng về chất lượng dịch vụ;

+ Cắt giảm tối đa các chi phí, triệt để tiết kiệm, tiếp tục xây dựng và điều chỉnh các định mức chi phí trong toàn công ty nói chung và Đội vận tải nói riêng để từ đó tiết kiệm, giảm chi phí đầu vào đến mức thấp nhất tạo điều kiện cho việc giảm giá thành nâng cao sức cạnh tranh thu hút được nhiều khách hàng mở rộng lĩnh vực kinh doanh và cung cấp dịch vụ để đạt được hiệu quả kinh doanh cao nhất;

+ Làm việc với các nhà cung cấp để đàm phán giảm giá dịch vụ, triển khai đầu tư để giảm dịch vụ thuê ngoài, tăng phần giá trị gia tăng/tấn hàng.

- Trong công tác quản trị:

+ Tiếp tục thực hiện việc tổ chức, điều chuyển, sắp xếp nhân sự phù hợp với yêu cầu sản xuất kinh doanh và tình hình thực tế của công ty;

+ Cắt giảm chi phí trong quản trị, điều hành và sản xuất kinh doanh;

+ Áp dụng công nghệ tiên tiến trong quản lý hàng hóa, nhân sự, quản lý chi phí để nâng cao năng lực cạnh tranh như áp dụng KPI và phần mềm báo cáo theo kế hoạch của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam;

+ Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua việc thường xuyên đào tạo nguồn nhân lực thông qua các chương trình của cơ quan ban ngành địa phương, Tổng công ty tổ chức;

+ Rà soát các quy chế, quy định nội bộ để bổ sung, hoàn thiện phù hợp từng giai đoạn;

+ Tăng cường giám sát hoạt động sản xuất kinh doanh của CICT thông qua người đại diện phần vốn góp.

II- CÔNG TY TNHH CẢNG CÔNG TEN NƠ QUỐC TẾ CÁI LÂN (CICT)

1. Tình hình thị trường

1.1. Hàng Container

Năm 2020 dự kiến sẽ là năm khó khăn chung và có nhiều biến động khó lường của thị trường hàng hóa xuất nhập khẩu với những diễn biến phức tạp của tình hình dịch bệnh Covid trên toàn cầu. Các tuyến hàng hóa có thể sẽ có nhiều thay đổi về sản lượng do sự thay đổi về nhu cầu về hàng hóa của các thị trường. Song song với đó, với sự ra đời của các cầu cảng mới tại khu vực Hải Phòng như cảng MIPEC, Vinalines Đình Vũ, và sắp tới là bến 3, 4 Lạch Huyện sẽ góp phần làm sự cạnh tranh giữa các cảng container tại Miền Bắc thêm gay gắt hơn.

Tuy nhiên, ngoài các khó khăn và thách thức, CICT cũng có nhiều cơ hội trong việc thu hút khách hàng container về cảng, cơ hội đến từ việc gia tăng “chân hàng” tại địa bàn Quảng Ninh. Các dự án xây dựng nhà máy sản xuất của các nhà đầu tư (Hyundai Thành Công, Foxconn, TCL...) vào Quảng Ninh sẽ góp phần tạo nên nguồn hàng bền vững cho CICT nói riêng và Cái Lân nói chung.

Xu hướng container hóa các mặt hàng rời là thế mạnh của Quảng Ninh như xi măng, clinker,... cũng là một trong những cơ hội cho CICT. CICT nói riêng và Cái Lân nói chung sẽ có nhiều lợi thế so với Hải Phòng, đặc biệt là về vị trí địa lý khi xu hướng này phát triển.

1.2. Hàng rời

Hàng Nông sản

Năm 2020 được cho sẽ là năm có rất nhiều thay đổi của thị trường hàng nông sản. Với sự dừng lại của Marubeni – Một trong những shipper lớn nhất tại thị trường miền Bắc, một trật tự mới có thể sẽ được thiết lập trong việc phân chia thị trường hàng nông sản miền Bắc. Cơ hội sẽ hoàn toàn mở đối với các shipper hiện hữu trên thị trường như CJ, Bunge, Cargill... hay các shipper mới, đang muốn tham gia vào thị trường như POSCO, Crossland, CBH, Sierentz...

Một số dự báo về thị trường Việt Nam và Thế giới trong năm 2020:

Báo cáo từ Bộ Nông nghiệp Mỹ (USDA); năm 2019, USDA Post ước tính tổng nhu cầu TACN sẽ tăng nhẹ, từ 30 lên 30,5 triệu tấn, và mức cầu này sẽ đi ngang trong năm 2020. Trong khi nhu cầu TACN giảm nhẹ, sản xuất thức ăn thủy sản có thể sẽ bù đắp phần lớn thâm hụt trong tổng sản lượng, khi tăng từ 6,2 triệu tấn năm 2018 lên 6,8 triệu tấn trong năm 2019 và 7 triệu tấn trong năm 2020. Trong ngành TACN, sự suy giảm thật sự diễn ra ở phân khúc thức ăn tự phối trộn bởi dịch tả lợn chủ yếu ảnh hưởng tới các trang trại chăn nuôi quy mô nhỏ. Thức ăn chăn nuôi công nghiệp vẫn tăng, chủ yếu cho ngành chăn nuôi gia cầm. Sản xuất thức ăn thủy sản tự chế cũng được dự báo giảm, do các nhà sản xuất TACN lớn thay đổi trọng tâm khỏi ngành chăn nuôi lợn hiện không có tiềm năng tăng trưởng, sang ngành thủy sản.

Tuy nhiên, vì tăng trưởng nhu cầu thức ăn chăn nuôi thủy sản (dự báo tăng 6,8 triệu tấn), cơ quan nông nghiệp Mỹ ước tính tổng nhu cầu thức ăn chăn nuôi sẽ tăng 500.000 tấn lên 30,5 triệu tấn trong 2019. Tại Trung Quốc, nhu cầu thức ăn chăn nuôi gia súc cũng ước tính giảm trong thời gian tới khi dịch ASF khiến người chăn nuôi không dám tái đàn. Theo Bộ Nông nghiệp Trung Quốc, hơn 80% trang trại nuôi heo đã quyết định không bổ sung đàn heo.

Theo nguồn tin từ Vnfeednews, Sản lượng ngô năm 2020 của Argentina- nguồn cung ngô lớn nhất của Thế giới- được dự báo giảm. Sản giao dịch ngũ cốc Rosario đã hạ ước tính sản lượng ngô Argentina niên vụ 2019/2020 từ mức 50 triệu xuống 47,5 triệu tấn; nguyên nhân của việc này bao gồm cả yếu tố về thời tiết và tình hình kinh tế, chính trị của Argentina.

Hàng Dăm gỗ

Trái ngược với định hướng hạn chế xuất khẩu nguyên liệu gỗ thô của Cơ quan quản lý Nhà nước, sản lượng xuất khẩu hàng dăm gỗ tại khu vực Cái Lân được các nhà xuất khẩu dự đoán sẽ tăng trưởng mạnh vào năm 2020. Thị trường Trung Quốc và Nhật Bản sẽ vẫn là 2 thị trường chính nhập khẩu hàng dăm gỗ của Việt Nam.

2. Chỉ tiêu kế hoạch

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	TH năm 2019	KH Năm 2020	So sánh
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(5)/(4)
1	Sản lượng thông qua				
	Hàng container	Tấn	90.282	95.873	106%
	Hàng rời	Teus	2.980.506	3.141.826	105%
2	Doanh thu	Triệu đồng	288.323	306.506	106%
3	Chi phí	Triệu	553.225	523.712	95%
4	Lợi nhuận trước thuế	Triệu đồng	(263.452)	(263.511)	100%
5	Ebitda	Triệu đồng	109.245	122.553	112%

2.1 Phân tích các chỉ tiêu doanh thu, chi phí

- Tổng sản lượng hàng container thông qua dự tính 95.873 Teus tạo ra doanh thu 99.948 triệu đồng tương đương 105% năm trước và hàng chủ yếu từ tuyến ACS.

- Hàng nông sản: Tổng sản lượng hàng nông sản ước đạt 2,1 triệu tấn tăng 12% so với năm 2019 tạo ra doanh thu 167.602 triệu đồng.

- Hàng khác: như hàng dăm gỗ, sắt vụn, dầu thực vật, viên gỗ nén, quặng.... Tổng doanh thu của các mặt hàng này dự tính năm 2020 là 31.883 triệu đồng.

- Tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 2020 là 306.506 triệu đồng tương đương 106% năm trước.

- Chi phí hoạt động:

+ Chi phí biến đổi: tất cả các chi phí biến đổi được tính toán dựa trên giá lịch sử năm 2019. Trong năm 2020 có một vài chi phí thay đổi cơ bản như sau:

Chi phí nhân công: lương công nhân tăng so với năm trước do từ tháng 09 năm 2019 công ty đã thực hiện điều chỉnh tăng cho những nhân viên 3 năm chưa được tăng lương và một số vị trí được điều chỉnh cho gần sát với thực tế của công việc và thị trường. Tổng chi phí nhân công dự tính năm 2020 tăng thêm 2,004 triệu USD tương đương tăng 9% so với năm 2019

+ Chi phí cố định: tất cả các chi phí cố định được tính toán dựa trên chi phí 10 tháng đầu năm của năm 2019. Có một sự thay đổi trong chi phí đó chính là chi phí nhân công do tăng mức lương cơ bản của Nhà nước.

Tỷ giá hối đoái USD dự tính năm 2020 tăng lên là 23.652 theo nguồn walletinvestor.com. Tổng lỗ do tỷ giá là 1.9 triệu USD. Để giảm những ảnh hưởng của việc tăng tỷ giá, CICT sẽ cố gắng ký giá với khách hàng bằng USD (trong trường hợp có thể) hoặc đàm phán giá với khách hàng theo quý dựa trên ảnh hưởng của tỷ giá.

2.2. Kế hoạch dòng tiền, nợ phải trả

- Hàng quý CICT thực hiện chuyển số tiền dư thừa sau khi giữ lại 700 nghìn USD vào tài khoản dự trữ DSRA theo quy định trong Thư khước từ hạn chế tháng 06 năm 2017 và các nhà cho vay chính sẽ thực hiện cân trừ số tiền này theo thứ tự cho lãi quá hạn, lãi vay và gốc vay.

- Năm 2019, CICT đã thanh toán gốc vay 5,7 triệu USD từ tiền bán thanh lý tài sản. Cuối năm 2019, tổng gốc vay là 86 triệu USD, tổng nợ đến hạn là 75,6 triệu USD trong đó gốc vay đến hạn là 57,5 triệu USD và nợ lãi là 18,1 triệu USD. Năm 2020, CICT tiếp tục trả lãi vay từ dòng tiền hoạt động của công ty.

- Với khoản nợ của Halla, tại thời điểm làm kế hoạch thì CICT không có kế hoạch trả nợ. Tuy nhiên, tại thời điểm hiện tại, các nhà cho vay chính đang thực hiện các bước đàm phán với Halla để lên được kế hoạch trả nợ cho Halla. Khoản nợ gốc là 2.189.665 vẫn đang được CICT tạm tính lãi chậm trả 3%/năm, lãi tạm tính đến 31/12/20 là 396 nghìn USD (khoản lãi này đã được tạm tính vào sổ sách hàng tháng). Liên quan đến khoản nợ này thì CICT cũng phải lên kế hoạch trả cho khoản phí tòa án... do Halla kiện CICT. Khoản này cũng được nằm trong kế hoạch đàm phán của các nhà cho vay chính khi tính lại gốc nợ và kế hoạch trả nợ.

- Với khoản nợ của ZPMC: Công ty cũng không có kế hoạch trả nợ tuy nhiên phía ZPMC cũng có động thái yêu cầu CICT thanh toán số tiền 1.219.803 tuy nhiên theo yêu cầu của HĐTV cho phép CICT thanh toán 300.000 USD và số còn lại yêu cầu ZPMC không đòi nữa. CICT đã gửi email thông báo cho ZPMC tuy nhiên CICT vẫn chưa nhận được thông tin phản hồi lại từ ZPMC.

- Năm 2020, CICT dự kiến nâng cấp hệ thống mạng lưu trữ (hệ thống SAN) với chi phí ước tính 45.000 USD bởi vì hệ thống SAN đã hoạt động gần 8 năm kể từ 2012, do đó sẽ tiềm ẩn nguy cơ sự cố/ sập nguồn thiết bị. Sự cố này sẽ làm chết toàn bộ hệ thống ứng dụng CNTT của CICT và ảnh hưởng tới cơ sở dữ liệu và hoạt động kinh doanh của CICT.

2.3. Các dự án đầu tư trong năm 2020

Năm 2020, CICT có kế hoạch chế tạo thêm 05 thùng container mở đáy làm hàng dăm gỗ, do thị trường thuê ngoài của thiết bị này không đảm bảo chất lượng khai thác, các thùng của nhà cung cấp đã cũ, hỏng nhiều. Nếu không chế tạo thêm CICT sẽ không đảm bảo năng lực khai thác theo phương thức này. Ngoài kế hoạch trên thì cũng không có dự tính đầu tư thêm trong năm 2020.

3. Các giải pháp hoàn thành kế hoạch 2020.

a. Giải pháp về sản xuất kinh doanh

***Hàng container**

CICT sẽ tiếp tục tiếp cận và thu hút thêm các hãng tàu khác mở tuyến tại Cái Lân. Ngoài ra, CICT cũng theo sát các diễn biến liên quan đến tiến độ xây dựng của các nhà máy/ các dự án đầu tư mới trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh bao gồm: Nhà máy sản xuất ô tô của tập đoàn Thành Công, Nhà máy sản xuất linh kiện điện tử của Tập đoàn Khoa học Kỹ thuật Hồng Hải (Foxconn) hay Tập đoàn TCL... Đây là những tín hiệu tích cực; là cơ hội phát triển hoạt động khai thác container tại CICT trong tương lai. Khi các nhà máy này đi vào hoạt động, đây sẽ là nguồn hàng khá ổn định – là một trong những yếu tố chính và quan trọng trong việc thu hút hãng tàu về cảng.

Cảng quốc tế Lạch Huyện đã đi vào hoạt động một phần từ tháng 5/2018, tính đến cuối năm 2019 đã có 7 tuyến dịch vụ (service) được hoạt động tại Lạch Huyện. CICT vẫn đang nỗ

lực để giữ chân các khách hàng hiện tại và tìm kiếm thêm các hãng tàu mới vào làm hàng tại cảng.

Để tận dụng tốt thời cơ, CICT cần tiến hành tiếp cận cả hãng tàu và người nhận hàng, cung cấp tới họ những chủ trương, ưu đãi như:

+ Đối với người nhận hàng:

- ✓ Tiếp cận, thuyết phục người nhận hàng chuyển sang sử dụng dịch vụ tại CICT (Cái Lân) để giảm chi phí cơ sở hạ tầng phải nộp tại Hải Phòng.
- ✓ Phối hợp cùng các đơn vị logistics trong khu vực, cung cấp dịch vụ trọn gói, chuyên nghiệp tới khách hàng với mức giá cạnh tranh. Nếu khách hàng vẫn muốn nhận hàng tại Hải Phòng thì CICT phối hợp với các cảng đưa hàng về Hải Phòng giao cho khách hàng.

+ Đối với hãng tàu:

- ✓ Tiếp tục thực hiện tốt dịch khai thác với các tuyến tàu hiện tại tại CICT.
- ✓ Phối hợp với hãng tàu nhằm thu hút thêm các chủ hàng, gia tăng sản lượng hàng container với tuyến vận tải.
- ✓ Xây dựng, tạo mối quan hệ tốt và liên tục gửi các thông tin tình hình hoạt động nổi trội trong việc khai thác tàu container đến các hãng tàu.
- ✓ Xây dựng phương án phối hợp với các cảng tại Hải Phòng để khai thác toàn bộ các cỡ tàu từ 5.000 TEUs trở xuống như đối với tuyến ACS mà Công ty đang thực hiện.

*** Hàng nông sản:**

- ✓ Chăm sóc tốt các khách hàng truyền thống, hiện tại của CICT.
- ✓ Đẩy mạnh việc chăm sóc chủ hàng sau khi kết thúc khai thác tàu.
- ✓ Tiếp tục thu hút các shippers khác về cảng để tối ưu hóa cầu bến và doanh thu của cảng.

***Hàng dăm gỗ:**

- ✓ Chăm sóc tốt khách hàng hiện tại để duy trì sản lượng hàng thông qua cảng.
- ✓ Tiếp tục tận dụng thế mạnh về khả năng đa dạng trong khai thác hàng dăm gỗ của mình: Sử dụng linh hoạt phương án khai thác bằng thùng container mở đáy và băng tải, đem tới cho khách hàng hiệu quả khai thác tốt nhất.

***Hàng khác**

- ✓ Tăng cường tìm kiếm, thu hút các mặt hàng khác như hàng thiết bị dự án... về CICT.

b. Giải pháp về quản trị doanh nghiệp

Song song với mục tiêu phát triển hoạt động kinh doanh của CICT, mục tiêu đổi mới công tác quản trị CICT cũng rất quan trọng.

Với công tác nhân sự: tất cả các bộ phận của công ty đang được rà soát lại bản mô tả công việc, giúp công ty có những đánh giá hoặc phân công công việc một cách hiệu quả hơn, và đây cũng là một cách để công ty hoạt động hiệu quả hơn và kiểm soát tốt hơn. KPI cụ thể cho từng bộ phận/ từng vị trí cũng được xây dựng nhằm kiểm soát tốt nhất hiệu quả công việc

của từng vị trí, từ đó tạo thuận lợi cho công tác quản lý nhân sự, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ tới khách hàng từ việc chuyên nghiệp hóa từng vị trí của cảng.

Với công tác quản lý khai thác: Định hướng và mục tiêu đưa CICT trở thành “cảng công nghệ” chuyên nghiệp nhất. CICT sẽ tập trung nghiên cứu, ứng dụng công nghệ thông tin toàn diện vào công tác quản lý khai thác. Từ đó chuyên nghiệp hóa tất cả các khâu, tác nghiệp khai thác trong cảng, giúp tăng năng suất và giảm thiểu tối đa tất cả những sai sót có thể xảy ra gây ra bởi con người trong quá trình khai thác.

Với công tác khách hàng: Xây dựng tốt mối quan hệ với tất cả các khách hàng dù là khách hàng to hay bé, tiềm năng hay không tiềm năng thì CICT cũng luôn đặt mục tiêu “Khách hàng là sự sống còn của công ty”.

Trên đây là báo cáo kết quả hoạt động SXKD năm 2019 và kế hoạch SXKD năm 2020, Ban điều hành của Công ty CP Đầu tư Cảng Cái Lân trân trọng báo cáo.

Xin chân thành cảm ơn !

**CÔNG TY CP ĐT CẢNG CÁI LÂN
TỔNG GIÁM ĐỐC**

PHẠM VĂN TOÀN