

MỘT SỐ NÉT CHÍNH VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ XÉP DỠ HẢI AN

Ngày 21/01/2015, Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (SGDCK Tp.HCM) đã cấp Quyết định Niêm yết số 15/QĐ-SGDHCM cho phép Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An niêm yết trên SGDCK Tp.HCM. Theo dự kiến ngày 11/03/2015, cổ phiếu của Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An sẽ chính thức giao dịch trên SGDCK Tp.HCM với mã chứng khoán là **HAH**, giá tham chiếu là 40.000 đồng/cổ phiếu và biên độ dao động giá trong ngày giao dịch đầu tiên là +/- 20%. Để giúp quý độc giả có thêm thông tin, SGDCK Tp.HCM xin giới thiệu một số nét chính về lịch sử thành lập, quá trình hoạt động và những kết quả kinh doanh đáng chú ý của Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An trong thời gian qua.

I. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CÔNG TY

Tên gọi : Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An
Tên tiếng Anh : Hai An Transport and Stevedoring Joint Stock Company
Tên viết tắt : HAIANTS.,JSC Mã chứng khoán: **HAH**
Trụ sở chính : Tầng 7, số 45, phố Triệu Việt Vương, phường Bùi Thị Xuân, quận Hai Bà Trưng, thành phố Hà Nội
Điện thoại : (84.4) 3987 7515 Fax: (84.4) 3944 4022
Website : www.haiants.vn

Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103818809 do Sở Kế Hoạch và Đầu Tư Thành phố Hà Nội cấp ngày 08 tháng 05 năm 2009 thay đổi lần thứ 8 ngày 05 tháng 12 năm 2014

Vốn Điều lệ: **231.962.320.000** đồng (Hai trăm ba mươi một tỷ chín trăm sáu mươi hai triệu ba trăm hai mươi nghìn đồng)

1. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển:

Công ty cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An tiền thân là Công ty TNHH Vận tải và Xếp dỡ Hải An được thành lập ngày 08/05/2009 với mức VDL 150.000.000.000 đồng. Công ty TNHH Vận tải và Xếp dỡ Hải An được hình thành trên cơ sở góp vốn của bốn đơn vị bao gồm Công ty cổ phần Cung ứng và Dịch vụ Kỹ thuật Hàng Hải, Công ty cổ phần Hàng hải Hà Nội (tên gọi cũ của Công ty cổ phần MHC), Công ty cổ phần Đóng mới và sửa chữa tàu Hải An (tên gọi cũ của Công ty cổ phần Đóng tàu Hải An) và Công ty cổ phần Hải Minh.

Tháng 10/2010, thành lập công ty con 100% vốn – Công ty TNHH Cảng Hải An (HAP). Hoạt động kinh doanh chính là cung cấp dịch vụ liên quan đến cảng biển bao gồm: xếp dỡ hàng hóa và container, dịch vụ kho CFS và kho ngoại quan, dịch vụ Depot, dịch vụ lưu container lạnh, vận chuyển hàng hóa thủy nội địa, dịch vụ Logistics...

Ngày 07/10/2010 Công ty thực hiện tăng VĐL lên 187,5 tỷ đồng với sự góp sự góp vốn thêm từ 3 công ty: Công ty cổ phần Đầu tư và Vận tải Hải Hà, Công ty cổ phần Dịch vụ Hàng Hải và Công ty cổ phần Kho vận Giao nhận Ngoại Thương-TP Hồ Chí Minh (tên gọi cũ của Công ty cổ phần Transimex-Saigon).

Ngày 19/09/2011, Công ty chính thức chuyển đổi sang hình thức công ty cổ phần và đổi tên thành Công ty cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An theo Giấy ĐKKD số 0103818809 do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hà Nội cấp lần thứ 6 với 7 cổ đông sáng lập là: Công ty cổ phần Cung ứng và Dịch vụ Kỹ thuật Hàng Hải, Công ty cổ phần Hàng hải Hà Nội (tên gọi cũ của Công ty cổ phần MHC), Công ty cổ phần Đóng mới và sửa chữa tàu Hải An (tên gọi cũ của Công ty cổ phần Đóng tàu Hải An), Công ty cổ phần Hải Minh, Công ty cổ phần Đầu tư và Vận tải Hải Hà, Công ty cổ phần Dịch vụ Hàng Hải và Công ty cổ phần Kho vận Giao nhận Ngoại Thương-TP Hồ Chí Minh (tên gọi cũ của Công ty cổ phần Transimex-Saigon).

Ngày 13/04/2012, Công ty nhận sáp nhập Công ty cổ phần Đóng tàu Hải An và tăng VĐL lên 231,96 tỷ đồng theo Giấy CN ĐKKD số 0103818809 do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP Hà Nội cấp lần thứ 7.

Ngày 25/07/2014 Công ty nộp hồ sơ đăng ký công ty đại chúng và được Ủy ban chấp thuận thành công ty đại chúng theo Công văn số 4886/UBCK-QLPH ngày 29/08/2014.

Hoạt động kinh doanh chính của Công ty là: cung cấp các dịch vụ liên quan đến cảng biển và vận tải hàng hóa nội địa bao gồm các dịch vụ chính như sau:

- Dịch vụ khai thác cảng biển: Dịch vụ bốc xếp hàng hóa và container, dịch vụ giao nhận hàng hóa, khai thuê hải quan, đóng gói, nâng hạ container, vệ sinh và sửa chữa container, cho thuê kho CFS, kho ngoại quan, dịch vụ Depot, dịch vụ lưu container lạnh.
- Dịch vụ vận tải đường biển: Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa, vận tải hàng hóa bằng đường bộ.

Cơ cấu cổ đông:

Mệnh giá CP: 10.000 đồng

| STT | Cổ đông | Số lượng cổ đông | Số cổ phần sở hữu | Tỷ lệ sở hữu (%) |
|-----------|----------------------|------------------|-------------------|------------------|
| 1. | Trong nước | 311 | 22.939.129 | 98,89% |
| 1.1 | Tổ chức | 9 | 18.486.881 | 79,70% |
| | Trong đó cổ đông lớn | 4 | 15.624.771 | 67,36% |
| 1.2 | Cá nhân | 302 | 4.452.248 | 19,19% |
| 2. | Nước ngoài | 0 | 0 | 0% |
| 2.1 | Tổ chức | 0 | 0 | 0% |
| 2.2 | Cá nhân | 0 | 0 | 0% |
| 3 | Cổ phiếu quỹ | - | 257.103 | 1,11% |
| | Tổng cộng | 311 | 23.196.232 | 100 |

2. Kết quả hoạt động kinh doanh

Cơ cấu doanh thu/lợi nhuận công ty từ năm 2012 đến 31/12/2014:

Đơn vị: triệu đồng

| Nội dung | BCTC Hợp nhất | | | | | |
|----------------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| | Năm 2012 | Tỷ trọng | Năm 2013 | Tỷ trọng | Năm 2014 | Tỷ trọng |
| Doanh thu | | | | | | |
| Dịch vụ khai thác cảng | 190.758 | 100% | 223.575 | 100% | 292.891 | 68% |
| Dịch vụ vận tải đường biển | - | - | - | - | 137.871 | 32% |
| Tổng cộng | 190.758 | 100% | 223.575 | 100% | 430.672 | 100% |
| Lợi nhuận gộp | | | | | | |
| Dịch vụ khai thác cảng | 87.843 | 100% | 99.791 | 100% | 141.597 | 89% |
| Dịch vụ vận tải đường biển | - | - | - | - | 17.538 | 11% |
| Tổng cộng | 87.843 | 100% | 99.791 | 100% | 159.135 | 100% |

Nguồn: Công ty cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An

Đơn vị: triệu đồng

| Nội dung | BCTC Công ty mẹ | | | | | |
|----------------------------|-----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| | Năm 2012 | Tỷ trọng | Năm 2013 | Tỷ trọng | Năm 2014 | Tỷ trọng |
| Doanh thu | | | | | | |
| Dịch vụ khai thác cảng | 113.371 | 100% | 138.739 | 100% | 177.032 | 56,22% |
| Dịch vụ vận tải đường biển | | - | | - | 137.871 | 43,78% |
| Tổng cộng | 113.371 | 100% | 138.739 | 100% | 314.903 | 100% |
| Lợi nhuận gộp | | | | | | |
| Dịch vụ khai thác cảng | 73.610 | 100% | 82.726 | 100% | 125.249 | 91,23% |

| | | | | | | |
|----------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|----------------|-------------|
| Dịch vụ vận tải đường biển | - | - | - | - | 12.036 | 8.77% |
| Tổng cộng | 73.610 | 100% | 82.726 | 100% | 137.286 | 100% |

Nguồn: Công ty cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An

❖ Dịch vụ khai thác cảng biển:

Công ty đầu tư xây dựng cầu cảng và bãi container tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng từ tháng 5 năm 2009 và hoàn thành việc xây dựng cảng sau hơn 20 tháng thi công. Hiện nay, Công ty TNHH Cảng Hải An (công ty con của Công ty) là đơn vị quản lý và khai thác cảng Hải An, một trong những cảng nước sâu của thành phố Hải Phòng. Cầu cảng Hải An nằm trong khu bán đảo Đình Vũ, cách cảng Chùa Vẽ khoảng 2,5km.

Công ty đang quản lý một bãi container có chiều dài 500m, chiều rộng 300m được bố trí vuông góc với cầu tàu để bốc xếp container, một kho ngoại quan CFS có diện tích gần 4.000m² và hơn 55.000m² bãi phục vụ việc đóng, rút, lưu kho hàng lẻ và các tác nghiệp khác. Công ty cũng cung cấp dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng container đáp ứng tiêu chuẩn IICL (là tiêu chuẩn quốc tế về container và các hoạt động liên quan đến sửa chữa của chủ tàu).

❖ Dịch vụ vận tải đường biển

Đầu năm 2014, Công ty cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An đã ký Hợp đồng hợp tác kinh doanh cùng với hai đối tác là Công ty Cổ phần Transimex Sài Gòn và Công ty TNHH Vận tải và Đại lý vận tải Đa phương thức (cũng là 2 cổ đông của Công ty) mua, quản lý và vận hành tàu HaiAn Park có sức chở 800TEU, khai thác tuyến container nội địa nhằm mục tiêu mở rộng hoạt động kinh doanh, tăng việc làm cho cảng và thu hút các hãng tàu feeder vào cảng. Đến nay, tàu đã đảm bảo lịch chạy cố định hàng tuần đúng thời gian với chất lượng vận chuyển tốt trên tuyến Hải Phòng – TP. Hồ Chí Minh – Hải Phòng; sản lượng vận chuyển hàng hóa năm 2014 của tàu ước đạt 36.000TEU, doanh thu gần 120 tỷ đồng.

Đầu tháng 10 năm 2014, Công ty tiếp tục hợp tác với bốn đối tác là Công ty Cổ phần Transimex Sài Gòn, Công ty Cổ phần MHC, Công ty Cổ phần Hàng Hải MACS và Công ty TNHH Vận tải và Đại lý vận tải Đa phương thức đầu tư tàu thứ hai là tàu “HaiAn Song” có sức chở 1.121TEU và đưa vào khai thác trên tuyến container nội địa tương tự như tàu “HaiAn Park”.

3. Các chỉ tiêu tài chính cơ bản

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu năm 2012, 2013 và 2014:

| Chỉ tiêu | ĐVT | BCTC Công ty mẹ | | | BCTC Hợp nhất | | |
|--|-----|-----------------|----------|----------|---------------|----------|----------|
| | | Năm 2012 | Năm 2013 | Năm 2014 | Năm 2012 | Năm 2013 | Năm 2014 |
| Chỉ tiêu về khả năng thanh toán | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Hệ số thanh toán NH | Lần | 2,24 | 3,09 | 2,01 | 2,14 | 2,54 | 1,78 |
| Hệ số thanh toán nhanh | Lần | 2,24 | 3,04 | 1,55 | 2,11 | 2,44 | 1,59 |
| Chỉ tiêu về cơ cấu vốn | | | | | | | |
| Hệ số Nợ/Tổng tài sản | Lần | 0,27 | 0,22 | 0,40 | 0,28 | 0,24 | 0,41 |
| Hệ số Nợ/Vốn CSH | Lần | 0,38 | 0,28 | 0,66 | 0,39 | 0,31 | 0,69 |
| Chỉ tiêu về năng lực hoạt động | | | | | | | |
| Vòng quay hàng tồn kho (GVHB/Bình quân HTK) | Vòng | - | 56 | 14,84 | 142 | 45 | 22 |
| DTT/Tổng tài sản bình quân | Lần | 0,31 | 0,35 | 0,45 | 0,51 | 0,54 | 0,74 |
| Chỉ tiêu về khả năng sinh lời | | | | | | | |
| Hệ số LNST/DTT | % | 59,69% | 58,88% | 40,12% | 36,32% | 36,90% | 30,92% |
| ROE (hệ số LNST/VCSH) | % | 26,64% | 27,16% | 34,11% | 27,06% | 27,13% | 35,27% |
| ROA (hệ số LNST/tổng TS) | % | 18,34% | 20,52% | 22,80% | 18,46% | 20,10% | 23,02% |
| Hệ số LNT từ hoạt động kinh doanh/DTT | % | 58,97% | 59,09% | 41,26% | 36,12% | 35,82% | 30,38% |

Nguồn: Tổng hợp từ BCTC Công ty mẹ và Hợp nhất kiểm toán năm 2012, 2013 & BCTC Q4 2014 – Hải An

- Chỉ tiêu về khả năng thanh toán của Công ty > 2 và có xu hướng tăng giữa 2 năm 2012 và 2013 cho thấy khả năng thanh toán của Công ty trong tình trạng tốt, sử dụng tài sản hiệu quả tuy nhiên đến 2014 có giảm nhẹ do Nợ ngắn hạn của Công ty tăng hơn gấp đôi. Ngoài ra chỉ số thanh toán nhanh và ngắn hạn tương đương nhau cũng cho thấy giá trị hàng tồn kho của Công ty là không đáng kể, phù hợp với tính chất kinh doanh dịch vụ cảng của Công ty.
- Công ty luôn duy trì mức vay vốn khoảng 20%-30% trên tổng nguồn vốn. Các khoản vay của Công ty được dùng cho mục đích đầu tư tài sản cố định, tăng cường khả năng hoạt động kinh doanh của cảng. Năm 2014, Công ty tăng mạnh vay vốn ngân hàng để đầu tư vào hai tàu HaiAn Park và HaiAn Song, đồng thời có kế hoạch đầu tư thêm 1 cần cầu để khai thác tối đa lợi thế của mình, do đó dẫn đến tỉ lệ vay nợ/vốn chủ sở hữu vượt mức 30%.
- Là một doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng biển, hàng tồn kho của Công ty là xăng dầu, thiết bị phụ tùng thay thế có giá trị nhỏ. Do đó chỉ tiêu vòng quay hàng tồn kho không phản ánh chính xác và hợp lý tình hình kinh doanh của Công ty.

Các chỉ tiêu về sinh lời của Công ty như ROE và ROA trong 3 năm 2012, 2013 và 2014 đều trên 25% khá cao so với quy định ROE tối thiểu 5% đề niêm yết trên SGDCCK Tp.HCM. ROE trên BCTC hợp nhất của Công ty năm 2012 và 2013 đều hơn 27%, cao hơn Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá – 23% (năm 2013).

II. VỊ THẾ CỦA CÔNG TY TRONG NGÀNH VÀ TRIỂN VỌNG CỦA NGÀNH:

1. Vị thế của Công ty trong ngành

Hiện nay, trong khu vực Hải Phòng đang có tương đối nhiều cầu cảng của các công ty kinh doanh khai thác cảng bao gồm cảng Hải Phòng, cảng Đoạn Xá, cảng Transvina, cảng Greenport, cảng Hải An, cảng Đình Vũ, Tân Cảng Hải Phòng, PTSC Đình Vũ ... Cảng Hải An được đánh giá là có lợi thế cạnh tranh do vị trí của cảng nằm ở hạ lưu sông Cấm, mớn nước sâu hơn, nên đường vào cảng rất rộng, mực nước sâu nên có lợi thế trong việc đón các tàu có trọng tải lớn lên tới 20.000DWT. Bên cạnh đó, cảng Hải An là cảng mới nên cơ sở hạ tầng kho bãi được đầu tư bài bản, hệ thống máy móc thiết bị đầu tư mới, đồng bộ, hiện đại hơn so với các cảng trong khu vực.

Tuy nhiên, Cảng Hải An hiện nay chỉ có duy nhất một cầu tàu nên gặp nhiều khó khăn hơn các cảng khác trong khu vực trong việc tổ chức khai thác các tàu bị trùng lịch và trong việc marketing để thu hút tàu vào cảng. Mặc dù vậy Công ty đã tiến hành các biện pháp đàm phán với các chủ tàu để chủ động sắp xếp thời gian ra vào cảng, giúp giảm thiểu tối đa các trường hợp bị trùng lịch và sử dụng cầu cảng của các cảng khác để bốc xếp, nâng cao hiệu suất hoạt động của cảng.

So sánh một số chỉ tiêu về năng lực của các cảng

| STT | Tên cảng | Khu vực | Số cầu tàu | Trọng tải tàu tối đa (DWT) | Độ sâu mớn nước |
|-----|--------------------|-------------|------------|----------------------------|-----------------|
| 1 | Tân Cảng | Hải Phòng | 5 | 20.000 | -10,5m |
| 2 | Cảng Nam Hải | Hải Phòng | 1 | 10.000 | -9,0m |
| 3 | Cảng Hải An | Hải Phòng | 1 | 20.000 | -8,7m |
| 4 | Cảng Đình Vũ | Hải Phòng | 2 | 40.000 | -8,7m |
| 5 | Tân Cảng 198 | Hải Phòng | 1 | 15.000 | -8,7m |
| 6 | Cảng PTSC Đình Vũ | Hải Phòng | 1 | 20.000 | -8,5m |
| 7 | Cảng Hoàng Diệu | Hải Phòng | 11 | 10.000 | -7,4m |
| 8 | Cảng Chùa Vẽ | Hải Phòng | 5 | 10.000 | -8,4m |
| 9 | Cảng Đoạn Xá | Hải Phòng | 1 | 10.000 | -8,4m |
| 10 | Cảng Green Port | Hải Phòng | 2 | 20.000 | -8,0m |
| 11 | Cảng Transvina | Hải Phòng | 1 | 12.000 | -7,8m |
| 12 | Cảng Cát Lái | Hồ Chí Minh | 2 | 30.000 | -12m |
| 13 | Cảng Tiên Sa | Đà Nẵng | 3 | 40.000 | -12m |
| 14 | Cảng Đồng Nai | Đồng Nai | 8 | 15.000 | -10,3m |
| 15 | Cảng SPCT | Hồ Chí Minh | 4 | 50.000 | -9,5m |

Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam

2. Triển vọng phát triển của ngành

Theo quyết định phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến 2020 và định hướng đến năm 2030 của Thủ tướng Chính phủ (Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009), phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải biển đồng bộ, đặc biệt là dịch vụ logistic, dịch vụ vận tải đa phương thức với chất lượng cao, hướng đến cung cấp dịch vụ

trộn gói và mở rộng ra nước ngoài đáp ứng yêu cầu hội nhập được đưa thành một trong những mục tiêu trọng yếu trong quy hoạch phát triển tổng thể.

Ngành kinh doanh cảng biển vẫn được đánh giá là rất tiềm năng do sự tăng trưởng của hoạt động xuất nhập khẩu trong thời gian tới. Theo thống kê của Tổng Cục Hải quan, tính từ đầu năm đến hết tháng 9 năm 2014, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa cả nước đạt hơn 217,48 tỷ USD, tăng 13%, tương ứng tăng gần 24,99 tỷ USD so với cùng kỳ năm 2013; trong đó xuất khẩu đạt kim ngạch hơn 109,87 tỷ USD, tăng 14,4%, tương ứng tăng hơn 13,83 tỷ USD; và nhập khẩu đạt gần 107,61 tỷ USD, tăng 11,6%, tương ứng tăng gần 11,16 tỷ USD. Cán cân thương mại hàng hóa 9 tháng năm 2014 đạt mức thặng dư gần 2,27 tỷ USD.

Theo quy hoạch của Chính phủ, hệ thống cảng biển Việt Nam năm 2015 sẽ có năng lực xếp dỡ hàng hóa qua cảng đạt 500-600 triệu tấn/năm, tăng gấp đôi so với năng lực hiện nay. Tới năm 2020, năng lực xếp dỡ sẽ đạt 900-1.100 triệu tấn/năm, gấp 5 lần hiện nay và tới năm 2030, khả năng xếp dỡ hàng hóa lên tới 1.600-2.100 triệu tấn hàng hóa/năm.

IV. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH, LỢI NHUẬN VÀ CỔ TỨC TRONG NĂM TIẾP THEO

Kế hoạch lợi nhuận và cổ tức giai đoạn 2014 - 2015

Đơn vị: triệu đồng

| Chỉ tiêu | Năm 2014 | Năm 2014 | | Năm 2015 | |
|------------------|--------------|-----------|--------------------------------------|----------|---------------------------------------|
| | Kế hoạch (*) | Thực hiện | % tăng giảm so với kế hoạch năm 2014 | Kế hoạch | % tăng giảm so với thực hiện năm 2014 |
| Vốn điều lệ | 231.962 | 231.962 | 0% | 231.962 | 0% |
| Vốn CSH | 384.106 | 435.448 | +13.37% | 434.805 | -0.15% |
| DTT | 235.000 | 430.672 | +83.26% | 685.000 | +59,0% |
| LNST | 79.000 | 133.152 | +68.54% | 112.000 | -15,89% |
| Tỷ lệ LNST/DTT | 33,6% | 30,92% | -7.98% | 16,3% | -47,28% |
| ROE (LNST/VSCH) | 20,5% | 30,57% | +49,12% | 25,75% | -15,77% |
| Cổ tức/ mệnh giá | 25% | 30% | +20% | 30% | - |

Nguồn: Theo Nghị quyết số 05/NQ-ĐHĐCĐ thường niên năm 2013 ngày 13 tháng 11 năm 2013; Nghị quyết số 34/2014/NQ-ĐHĐCĐ thường niên 2014 ngày 30 tháng 10 năm 2014 và Báo cáo Tài chính Quý 4 2014

Năm 2014, Công ty đạt doanh thu thuần hợp nhất là 430,672 tỷ đồng, hoàn thành vượt 83% kế hoạch cả năm, lợi nhuận sau thuế hợp nhất đạt 133,293 tỷ đồng, hoàn thành 167,28% kế hoạch cả năm.

Doanh thu năm 2015 dự kiến tăng 59% so với thực hiện năm 2014. Tăng trưởng này chủ yếu đến từ hoạt động vận tải trên tuyến nội địa sau khi Công ty hoàn thành việc mua mới 2 tàu HaiAn Park và HaiAn Song. Tuy nhiên như đã phân tích ở trên, hoạt động vận tải này là để đảm bảo “đầu vào” cho cảng Hải An. Do đó DTT tuy tăng mạnh nhưng

do chi phí đầu tư lớn nên LNST theo kế hoạch 2015 giảm 15.89% so với LNST 2014. Điều này có thể dẫn đến tỷ lệ LNST/DTT năm 2015 giảm mạnh (-47.28%) so với năm 2014. Tuy nhiên ROE theo kế hoạch 2015 vẫn trên 25% cao hơn các công ty cùng ngành hiện nay như Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá – 23% (năm 2013), Công ty Cổ phần Container Việt Nam – 26% (năm 2013).

Mặc dù vậy, căn cứ Nghị quyết số 34/2014/NQ-ĐHĐCĐ thường niên 2014 ngày 30 tháng 10 năm 2014, kế hoạch cổ tức của Công ty năm 2015 vẫn được duy trì ở mức 30%.

Trong hai năm tới, Công ty chưa có kế hoạch tăng vốn điều lệ.

Căn cứ để đạt được kế hoạch lợi nhuận và cổ tức đã đề ra:

1. Hoạt động khai thác cảng: Tiếp tục sử dụng cơ sở hạ tầng cảng sẵn có khai thác tối đa hiệu suất của cảng, đồng thời mở rộng năng lực kho bãi với Dự án khu hậu cần cảng biển Cát Hải và xây thêm cầu tàu hoặc bến sà lan. Ngoài việc ký hợp đồng sử dụng các cảng khác ở khu vực lân cận, Công ty cần tiếp tục mở rộng diện hợp tác với các đơn vị khác như Nam Hải – Đình Vũ, Tân Cảng – Hải Phòng, Đình Vũ... để nâng cao khả năng tiếp nhận, khai thác tàu của Cảng.

Tiến hành tổng kết việc tổ chức vận chuyển trong cảng và giữa cảng với các cảng lân cận, việc giải quyết thủ tục hải quan... từ đó lập kế hoạch phát triển lâu dài đội xe và các dịch vụ liên quan cho HAGS cũng như các hoạt động khai thác bãi, kho... cho cảng.

2. Hoạt động vận tải: Dự kiến với hai tàu container đã đầu tư trong năm 2014, mỗi năm Công ty có thể vận chuyển được 120.000TEU trên tuyến nội địa hoặc các tuyến Feeder ngắn, như vậy đội tàu này cũng sẽ mang lại 120.000TEU sản lượng container thông qua cho Cảng. Trong hai ba năm tới, khi cảng Lạch Huyện đi vào hoạt động thì Cảng Hải An vẫn duy trì được một nguồn hàng khá ổn định, đảm bảo cho Cảng vẫn hoạt động hiệu quả.

3. Về hoạt động marketing: Tăng cường công tác nhân lực, triển khai đội ngũ và hệ thống marketing phủ khắp các cảng chính trong cả nước với mục tiêu giữ các hợp đồng với các hãng tàu hiện tại và phát triển đội tàu ở khu vực phía Nam.

4. Về công tác quản lý – quản trị doanh nghiệp: Đối với hai công ty liên kết, Công ty TNHH Đại lý và Tiếp vận Hải An và Công ty cổ phần Dịch vụ Tổng hợp Hải An, ban lãnh đạo cần tập trung ổn định bộ máy tổ chức, ưu tiên tối đa cho việc xây dựng hệ thống Marketing, phối hợp triển khai dịch vụ Door/Door và Logistic để nâng cao hiệu quả của tuyến container nội địa.

5. Về kỹ thuật – vật tư: Bên cạnh việc phải đảm bảo cho tất cả phương tiện, thiết bị, hệ thống điện hoạt động liên tục, ổn định, an toàn, Công ty phải tập trung phục vụ việc lắp đặt, đưa vào vận hành cần cầu thứ 3 và trạm biến áp mới sớm nhất có thể. Ngoài ra, ngay từ bây giờ phải rà soát, bổ sung số lượng vật tư, phụ tùng thay thế để đảm bảo cho các thiết bị, nhất là cần cầu, xe nâng hoạt động liên tục trong mùa cao điểm (từ tháng 10 đến tháng 3 hàng năm).

6. Về công nghệ thông tin: Tập trung hoàn thiện hệ thống camera giám sát; hoàn chỉnh kế hoạch nâng cấp và mở rộng phần mềm để có thể triển khai xây dựng ngay trong năm 2015. Hoàn chỉnh và đưa phần mềm vận hành và quản lý hoạt động Liner vào khai thác.

7. Về chính sách lao động: Điều chỉnh cơ cấu tổ chức cho phù hợp với quy mô, phạm vi

hoạt động, đào tạo đội ngũ cán bộ, nhân viên lành nghề, chuyên nghiệp, kỹ thuật cao. Thường xuyên rà soát nhu cầu, đánh giá trình độ lao động tại các đơn vị để có biện pháp điều chỉnh phù hợp. Đảm bảo quyền lợi chính đáng của người lao động. Có chính sách khuyến khích đối với người lao động có trình độ, tay nghề cao. Gắn việc trả công với năng suất, chất lượng lao động.

V. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO ẢNH HƯỞNG ĐẾN HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÔNG TY:

Bên cạnh những rủi ro về tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế, rủi ro về luật pháp, và các rủi ro bất khả kháng, Công ty còn có những rủi ro đặc thù có ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh như sau:

❖ **Rủi ro đặc thù ngành:** Hoạt động của công ty ở lĩnh vực chính là vận chuyển hàng hóa, kinh doanh kho bãi và bốc xếp hàng hóa cảng biển. Do tính đặc thù trong lĩnh vực kinh doanh, Công ty chịu một số rủi ro sau:

– **Rủi ro chính sách:** Hoạt động kinh doanh của Công ty bị ảnh hưởng trực tiếp bởi chính sách quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu biên mậu giữa Việt Nam và các nước khác bao gồm chính sách thuế, phí và chính sách kiểm dịch, an toàn vệ sinh và kiểm tra các tiêu chuẩn chất lượng hàng hóa, chính sách quản lý đặc thù đối với mỗi loại hàng hóa trong từng thời kỳ... Số liệu thống kê sơ bộ của Tổng cục Hải quan cho thấy tính đến hết tháng 9/2014, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của cả nước đạt 217,49 tỷ USD, tăng 13% so với cùng kỳ năm 2013. Trong đó, xuất khẩu đạt 109,88 tỷ USD, tăng 14,4% và nhập khẩu là 107,61 tỷ USD, tăng 11,6%.

Trong thời gian qua, hoạt động kinh doanh của Công ty chịu ảnh hưởng lớn của chính sách biên mậu với Trung Quốc, là thị trường xuất nhập khẩu chủ chốt của Việt Nam. Việc nới lỏng hoặc thắt chặt chính sách kiểm soát hoạt động tạm nhập tái xuất của Chính phủ Việt Nam hoặc chính phủ Trung Quốc trong mỗi giai đoạn ảnh hưởng không nhỏ đến lượng hàng thông quan qua cảng và doanh thu từ dịch vụ container lạnh. Ban lãnh đạo Công ty luôn theo sát và cập nhật các thông tin chính sách mới để có thể ứng phó trong mọi tình huống.

– **Rủi ro giá nhiên liệu:** Do hoạt động trong ngành vận tải và giao nhận hàng hóa nên hoạt động của Công ty cũng chịu ảnh hưởng bởi tăng giảm giá nhiên liệu. Tuy nhiên do giá xăng dầu phụ thuộc hoàn toàn vào tình hình thế giới, Công ty chỉ có thể điều chỉnh giá dịch vụ một cách tương ứng và phù hợp với thị trường.

– **Rủi ro cạnh tranh:** Ngày 14/04/2013, dự án xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng - Lạch Huyện chính thức được khởi công xây dựng. Đây là dự án nằm trong danh mục các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng, thiết yếu giai đoạn đến năm 2020, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 412/QĐ-TTg ngày 11/4/2007. Với mục tiêu phát triển cảng Hải Phòng tại khu bến Lạch Huyện để có thể tiếp nhận cỡ tàu tới 100.000 DWT (tàu container 8.000TEU), dự án dự kiến sẽ hoàn thành và đưa vào sử dụng từ năm 2016. Sau khi cảng Lạch Huyện được đưa vào khai thác sẽ tạo ra sức ép cạnh tranh đối với hệ thống các cảng khu vực Đình Vũ, Bạch Đằng, Sông Cấm, Sông Tranh nói chung và đối với cảng Hải An nói riêng. Ngoài ra Công ty đang phải đối mặt với tình trạng cạnh tranh về giá giữa các cảng trong khu vực Hải Phòng. Các doanh nghiệp cùng ngành sẵn sàng giảm 20% giá hoặc chấp nhận lỗ để thu hút khách hàng.

Đây chính là những thách thức lớn và rủi ro trong cạnh tranh đối với cảng Hải An trong giai đoạn hiện nay. Tuy nhiên Ban lãnh đạo doanh nghiệp đã thấy rõ các thách thức này và đã chủ động chuẩn bị kế hoạch đầu tư tàu container và tổ chức tuyến vận tải container nội địa từ cuối năm 2013 nhằm đảm bảo công việc cho cảng Hải An. Với việc phát triển tuyến vận chuyển container nội địa và hợp tác với các hãng vận tải container nước ngoài duy trì các tuyến vận chuyển container ngắn (Feeder) nhằm đảm bảo “đầu vào” cho cảng, chắc chắn hiệu quả kinh doanh của Công ty sẽ được đảm bảo.

- ❖ Rủi ro khác: Theo quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009, Thành phố đã có quy hoạch cầu qua sông Bạch Đằng và quy hoạch đường vành đai 3 của thành phố với cầu vượt sông Cấm nối khu công nghiệp VSIP Hải Phòng với cảng Lạch Huyện. Quy hoạch này khiến cho kế hoạch mở rộng cầu cảng của Công ty gặp khó khăn. Mặc dù Công ty đánh giá để các quy hoạch này được triển khai và đi vào thực tế cũng mất đến 5 – 7 năm nhưng quy hoạch này là một rủi ro cho hoạt động kinh doanh của Công ty. Chính vì thế, hiện nay Công ty đã tạm dừng kế hoạch mở rộng cầu cảng để chờ ý kiến tiếp theo từ phía các ban ngành chức năng.