

BÁO CÁO TỔNG KẾT HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2017 VÀ KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2018

A. TÌNH HÌNH CHUNG CỦA CÔNG TY

Tình hình kinh tế thế giới nói chung và ngành hàng hải quốc tế nói riêng đều rơi vào tình trạng suy thoái từ năm 2008, các chủ tàu Việt Nam, từ các doanh nghiệp Nhà nước đến tư nhân đều bị ảnh hưởng bởi tình trạng này, ngay cả những hãng nổi tiếng của Nhật Bản, Hàn Quốc cũng rơi vào tình trạng phá sản nếu không được Chính phủ giải cứu. Inlaco Saigon cũng không thoát khỏi tình trạng đó, tình hình SXKD của Công ty năm 2017 vẫn gặp rất nhiều khó khăn, giá thuê tàu có tăng nhẹ vào cuối năm nhưng hoạt động vận tải chưa mang lại hiệu quả.

Kết quả SXKD năm 2017 của Công ty như sau:

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	2016	2017	TH 2017/TH 2016 (%)
Doanh thu	290.223	285.393	98,33
Tổng tài sản	795.409	733.184	92,17
Vốn chủ sở hữu	(291.140)	(369.974)	
Lợi nhuận sau thuế	(85.643)	(78.833)	
Vốn điều lệ	88.000	88.000	100
Cổ tức	0%	0%	

B. ĐÁNH GIÁ CÁC HOẠT ĐỘNG CHÍNH CỦA CÔNG TY:

1. Hoạt động khai thác đội tàu

Đội tàu của Công ty gồm 06 tàu vừa cho thuê định hạn vừa khai thác. Tàu Aquamarine và tàu Thanh Thủy tự khai thác, 04 tàu còn lại cho thuê định hạn với giá thuê tăng nhẹ so với đầu năm 2017 như sau:

- + Tàu Thanh Ba: 2.500 USD/ngày đến hết ngày 25/12/2017
- + Tàu Inlaco Bright: 5.200 USD/ngày từ 17/10/2017 đến hết tháng 02/2018
- + Tàu Inlaco Accord: 5.500 USD/ngày từ 15/12/2017
- + Tàu Inlaco Express: 6.250/ngày đến tháng 02/2018

Kết quả khai thác đội tàu năm 2017 như sau:

Chỉ tiêu	2016	2017	TH 2017/TH 2016 (%)
Doanh thu (triệu đồng)	216.674	211.358	97,55
Lợi nhuận	(81.095)	(55.949)	

2. Xuất khẩu lao động:

Hoạt động xuất khẩu lao động đóng vai trò quan trọng đóng góp vào hiệu quả của Công ty trong khi các công tác chính của Công ty gặp khó khăn. Lĩnh vực xuất khẩu lao động vẫn duy trì và ổn định qua các năm. Đối tác chính của Công ty là: Inlaco Japan, Supership Marine Services Inc, New Ocean, các đối tác Hàn Quốc và một số Công ty vận tải biển trong nước như Công ty xi măng Nghi Sơn.

Tổng số thuyền viên tàu hàng tính đến 31/12/2017 là 856 thuyền viên (kể cả thuyền viên thời vụ và biệt phái). Ngoài 6 thuyền bộ cung cấp cho đội tàu Công ty, phòng Thuyền viên tàu hàng đang cung cấp 21 thuyền bộ cho các đối tác trong và ngoài nước như: Inlaco Japan (12 tàu), Supership Marine (04 tàu), Bobae Shipping (01 tàu), Hinase (01 tàu), công ty Xi măng Nghi sơn (03 tàu).

Tổng số thuyền viên tàu dầu và hóa chất tính đến 31/12/2017 là 201 người. Số thuyền viên đang làm việc trên tàu là 149 TV trong đó có 105 thuyền viên làm việc trên 11 tàu của New Ocean, 44 TV làm việc trên 10 tàu của Hàn Quốc.

Năm	2016	2017	TH 2017/TH 2016 (%)
Số lượng TV	1.121	1.057	94,29
Làm trên tàu	634	669	105,52
Số lượng tàu ngoại	36	39	108,33
Doanh thu (triệu đồng)	38.936	39.648	101,82
Lợi nhuận (triệu đồng)	17.565	15.516	88,33

Hoạt động xuất khẩu thuyền viên năm 2018 dự báo sẽ thiếu nhiều thuyền viên, chủ yếu là các chức danh boong và một số chức danh máy như OLR, No.1, 3/E...

Ngoài ra, khối thuyền viên tàu New Ocean còn gặp phải một số khó khăn sau:

- Thuyền viên e ngại môi trường làm việc độc hại (tàu hóa chất), nên nhiều thuyền viên không thể gắn bó lâu dài với khối tàu này.
- Các quy định chính sách của chủ tàu khắt khe đặc biệt chính sách lên chức danh.
- Cạnh tranh với các đơn vị cung ứng thuyền viên trong và ngoài nước.

3. Công tác quản lý kỹ thuật tàu:

Quản lý và khai thác đội tàu là công việc then chốt đảm bảo hoạt động của đội tàu Công ty, do đó trong thời gian qua, dưới sự chỉ đạo của Hội đồng quản trị và sự điều hành quyết liệt của Ban Tổng giám đốc, tất cả các phòng liên quan đến công tác này như: Phòng kỹ thuật vật tư, Phòng khai thác và môi giới thuê tàu, Phòng quản lý tàu đã hoàn thành khá tốt việc điều hành hoạt động của đội tàu. Phòng quản lý tàu phải bám sát tình hình thực thi các công ước quốc tế, các điều luật quốc tế, sổ tay QLAT, an ninh, MLC để chính quyền hành chính lên kiểm tra nếu tuân thủ đầy đủ thì không phát sinh thời gian chờ của tàu.

Số ngày tàu bị off hire (lên đà):

Năm	2016	2017	TH 2017/TH 2016 (%)
Số ngày offhire	71	152	214

Số ngày offhire năm 2017 cao hơn năm 2016 do 3 tàu Thanh Ba, Thanh Thủy và Inlaco Bright lên đà:

Thanh Ba: lên đà 78 ngày

Thanh Thủy: lên đà 39 ngày

Inlaco Bright: lên đà 35 ngày

Ngoài việc cố gắng duy trì tốt hoạt động của đội tàu, Công ty cũng thực hiện những biện pháp nhằm ngày càng hoàn thiện hệ thống Quản lý an toàn theo bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM code) và tuân thủ các công ước, quy định mới như quy định về quản lý nước dằn, hải đồ điện tử...

Công ty kiểm tra, giám sát tiêu thụ nhiên liệu, vật tư định kỳ nhằm tăng cường công tác quản lý nhiên liệu, làm cơ sở xây dựng định mức tiêu thụ nhiên liệu trên đội tàu và giảm tối đa chi phí cho đội tàu. Việc giám sát, kiểm kê thường xuyên vật tư, phụ tùng giúp Công ty xác định được việc cung cấp, trang bị cho tàu ở mức an toàn, không dư thừa trong hoàn cảnh Công ty đang thiếu vốn lưu động.

4. Hoạt động của Công ty Inlaco Logistics:

Năm 2016-2017, hoạt động của Inlaco Logistics không hiệu quả, do cả nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan. Cung vượt cầu quá nhiều về dịch vụ kho bãi và vận chuyển. Việc xây cầu vượt tại ngã ba Đình Vũ khiến Inlaco Logistics gặp rất nhiều khó khăn trong việc khai thác kho bãi ở khu vực cảng Chùa vẽ, và chi phí cho đội xe vận tải cũng phát sinh nhiều. Kế hoạch xây dựng cầu lúc đầu là 6 tháng, nhưng đến quý 4/2017 mới hoàn thành. Từ cuối tháng 9 đầu tháng 10/2017, Inlaco Logistics đã triển khai dịch vụ bãi mới ở Đình Vũ, làm dịch vụ cho các khách hàng truyền thống như Wanhai Lines và Interasia Lines ngoài ra cũng thêm được một số khách hàng mới. Tuy đơn giá dịch vụ không được tốt như trước, nhưng quý 4/2017 Inlaco Logistics đã có lãi. Dự kiến năm 2018, sản lượng và doanh thu ổn định, mỗi tháng Inlaco Logistics lãi khoảng 200-250 triệu. Mấy năm qua, lỗ một phần do chi phí tăng nhiều, phí cầu đường, xăng dầu phát sinh, các phương tiện cũ, chi phí sửa chữa tăng. Trong thời gian tới Inlaco Logistics sẽ rà soát dịch vụ kho bãi. Theo dự đoán thì trong vòng 3 năm nữa các dịch vụ kho bãi ngoài cảng sẽ không còn hiệu quả nữa, sau khi cảng Lạch Huyện xây xong. Xu hướng các cảng hiện đại sẽ không có các kho bãi nhỏ vệ tinh, ngay khu vực cảng Sài Gòn cũng không còn. Inlaco Logistics đang tính toán và tìm hướng đi tiếp theo cho 2-3 năm tới.

Các chỉ tiêu của Công ty Inlaco Logistics năm 2017:

Chỉ tiêu	2016	2017	TH 2017/TH 2016 (%)
Doanh thu (triệu đồng)	26.966	26.378	97,82
Lợi nhuận sau thuế (triệu đồng)	-3.385	-1.671	
Số đã nộp ngân sách	1.096	1.159	105,75

5. Các công tác khác

- Công tác đầu tư: năm 2017, Công ty không thực hiện dự án đầu tư nào.
- Công tác quản lý tàu: Hiện nay, Công ty chỉ quản lý tàu Earnest Crane của Nhật Bản.

- Chi nhánh Hải Phòng làm công tác quản lý thuyền viên trực tiếp cho 03 tàu của Công ty xi măng Nghi Sơn và kết hợp với 2 phòng thuyền viên trong công tác điều động, tiếp nhận, quản lý và đào tạo thuyền viên.

- Chi nhánh Hà Nội, Nghệ An chủ yếu phục vụ cho công tác thuyền viên và dịch vụ đại lý.

C. KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2018 VÀ CÁC BIỆN PHÁP THỰC HIỆN:

I. Kế hoạch SXKD năm 2018:

Tổng Doanh thu: 318,13 tỷ đồng

Lợi nhuận: -24,36 tỷ đồng

Nộp ngân sách: 2,2 tỷ đồng

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Kế hoạch năm 2018
1	Sản lượng vận tải biển	tấn	1.200.000
2	Tổng doanh thu	triệu đồng	318.129
	- Vận tải biển	triệu đồng	253.129
	- Xuất khẩu thuyền viên	triệu đồng	35.000
	- Logistics	triệu đồng	30.000
3	Lợi nhuận trước thuế	triệu đồng	-24.361
4	Ebitda	triệu đồng	105.928
5	Nộp ngân sách	triệu đồng	2.200

1. Hoạt động vận tải biển:

Dự kiến thị trường vận tải năm 2018 có dấu hiệu hồi phục nhẹ, Công ty xây dựng kế hoạch khai thác đội tàu trên cơ sở giá cước tăng so với năm 2017. Đội tàu của Công ty gồm 06 tàu: Thanh Ba, Thanh Thủy, Aquamarine, Inlaco Bright, Inlaco Accord và Inlaco Express.

Năm 2018, Công ty khai thác tàu Aquamarine và Thanh Thủy (T/C dự kiến như bảng dưới), 4 tàu còn lại cho thuê định hạn.

Trong năm 2018, không có tàu nào lên đà.

Nguồn hàng chủ yếu đội tàu Công ty chuyên chở là than, thép, phân bón, clinker, gạo. Tuyến vận chuyển của các tàu lớn là Ấn độ, Trung Đông, Bắc Á, Đông Nam Á, các tàu nhỏ (Thanh Ba, Thanh Thủy, Aquamarine) chạy tuyến Ấn độ, Đông Nam và Đông Nam Á.

T/C rate của các tàu năm 2018 như sau :

Tỷ giá: 22.078 VNĐ/USD

Stt	Tàu	T/C rate (USD/ngày)	Doanh thu
1	Thanh Ba	2.800	23.878
2	Thanh Thủy	2.500	39.281
3	Aquamarine	2.500	39.822
4	Inlaco Bright	5.500	47.604
5	Inlaco Accord	5.400	46.759
6	Inlaco Express	6.500	55.785
	Tổng cộng		253.129

2. Xuất khẩu thuyền viên:

Hoạt động xuất khẩu thuyền viên năm 2018 dự kiến duy trì và ổn định. Ngoài 6 thuyền bộ cung cấp cho đội tàu Công ty, hiện Công ty cung cấp thuyền bộ cho các đối tác trong và ngoài nước như chủ tàu Nhật Bản, Hàn Quốc, Philippines, Singapore.

3. Dịch vụ logistics: dịch vụ chủ yếu của Inlaco Logistics là dịch vụ kho bãi và hoạt động vận tải. Năm 2018, hoạt động kho bãi và vận tải của công ty dự đoán có hồi phục, Inlaco Logistics sẽ có lợi nhuận.

4. Các hoạt động khác

- Công tác quản lý tàu: năm 2018 có thể phát triển hơn nữa lĩnh vực quản lý tàu. Công ty sẽ xem xét kỹ size tàu có phù hợp hay không. Đây là hướng đi mới trong công tác quản lý tàu. Ngoài thị trường Nhật Bản, Công ty quan tâm đến thị trường quản lý tàu trong nước.

- Nhiệm vụ quan trọng trong năm 2018 mà Công ty quyết tâm thực hiện đó là xin tái cơ cấu tài chính cho các tàu đóng mới tại Ngân hàng phát triển Việt Nam. Các công ty Vosco, Vinaship và Biển đông đã được tái cơ cấu tài chính từ năm 2016-2019 mở ra cơ hội cho Công ty xin tái cơ cấu.

II. Biện pháp thực hiện:

1. Giải pháp phát triển thị trường

- Quan hệ tốt với khách hàng và các đơn vị cung ứng.

- Duy trì các khách hàng hiện tại, mở rộng thị trường và tìm kiếm các khách hàng mới tại các thị trường trong khu vực như Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Philippines... và các khách hàng khác.

2. Giải pháp nhằm tăng doanh thu và tiết giảm chi phí hoạt động, tăng cường quản lý kỹ thuật cho đội tàu

- Tùy tình hình cụ thể trong từng thời điểm mà lựa chọn phương án kinh doanh hiệu quả nhất, nâng cao doanh thu và giảm chi phí.

- Tiết kiệm chi phí nhiên liệu, xây dựng và kiểm soát chặt chẽ định mức tiêu thụ dầu nhớt, vật tư của các tàu. Kiểm tra, chấn chỉnh kịp thời nếu tàu vượt quá định mức cho phép.

- Nâng cao tinh thần tự giác bảo quản bảo dưỡng tàu, cử cán bộ kỹ thuật đi theo tàu để đảm bảo tàu luôn trong tình trạng kỹ thuật tốt, an toàn con người và hàng hóa, không bị off-hire.

- Làm tốt công tác sửa chữa đầu bến (do thuyền viên thực hiện) vừa đảm bảo ngày tàu và nâng cao thu nhập cho thuyền viên.

- Lựa chọn các nhà cung cấp vật tư, phụ tùng để có thể mua hàng với giá cạnh tranh, đảm bảo chất lượng.

- Rà soát, phân loại, bố trí, điều động thuyền viên có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ và có phẩm chất đạo đức tốt xuống làm việc trên đội tàu công ty và tàu nước ngoài.

- Tăng cường đào tạo, nâng cao chuyên môn cho thuyền viên trong thời gian dự trữ.

- Đánh giá, phân tích nhu cầu nguồn nhân lực để tuyển dụng thuyền viên đáp ứng đội tàu của công ty và phục vụ công tác xuất khẩu thuyền viên.

- Tiếp tục tìm kiếm thêm thị trường để tăng thêm số lượng thuyền viên đi xuất khẩu lao động, duy trì tốt các đối tác truyền thống.

- Tiết kiệm chi phí trong việc thay thế thuyền viên cho đội tàu công ty ...

3. Giải pháp để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

- Xây dựng bộ máy tổ chức gọn nhẹ và linh hoạt, phù hợp với tình hình sản xuất kinh doanh. Xác định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, quan hệ giữa các bộ phận với nhau, tránh sự chồng chéo giữa chức năng và nhiệm vụ của các phòng, ban.

- Tuyển dụng nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ và phẩm chất tốt phục vụ cho công tác xuất khẩu thuyền viên từ các trường đào tạo chuyên ngành. Tổ chức các lớp học về chuyên môn, ngoại ngữ cho thuyền viên chờ việc. Tổ chức đào

tạo, bồi dưỡng kiến thức cho người lao động trước khi đi tàu. Do đặc thù của ngành hàng hải, thuyền viên phải có đầy đủ bằng cấp, chứng chỉ theo qui định của quốc tế và Việt Nam, thuyền viên sẽ trực tiếp hoặc được Công ty gửi đến các Trung tâm huấn luyện thuyền viên với đội ngũ giáo viên là các Tiến sĩ, Thạc sĩ hoặc các Thuyền trưởng, Máy trưởng, các chuyên gia có kinh nghiệm để được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ hoặc các Trung tâm huấn luyện thuyền viên ở nước ngoài như Singapore, Philippines.

Nhân đây, thay mặt ban lãnh đạo Công ty, tôi mong muốn các cổ đông Công ty nắm rõ những thuận lợi và khó khăn trong kinh doanh của Công ty để từ đó hỗ trợ chúng tôi hoàn thành tốt nhiệm vụ trong thời gian tới.

Xin chân thành cảm ơn và kính chào./.

**CHỦ TỊCH HĐQT
NGUYỄN NGỌC MINH**