

BÁO CÁO TỔNG KẾT HOẠT ĐỘNG SXKD 5 NĂM 2012-2017 VÀ PHƯƠNG HƯỚNG, NHIỆM VỤ 2017-2022

A. TÌNH HÌNH CHUNG CỦA CÔNG TY

Công ty cổ phần vận tải biển và hợp tác lao động quốc tế (Inlaco Saigon) có vốn điều lệ là 88 tỷ đồng, lĩnh vực kinh doanh chủ yếu của Công ty là khai thác tàu biển, quản lý đào tạo và cho thuê thuyền viên, quản lý kỹ thuật tàu và dịch vụ logistics. Từ 2012-2017, Công ty gặp rất nhiều khó khăn do chịu ảnh hưởng của biến động kinh tế trong nước và thế giới, đặc biệt là nền kinh tế vận tải biển tụt dốc.

Kết quả SXKD năm 2012-2017 đạt được như sau:

Đơn vị: đồng

Chỉ tiêu	2012	2013	2014	2015	2016
Doanh thu	344.708.972.309	345.605.831.700	414.437.842.618	342.809.406.941	290.223.118.222
Tổng tài sản	1.131.234.192.166	1.057.567.470.411	972.392.744.086	909.596.494.834	795.409.518.067
Vốn chủ sở hữu	74.408.405.540	(44.412.475.972)	(121.741.148.001)	(205.497.877.215)	(291.140.926.224)
Lợi nhuận sau thuế	(35.636.167.536)	(118.820.881.512)	(76.918.791.645)	(76.396.863.665)	(85.643.049.009)
Vốn điều lệ	88.000.000.000	88.000.000.000	88.000.000.000	88.000.000.000	88.000.000.000
Cổ tức	0%	0%	0%	0%	0%

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

1. Khai thác đội tàu:

Từ năm 2008-2011, đội tàu biển thế giới tăng 37% về trọng tải, gấp 3 lần nhu cầu vận tải, khiến tình trạng thừa năng lực so với nhu cầu vận tải ngày càng nghiêm trọng. Giai đoạn 2012-2017, do giá cước giảm, chi phí tăng, hàng thiếu, cạnh tranh khốc liệt đã khiến hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam kém hiệu quả. Nhiều đơn vị thua lỗ, dư nợ ngân hàng lớn, không có khả năng trả nợ, thậm chí phải ngừng chạy tàu để giảm chi phí hoặc bán bớt tàu để trả nợ. Đội tàu của Công ty Inlaco Saigon gồm 6 tàu: Thanh Thủy, Thanh Ba, Aquamarine, Inlaco Accord, Inlaco Bright, Inlaco Express vừa

cho thuê định hạn vừa khai thác. Tuy nhiên, doanh thu của đội tàu không đủ bù đắp chi phí nên hoạt động khai thác đội tàu không có hiệu quả.

Doanh thu khai thác tàu từ năm 2012-2016 như sau:

Chỉ tiêu	2012	2013	2014	2015	2016
Doanh thu (tỷ đồng)	278,304	267,313	302,662	259,302	216,674
Tăng (giảm)(%)		-3,95	13,22	-14,33	-16,44

2. Xuất khẩu lao động:

Trong giai đoạn 5 năm 2012-2017, hoạt động xuất khẩu lao động đóng vai trò quan trọng đóng góp vào lợi nhuận 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, Nissho Odyssey (New Ocean), các đối tác Hàn Quốc và một số Công ty vận tải biển trong nước như Công ty xi măng Nghi Sơn.

Nhờ có đội ngũ thuyền viên nhiều năm đi làm việc trên đội tàu của nước ngoài, có kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ, kỹ luật lao động tốt nên khi tiếp quản các tàu của Công ty, anh em sỹ quan thuyền viên nhanh chóng làm quen và vận hành tàu tốt, tuy vẫn còn một số hạn chế. Công ty có đủ sỹ quan thuyền viên làm việc cho đội tàu, không phải đi thuê bên ngoài với giá cao, kém chất lượng.

Lãnh đạo Công ty và các phòng ban đều trưởng thành từ các con tàu, gắn bó và tâm huyết với anh em sỹ quan thuyền viên, với đội tàu. Công ty không ngừng đầu tư cho dịch vụ này đặc biệt đầu tư cho công tác huấn luyện, đào tạo thuyền viên. Bên cạnh việc mở các lớp huấn luyện cho thuyền viên do phòng Quản lý an toàn và đào tạo phối hợp với phòng Thuyền viên tàu hàng và chi nhánh Hải phòng, và mời các thuyền trưởng, máy trưởng có kinh nghiệm đảm nhiệm, Công ty cũng phối hợp với chủ tàu New Ocean cử cố vấn người nước ngoài sang Việt Nam huấn luyện cho thuyền viên tàu dầu từ 3-4 lần/năm và mở các lớp chuyên đề về an toàn, an ninh, giới thiệu các quy định, công ước mới của ngành cho anh em sỹ quan thuyền viên dự trữ.

Năm	2012	2013	2014	2015	2016
Số lượng TV	1.044	1.054	1.085	1.102	1.121

Làm trên tàu	562	550	593	648	634
Số lượng tàu ngoại	23	22	26	26	36
Doanh thu (triệu đồng)	28.057	31.685	38.101	40.598	38.936

Qua 5 năm, có thể tổng kết đánh giá công tác xuất khẩu lao động gặp một số khó khăn như sau:

- Giảm sút số lượng tàu và thuyền viên làm việc trên tàu: kể từ khi khủng hoảng kinh tế toàn cầu bắt đầu từ cuối năm 2008 đến nay, ngành vận tải biển là một trong những ngành gặp nhiều khó khăn, ảnh hưởng nặng nề do hàng hóa xuất nhập khẩu giảm sút. Các chủ tàu Nhật Bản – đối tác chính của Công ty phải tìm mọi cách để tồn tại như bán tàu, sát nhập giữa các công ty.

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.

- Làm việc trong môi trường đa quốc tịch, gặp nhiều khó khăn về khác biệt văn hóa, ngôn ngữ và chủ tàu có văn phòng đại diện ở Việt nam, tất cả công tác tuyển dụng, đào tạo, định hướng, lên chức danh.... đều bị chủ tàu can thiệp sâu.

Mặc dù gặp khó khăn nhưng trong 5 năm qua, công tác thuyền viên của Công ty vẫn duy trì ổn định về số lượng và chất lượng. Công tác đào tạo, huấn luyện trình độ chuyên môn và ngoại ngữ của thuyền viên tiếp tục được quan tâm và chú trọng.

3. Công tác quản lý kỹ thuật tàu:

Nhận thức được việc quản lý và khai thác đội tàu là công việc then chốt đảm bảo công việc kinh doanh của 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 an toàn và đào tạo thuyền viên, phòng Pháp chế an toàn hàng hải đã hoàn thành tốt việc xây dựng các giải pháp và điều hành hoạt động của đội tàu, cụ thể:

Số ngày tàu bị off hire (lên đà):

Năm	2012	2013	2014	2015	2016
Số ngày offhire	124	25	69	34	71

Số ngày tàu bị ngưng hoạt động do sự cố kỹ thuật:

Năm	2012	2013	2014	2015	2016
Số ngày offhire	50	57	39	28	21

Năm 2012 tàu Thanh sơn, Thanh ba, Thanh Thủy, Inlaco Bright và Inlaco Accord lên đà. Tàu Thanh sơn off 14 ngày, tàu Aquamarine off 8 ngày, tàu Inlaco Bright off 4 ngày do sự cố về kỹ thuật nên năm 2012, số ngày off hire của đội tàu cao nhất giai đoạn 2012-2016.

Năm 2013, tàu Inlaco Accord gặp sự cố máy đèn (22 ngày), tàu Thanh thủy offhire 12 ngày, tàu Express off hire 4 ngày, tàu Aquamarine off hire 8 ngày, tàu Thanh Sơn off hire 6 ngày do các sự cố về kỹ thuật.

Tàu Inlaco Express tháng 7 /2016: đang chạy luồng thì gặp sự cố máy chính ở Châu Phi, tàu mất khả năng điều động, thuyền trưởng xử lý bằng cách thả neo do trớn lớn dẫn đến mất toàn bộ một neo và xích neo.

Tàu Aquamarine: sự cố piston máy chính số 1 tháng 5/2016, sự cố cần cầu số 3 bị cong tháng 6/2016, nguyên nhân không xác định, tàu phải offhire 1 tuần sang Busan sửa cần cầu, chi phí hơn 30.000 USD.

Tháng 02/2017, tàu Inlaco Bright bị vỡ block máy đèn số 1, riêng tiền phụ tùng để sửa chữa khoảng 2 tỷ đồng.

Ngoài việc cố gắng duy trì tốt hoạt động của đội tàu, Công ty 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) bằng chứng là trong thời gian qua không có các tai nạn đáng tiếc xảy ra trên tàu.

Công ty cũng thành lập Ban giám sát tiêu thụ nhiên liệu, vật tư nhằm tăng cường công tác quản lý nhiên liệu, làm cơ sở xây dựng định mức tiêu thụ nhiên liệu trên đội tàu và việc này giúp giảm tối đa chi phí cho đội tàu. Về vật tư, phụ tùng việc giám sát, kiểm kê thường xuyên đã 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.

Xây dựng kế hoạch cung cấp tài chính, vật tư, nhiên liệu, ấn phẩm hàng hải và các ấn phẩm văn hóa cho thuyền viên một cách hợp lý, tiến tới tránh phải cung cấp trong trường hợp khẩn cấp hoặc phải chờ đợi ảnh hưởng tới vận doanh của tàu.

4. Hoạt động của công ty Inlaco Logistics:

Công ty Inlaco Logistics được thành lập trên cơ sở chuyển đổi mô hình hoạt động, tận dụng các dịch vụ đại lý và kho bãi của Chi nhánh Hải phòng sang nhằm tạo sự chủ động trong SXKD và phát huy có hiệu quả nguồn vốn và các cơ sở vật chất sẵn có của Công ty. Kết quả sản xuất kinh doanh từ năm 2012-2016 của Công ty Inlaco Logistics như sau:

Chỉ tiêu	2012	2013	2014	2015	2016
Doanh thu	33.154.838.730	38.160.928.272	42.843.855.034	35.139.579.009	26.966.037.498
Lợi nhuận sau thuế	539.446.143	3.393.615.609	5.129.869.282	33.822.279	-3.385.524.010
Số đã nộp ngân sách	188.425.724	1.348.319.588	1.462.280.885	13.688.651	

Từ năm 2012-2015, Công ty Inlaco Logistics duy trì các thế mạnh dịch vụ như kho bãi, giao nhận vận chuyển, dịch vụ hải quan, dịch vụ door to door và các dịch vụ hậu phương của Cảng. Inlaco Logistics đã nâng cấp cơ sở vật chất, đầu tư thêm một số xe nâng và đầu kéo tạo được lợi thế cạnh tranh và cung cấp các dịch vụ tốt nhất cho các chủ tàu, chủ hàng trong và ngoài nước. Tuy nhiên từ đầu năm 2016, hiệu quả kinh doanh của Công ty Inlaco Logistics thấp nhất từ lúc thành lập đến nay do ảnh hưởng của một số yếu tố khách quan:

- Thành phố đang xây cầu Bạch Đằng bắt ngang qua luồng, tàu ngoại đồn hết ra cảng Đình Vũ.

- Kho bãi cạnh tranh, nhiều đơn vị đưa ra các dịch vụ hậu mãi hỗ trợ miễn phí, giảm giá do vậy Công ty buộc phải giảm giá dịch vụ.

Công ty Inlaco Logistics dự đoán thị trường do đó đã chủ động xin ý kiến Công ty đầu tư thêm xe vận tải với hy vọng dịch vụ vận tải và dịch vụ door to door bù lại dịch vụ kho bãi nhưng đội xe kinh doanh kém hiệu quả. Mỗi tháng trung bình đội xe lỗ 70-80 triệu đồng. Do tình hình khó khăn, công ty đã tiến hành giảm một số chi phí không cần thiết như giảm phí bảo hiểm xe, giảm lương cán bộ công nhân viên hơn 30%, đóng cửa bãi 3, cho 8 nhân viên nghỉ.

Hiện tại Inlaco Logistics chưa tìm được hướng kinh doanh mới khác biệt với thị trường để giải quyết khó khăn. Dự kiến quý 2/2017, sau khi xây xong cầu Bạch Đằng thị trường sẽ hồi phục trở lại.

5. Các công tác khác

- Công tác đầu tư: cuối năm 2014, Công ty bán tàu Thanh Sơn do tàu đã sử dụng trên 20 năm, chi phí sửa chữa cao. Trong tình hình các Công ty khác bán tàu để trả nợ ngân hàng và bổ sung vốn lưu động, lãnh đạo Công ty đã không ngừng nỗ lực duy trì hoạt động của đội tàu Công ty, hy vọng nền kinh tế vận tải biển sẽ khởi sắc trong thời gian tới.

- Công tác quản lý tàu: Tháng 3/2016, Công ty chấm dứt hợp đồng quản lý tàu MH Adventure của Công ty Minh Hưng cho chủ tàu bán tàu. Hiện nay, Công ty chỉ quản lý tàu Earnest Crane của Nhật Bản.

- Phòng KTVT cung cấp phụ tùng cho các tàu của các công ty trong nước như Đà Nẵng ship, Vitranschart và một số công ty khác. Tuy nhiên, doanh thu dịch vụ Hanshin từ năm 2012 đến nay sút giảm rất nhiều vì có ít tàu đóng mới và do kinh tế khó khăn nên các chủ tàu rất tiết kiệm chi phí khi sửa chữa, thay thế phụ tùng của tàu.

- Các chi nhánh Hải Phòng, Hà Nội, Nghệ An chủ yếu phục vụ tốt cho công tác thuyền viên và dịch vụ đại lý.

B. KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2017-2022 VÀ CÁC BIỆN PHÁP THỰC HIỆN:

1. Kế hoạch SXKD năm 2017-2022:

Trong 5 năm 2017-2022, Công ty tiếp tục duy trì các hoạt động thế mạnh đó là:

- Khai thác tàu, nâng cao năng lực vận tải của đội tàu: Kinh doanh vận tải biển là một trong những lĩnh vực hoạt động chính của Công ty.

- Đào tạo, cung ứng thuyền viên cho các công ty trong nước và các đối tác nước ngoài, tìm kiếm thêm các đối tác mới. Đặc biệt chú trọng đến công tác đào tạo thuyền viên, phát triển thuyền viên cả về số lượng và chất lượng, tiếp tục giữ vững vị trí là một trong những Công ty hàng đầu về lĩnh vực xuất khẩu thuyền viên.

- Tìm hướng đi mới nâng cao hiệu quả hoạt động SXKD của Công ty Inlaco Logistics trong tình hình dịch vụ kho bãi và đội xe vận tải kém ưu thế.

- Tháng 4/2017, lãnh đạo Công ty cơ cấu lại tổ chức một số phòng, ban nhằm đổi mới và nâng cao hiệu quả hoạt động:
- + Sát nhập 03 phòng Tổ chức tiền lương, Hành chính quản trị và Kế hoạch đầu tư thành phòng Tổ chức – hành chính.
- + Sát nhập 02 phòng Pháp chế và Quản lý an toàn thành phòng Quản lý tàu biển.
- Xem xét bán tàu Thanh Ba theo nghị quyết ĐHCĐ năm 2011 với giá tốt nhất do tàu đã cũ và bổ sung vốn lưu động cho Công ty.

2. Biện pháp thực hiện:

a. Về khai thác đội tàu:

Tùy tình hình cụ thể trong từng thời điểm mà lựa chọn phương án tự khai thác hoặc cho thuê định hạn, tìm mọi cách để nâng cao năng lực trong tìm kiếm nguồn hàng có giá cước tốt để nâng cao doanh thu.

b. Công tác quản lý kỹ thuật:

- Tìm mọi giải pháp nhằm tiết kiệm chi phí nhiên liệu, kiểm soát chặt chẽ mức tiêu thụ dầu nhớt, vật tư.

- Duy trì công tác 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.

c. Công tác thuyền viên:

- Tiếp tục tăng cường công tác đào tạo thuyền viên: đánh giá và cử thuyền viên đi thi sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành, thủy thủ trưởng, thợ cả để tăng nguồn thuyền viên cho Công ty. Thường xuyên huấn luyện thuyền viên dự trữ cả về chuyên môn nghiệp vụ, ngoại ngữ, giới thiệu các công ước, quy định mới của ngành để thuyền viên có thể hoàn thành tốt nhiệm vụ khi được bố trí đi làm trên tàu.

- Thực thi thông tư 37/2016/TT-BGTVT của Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam, STCW 78/2010 và MLC 2006, phổ biến rộng rãi cho tất cả các thuyền viên; thông tư quy định về chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên và đăng ký thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.

- Tăng cường đánh giá trên bờ trước khi bố trí lên chức danh để đảm bảo bố trí thuyền viên đủ năng lực cho tàu, hơn nữa để thuyền viên phải cố gắng học tập, phấn đấu mới được lên chức danh.

- Xử lý nghiêm các thuyền viên vô kỷ luật, năng lực chuyên môn yếu kém khi làm việc trên tàu. Các thuyền viên không tuân theo các quy định chám công, học tập, điều động khi nghỉ dự trữ để có được các thuyền viên tốt và giảm chi phí bằng cách chám dứt với thuyền viên không đáp ứng yêu cầu.

- Mở rộng các đối tác để tránh giảm sút tàu khi một chủ tàu gặp khó khăn về tài chính hay chủ tàu ép mức lương.

- Tiếp tục các biện pháp tiết kiệm chi phí: thuyền viên bay theo nhóm từ Nội Bài, Tân Sơn Nhất để giảm chi phí đi lại nội địa, khách sạn. Khi thuyền viên làm thủ tục nhập tàu, kết hợp việc làm thủ tục, khám sức khỏe, học định hướng và làm visa cùng lúc để thuyền viên không phải đi lại nhiều.

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**