

**CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG CHÂN MÂY**

Số: **14** /TTr-HĐQT

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Thừa Thiên Huế, ngày **08** tháng **3** năm 2023

TỜ TRÌNH

**Về việc thông qua kế hoạch sản xuất kinh doanh và
đầu tư phát triển giai đoạn 2021-2025**

Kính trình: Đại hội đồng cổ đông

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020;


Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Cảng Chân Mây;

Căn cứ tình hình sản xuất thực tế tại Công ty.

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Chân Mây kính trình Đại hội đồng cổ đông thông qua Kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển giai đoạn 2021-2025 theo nội dung bản báo cáo kế hoạch đính kèm.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua.

Trân trọng./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
- HĐQT, BKS, NĐHDN;
- Lưu: VT. HC.

**TM HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**




Dương Bá Hòa

Thừa Thiên Huế, ngày 08 tháng 3 năm 2023

BÁO CÁO
KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH VÀ
ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAI ĐOẠN 2021-2025

(Kèm theo Tờ trình số 14/TTr-HĐQT ngày 08/3/2023 của HĐQT
Công ty cổ phần Cảng Chân Mây)

Công ty cổ phần Cảng Chân Mây thực hiện đánh giá tình hình thực tế, cập nhật kết quả sản xuất kinh doanh đã thực hiện năm 2021- 2022, đồng thời phân tích tình hình thị trường để lập kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển cho các năm 2023-2025. Nội dung báo cáo kế hoạch sản xuất kế hoạch và đầu tư phát triển giai đoạn 2021- 2025 như sau:

PHẦN I
TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

I. THÔNG TIN CHUNG

1. Giới thiệu tổng quan

Tên giao dịch: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CHÂN MÂY

Tên giao dịch viết tắt: CẢNG CHÂN MÂY

Địa chỉ trụ sở: thôn Bình An, xã Lộc Vĩnh, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế, Việt Nam

Văn phòng giao dịch tại Huế: Tầng 3 -130 Nguyễn Huệ - Thành phố Huế

Ngành nghề kinh doanh: khai thác cảng biển

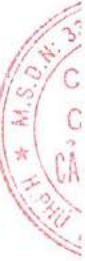
Điện thoại: (84)(234) 3820 449 - Fax: (84)(234) 3833 577

Email: info@chanmayport.com.vn

Website: www.chanmayport.com.vn

*** Các dịch vụ kinh doanh chính:**

- Khai thác, xếp dỡ hàng tổng hợp và container
- Dịch vụ cầu bến
- Dịch vụ kho bãi
- Tàu khách du lịch
- Dịch vụ tàu lai
- Vận tải thủy bộ



- Cung cấp nhiên liệu
- Dịch vụ sửa chữa
- Dịch vụ Logistics
- Các dịch vụ khác

Cảng Chân Mây là cảng biển tổng hợp, thuộc nhóm 2 trong hệ thống cảng biển Việt Nam và là một trong 46 cảng biển được Hiệp hội Du thuyền châu Á lựa chọn xây dựng điểm dừng chân cho các du thuyền ở khu vực Đông Nam Á. Vị trí địa lý của Cảng Chân Mây vô cùng thuận lợi khi nằm gần trục đường quốc lộ 1A và đường sắt Bắc-Nam, giữa hai khu đô thị lớn nhất của Miền Trung là Huế - Đà Nẵng và gần hai sân bay quốc tế (cách sân bay Phú Bài 36km, sân bay Đà Nẵng 32km), là địa điểm có điều kiện thuận lợi để xây dựng và phát triển thành một trung tâm công nghiệp - thương mại - dịch vụ - du lịch thuộc khu kinh tế trọng điểm Miền Trung, có vị trí hàng hải thuận lợi kết nối với Singapore, Philippines và Hong Kong là cửa ngõ hướng ra biển Đông gần nhất và thuận lợi nhất đối với các vùng miền khu vực Hành lang kinh tế Đông - Tây là nơi kết nối miền Trung Việt Nam với Trung Hạ Lào, Đông Bắc Thái Lan, Myanmar. Cảng Chân Mây được Viện chiến lược và phát triển GTVT nhận định rằng vị trí của Cảng Chân Mây có vùng hấp dẫn trong nước bao gồm, các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế. Vùng hấp dẫn nước ngoài bao gồm một số tỉnh của CHDCND Lào và một số tỉnh của vùng Đông Bắc Vương Quốc Thái Lan.

Cảng Chân Mây là cảng biển nước sâu tự nhiên có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn và còn nhiều tiềm năng để có thể mở rộng, phát triển thành một cảng biển rộng lớn và hiện đại. Hiện tại, Cảng Chân Mây đang sở hữu và khai thác hai cầu cảng với tổng chiều dài tuyến mép bến lên đến 771m. Bến số 1 với 480m cầu bến, trong đó tuyến bến phía biển có thể khai thác 371m, độ sâu trước bến đạt -12,5m, đủ khả năng tiếp nhận các tàu hàng tải trọng đến 50.000DWT và tàu du lịch quốc tế cỡ lớn có chiều dài đến 362m và 225.282GRT. Tuyến mép bến phía bờ dài 120m của Bến số 1 có độ sâu -6,1m, đủ khả năng tiếp nhận tàu hàng 3.000DWT. Bến số 2 với chiều dài 275m có năng lực tiếp nhận tàu hàng tải trọng đến 50.000 DWT giảm tải và tàu container 35.000DWT giảm tải.

Cảng hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ Logistics của Miền Trung Việt Nam và hành lang Kinh tế Đông Tây, có vai trò quan trọng như một cửa ngõ chính ra biển Đông cho cả khu vực. Sản lượng hàng hóa qua cảng luôn có tốc độ tăng trưởng cao trong những năm gần đây. Bên cạnh đó, Cảng Chân Mây hội đủ điều kiện và tiềm năng để phát triển trở thành cảng chuyên đón các tàu du lịch hạng sang và lớn nhất thế giới.

2. Quá trình hình thành và phát triển

- Bến số 1- Cảng Chân Mây được khởi công xây dựng vào ngày 25/3/2001, đến ngày 19/5/2003, công trình Bến số 1 được Cục Hàng hải Việt Nam công bố hoàn thành và cho phép đón tàu biển trong và ngoài nước có trọng tải lên đến 30.000DWT.

- Ngày 22/4/2003, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế có Quyết định số 1048/QĐ-UB giao cho Ban Quản lý dự án Chân Mây trực tiếp điều hành Cảng Chân Mây với tổng số cán bộ công nhân viên lúc đó khoảng 70 người;

- Ngày 07/12/2006, UBND tỉnh đã ra Quyết định số 2789/QĐ-UB về việc chuyển đổi Ban Quản lý dự án Chân Mây thành Cảng Chân Mây.

- Ngày 12/01/2007, căn cứ Thông báo số 10/TB-VPCP của Văn phòng Chính phủ đồng ý về việc chuyển giao Cảng Chân Mây cho Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, đến ngày 28/09/2007, sau khi hoàn thành các thủ tục HĐTV Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã có Quyết định số 3128/QĐ-CNT-TCCB-LĐ về việc thành lập Công ty TNHH MTV Cảng Chân Mây;

- Công ty cổ phần Cảng Chân Mây được chuyển đổi từ Công ty TNHH MTV Cảng Chân Mây theo Quyết định số 3932/QĐ-BGTVT ngày 17/10/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt phương án cổ phần hóa và chuyển 2 Công ty TNHH MTV Cảng Chân Mây, Công ty thành viên hạch toán độc lập thuộc Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy thành Công ty cổ phần;

- Công ty cổ phần Cảng Chân Mây bắt đầu đi vào hoạt động dưới hình thức Công ty cổ phần từ ngày 26/6/2015 theo Giấy Chứng nhận đăng ký kinh doanh số 3300515171 do Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Thừa Thiên Huế cấp lần đầu ngày 28/11/2007 và đăng ký thay đổi lần thứ 10 ngày 25/01/2022;

- Công ty được cấp chứng nhận đăng ký chứng khoán lần đầu vào ngày 01/12/2015, lần thứ 2 vào ngày 15/11/2017;

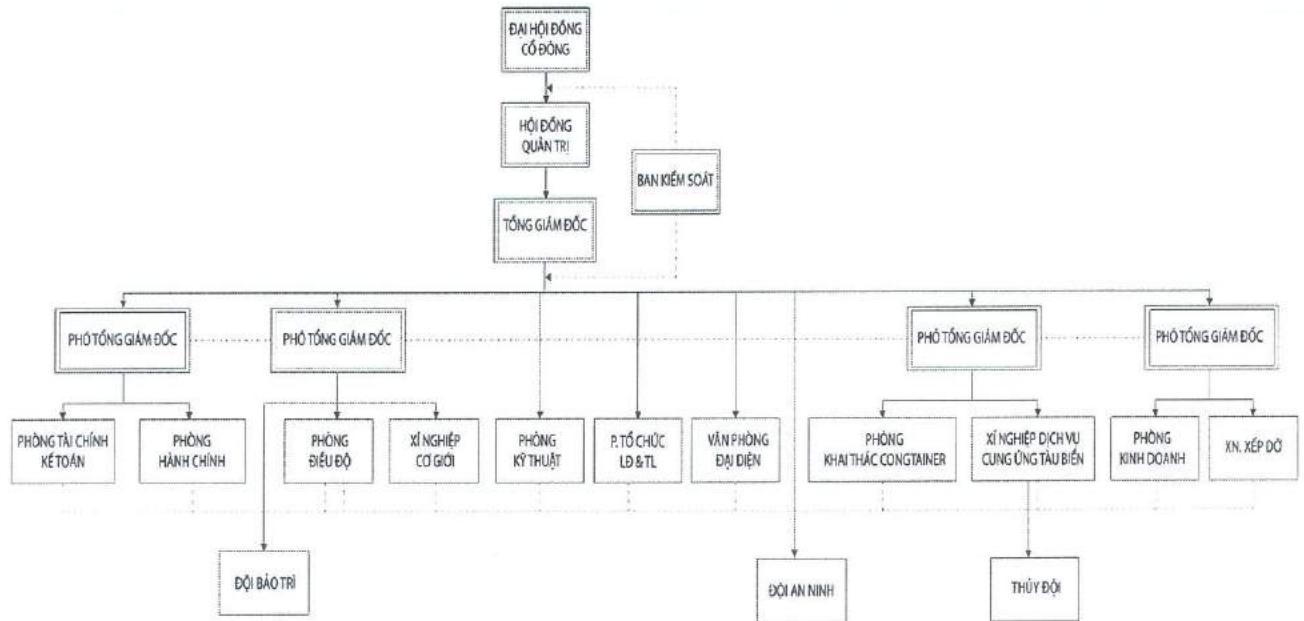
- Cổ phiếu của công ty được chính thức đưa vào giao dịch trên thị trường Upcom tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội vào ngày 15/02/2016 và đã được chấp nhận bổ sung đăng ký giao dịch đối với cổ phiếu CMP thêm 1.543.115 cổ phiếu vào ngày 28/11/2017; Mã chứng khoán: CMP.

3. Cơ cấu tổ chức và tình hình lao động

3.1 Cơ cấu tổ chức Công ty

Công ty cổ phần Cảng Chân Mây hoạt động dưới hình thức Công ty cổ phần với mô hình quản trị gồm Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban Tổng giám đốc và Ban kiểm soát với các bộ phận chức năng theo sơ đồ sau:

* Cơ cấu tổ chức Công ty cổ phần Cảng Chân Mây



Trong đó, nhân sự của Hội đồng quản trị, Ban Kiểm soát, Ban Tổng Giám đốc Công ty gồm các thành viên như sau:

* Hội đồng quản trị gồm 5 thành viên

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. Ông Dương Bá Hòa | Chức vụ: Chủ tịch HĐQT |
| 2. Ông Nguyễn Tiến Đạt | Chức vụ: Thành viên HĐQT |
| 3. Huỳnh Văn Toàn | Chức vụ: Thành viên HĐQT |
| 4. Hồ Hoàng Thi | Chức vụ: Thành viên HĐQT |
| 5. Trần Văn Phong | Chức vụ: Thành viên HĐQT |

* Ban Tổng Giám đốc gồm 6 thành viên

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Ông Huỳnh Văn Toàn | Chức vụ: Tổng Giám đốc |
| 2. Ông Nguyễn Thành Công | Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc |
| 3. Bà Hồ Hoàng Thi | Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc |
| 4. Ông Lê Chí Phai | Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc |
| 5. Ông Nguyễn Văn Chương | Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc |
| 6. Ông Ngô Khánh Toàn | Chức vụ: Kế toán trưởng |

* Ban Kiểm soát gồm 3 thành viên:

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| 1. Ông Phan Tuấn Anh | Chức vụ: Trưởng Ban kiểm soát |
| 2. Ông Nguyễn Công Định | Chức vụ: Thành viên Ban Kiểm soát |
| 3. Đoàn Quang Vũ | Chức vụ: Thành viên Ban Kiểm soát |

*** Cơ cấu nhân sự của các xí nghiệp, phòng, đội trực thuộc**

TT	Bộ phận trực thuộc	Số người	Ghi chú
1	Khôi văn phòng Công ty	70	
2	Xí nghiệp Xếp dỡ	60	
3	Xí nghiệp Cung ứng dịch vụ	34	
4	Xí nghiệp Cơ giới	47	
5	Đội Bảo trì	33	
6	Đội An ninh	30	
7	Tàu lai	19	
8	Bộ phận phục vụ, vệ sinh công nghiệp	12	
Tổng số		305	

3.2 Tình hình lao động Công ty

Tính đến hết năm 2022, lực lượng lao động Công ty có 315 người, trong đó lao động nữ gồm 52 người. Công ty có 9 viên chức quản lý, lãnh đạo.

Lực lượng lao động trực tiếp tại Cảng chiếm tỉ trọng lớn (75,2%), trong đó chủ yếu là lao động có kỹ thuật. Trong khi đó, lao động gián tiếp chiếm 7% tổng số lao động và lao động phụ trợ là 4,5%. Lao động có trình độ Đại học trở lên chiếm gần 30%, trình độ cao đẳng và trung cấp chiếm 22%. Qua đó cho thấy lực lượng lao động tại Công ty có chất lượng cao, được đào tạo bài bản, lực lượng lao động trực tiếp là chủ yếu. Bên cạnh đó, lực lượng lao động tại Cảng có độ tuổi trưởng thành, có kinh nghiệm trong chuyên môn nghề nghiệp và có tinh thần kỷ luật cao. Vì vậy, nếu quản lý và sử dụng lực lượng lao động hiện có một cách hợp lý và khoa học thì năng suất lao động sẽ rất cao.

** Quy mô, cơ cấu lao động qua 3 năm gần kề:*

DVT: người

TT	Tiêu chí phân loại	Số lao động			Tỷ trọng năm 2022
		Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	
I	Theo giới tính	290	311	315	100%
1.	Nam	242	250	263	83,5%
2.	Nữ	48	51	52	16,5%
II	Theo chức năng	290	311	315	100%

TT	Tiêu chí phân loại	Số lao động			
		Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Tỷ trọng năm 2022
1	Lao động quản lý	40	39	42	13,3%
2	Lao động gián tiếp	18	21	22	7%
3	Lao động trực tiếp	180	237	237	75,2%
4	Lao động phụ trợ	52	14	14	4,5%
III	Theo trình độ chuyên môn	290	311	315	100%
1	Trình độ Đại học trở lên	85	89	94	29,9%
2	Trình độ Cao đẳng	12	21	22	7%
3	Trình độ Trung cấp	45	44	47	14,9%
4	Trình độ Sơ cấp	118	124	123	39%
5	Trình độ phổ thông	30	33	29	9,2%

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật và năng lực Cảng

Cảng Chân Mây là cảng biển nước sâu tự nhiên có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn và còn nhiều tiềm năng để có thể mở rộng, phát triển thành một cảng biển rộng lớn và hiện đại. Cảng Chân Mây hội đủ điều kiện và tiềm năng để trở thành cảng đón được các cỡ tàu du lịch mới nhất và lớn nhất thế giới.

1. Cơ sở hạ tầng

1.1 Bến cập tàu

Cảng Chân Mây đang khai thác Bến số 01 và Bến số 02 với tổng chiều dài khai thác tuyến bến lên đến 771m (đã bao gồm 3 trụ neo). Bến số 1 có chiều dài khai thác đến 491m, trong đó tuyến bến phía biển dài 371m, với độ sâu trước bến -12,5m đủ khả năng tiếp nhận các tàu hàng tổng hợp đến 50.000DWT và tàu du lịch quốc tế cỡ lớn có chiều dài đến 362m, 225.282GRT. Tuyến mép bến phía bờ thuộc Bến số 1 dài 120m, với độ sâu -6,1m đủ khả năng tiếp nhận tàu hàng 3.000DWT. Bến số 2 có chiều dài 280m có khả năng tiếp nhận tàu 50.000DWT giảm tải và tàu container 35.000DWT giảm tải.

- Chiều dài luồng tàu vào: 2,7km;
- Luồng tàu rộng: 150m;
- Bán kính vũng quay tàu: 340m.
- Độ sâu của luồng và vũng quay tàu: -12,5m
- Tốc độ bồi lắng rất ít nên chi phí nạo vét luồng lạch hàng năm thấp.

*** Thông số kỹ thuật các bến thuộc Cảng Chân Mây**

Thông số	Bến số 1	Bến số 2
Chiều dài	371 m (Bến trong 120 m)	280 m
Chế độ thủy triều	Bán nhật triều	Bán nhật triều
Chênh lệch bình quân	0,6~0,8 m	0,6~0,8 m
Độ sâu trước bến	-12,5 m	-12,5 m
Cỡ tàu tiếp nhận	Tàu hàng 50.000 DWT Tàu du lịch 225.282GRT	Tàu hàng 50.000 DWT giảm tải Tàu container 35.000DWT giảm tải

1.2 Thiết bị

Thiết bị xếp dỡ và thiết bị hoạt động trên bãi hiện có của Cảng Chân Mây được thống kê như sau:

*** Thiết bị xếp dỡ**

STT	Thiết bị	ĐVT	Số lượng	Năng lực
1	Cầu bờ di động Gottwald	Chiếc	01	63 tấn
2	Cần trục đa năng	Chiếc	02	45 tấn
3	Cầu bánh lốp	Chiếc	01	27,5 tấn
4	Cầu bánh xích	Chiếc	04	60-100 tấn
5	Xe nâng chụp container	Chiếc	02	45 tấn
6	Xe xúc lật	Chiếc	02	1- 3m ³
7	Xe nâng	Chiếc	03	3 tấn – 5 tấn

*** Các phương tiện, thiết bị khác**

STT	Thiết bị	ĐVT	Số lượng	Năng lực
1	Cân điện tử	cầu cân	04	80 tấn - 100 tấn
2	Gàu ngoạm các loại dung tích	Chiếc	07	3 – 8 m ³
3	Ben đưng hàng	Chiếc	02	10 m ³
4	Trạm biến áp	Trạm	02	
5	Máy phát điện	Chiếc	02	100-250KVA
6	Xe quét đường	Chiếc	01	
7	Xe tưới nước	Chiếc	01	
8	Xe đưa đón CN 16-29 chỗ	Chiếc	02	

*** Đội tàu lai dắt**

STT	Tàu lai	ĐVT	Số lượng	Công suất máy
1	Chân Máy 01	Chiếc	01	1.020 HP
2	Chân Máy 02	Chiếc	01	1.800 HP

*** Kho bãi**

STT	Hạng mục	Số lượng	Diện tích (m ²)	Ghi chú
I	Nhà kho			
1	Nhà kho 1	01	1.980	
2	Nhà kho 2	01	7.000	
3	Nhà kho 3	01	2.500	Dự kiến đưa vào sử dụng tháng 4/2023
II	Bãi hàng			
1	Bãi cảng	01	92.000	Dự tính 3.4ha làm CY

*** Năng suất xếp dỡ**

Với cơ sở hạ tầng kỹ thuật, thiết bị chuyên dụng và nhân sự hiện nay, năng suất xếp dỡ tại Cảng đối với từng loại hàng như sau:

+ Hàng bao: 1.000 tấn/máng /ngày;

+ Hàng rời: 3.000 tấn – 4.500 tấn/máng cầu/ngày (riêng gỗ dăm năng suất khoảng 7.000 tấn/băng tải/ngày);

+ Hàng bách hóa: 500 – 1.000 tấn/máng/ngày;

+ Hàng container 30 moves/2 cầu/giờ.

III. Tình hình hàng hóa thông qua những năm gần đây

Trong giai đoạn 2016-2020, Công ty cổ phần Cảng Chân Mây khai thác 1 bến (Bến số 1), vừa tiếp nhận tàu hàng tổng hợp vừa tiếp nhận tàu khách. Hàng hóa thông qua Cảng Chân Mây giai đoạn này có xu hướng tăng đều với tỷ trọng lớn nhất là hàng xuất khẩu, trong đó dăm gỗ là mặt hàng trọng yếu. Hàng nội địa như clinker, than và hàng khác có sản lượng ổn định.

ĐVT: Tấn

TT	SẢN LƯỢNG	2016	2017	2018	2019	2020
I	Phân loại theo phương thức thông qua	1.798.430	2.298.802	2.324.982	2.665.847	2.408.118
1	Hàng xuất ngoại	1.210.388	1.644.544	1.669.762	1.882.779	1.792.864

TT	SẢN LƯỢNG	2016	2017	2018	2019	2020
2	Hàng nhập ngoại	38.914	34.680	35.126	27.054	86.518
3	Hàng nội địa	549.130	619.576	620.094	756.014	528.736
4	Hàng quá cảnh	-	-	-	-	-
II	Phân theo mặt hàng	1.798.430	2.298.802	2.324.982	2.665.847	2.408.118
1	Dăm gỗ	1.157.776	1.350.328	1.373.703	1.428.416	1.130.247
2	Quặng các loại (titan)	4.412	27.560	8.913	28.712	11.417
3	Hàng khác	19.111	3.400	8.958	10.033	62.423
4	Phân bón	0	1.000	0	0	
5	Nhựa đường	29.994	32.065	28.800	18.663	22.132
6	Cát trắng	7.200	183.880	140.600	216.200	187.410
7	Thiết bị + sắt thép	1.741	-	6.326	3.363	
8	Clinker	301.296	300.099	283.156	418.366	556.422
9	Than	276.901	400.470	474.527	542.095	438.067

Về công tác làm hàng container, hoạt động xếp dỡ container đã được triển khai tại Cảng Chân Mây từ tháng 9/2022 thông qua Bến số 2. Sản lượng ban đầu xếp dỡ được đạt 666 TEUs trong năm 2022, công tác xếp dỡ container đến nay được tiến hành an toàn và chất lượng dịch vụ ngày càng cải thiện. Quy trình tác nghiệp hiện nay được thực hiện theo phương án khai thác như kế hoạch đề ra.

IV. Tình hình tài chính

* Tình hình vốn, tài sản, tài chính năm 2020 - 2021 - 2022

Đơn vị tính: Triệu đồng

CHỈ TIÊU	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
A. TÌNH HÌNH TÀI SẢN			
Tài sản ngắn hạn	110.722	126.360	114.877
Tài sản dài hạn	578.962	596.599	582.914
Tổng giá trị tài sản	689.684	722.959	697.792
Vòng quay tài sản	0,20	0,231	0,261
B. TÌNH HÌNH NỢ PHẢI TRẢ			
Tổng nợ phải trả	329.144	370.163	355.840
+ Nợ ngắn hạn	75.249	126.114	91.222
+ Nợ dài hạn	253.894	244.049	264.618

CHỈ TIÊU	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
Vốn chủ sở hữu	360.540	352.796	341.952
Tổng nguồn vốn	689.684	722.959	697.792
Tỷ trọng Vốn CSH/Tổng nguồn vốn	52,28%	48,8%	49%
Tổng doanh thu	139.137	168.622	184.205
Lợi nhuận trước thuế	15.954	2.175	-9.362

V. PHÂN TÍCH MÔI TRƯỜNG KINH DOANH

1. Phân tích môi trường vĩ mô

* Tình hình kinh tế chung của đất nước:

Năm 2022, nền kinh tế Việt Nam tăng trưởng tương đối tốt với tỷ lệ lạm phát nằm trong tầm kiểm soát. Riêng ngành cảng biển nhìn chung tăng trưởng chậm, trong đó hoạt động cảng biển tại một số khu vực sụt giảm sản lượng so với cùng kỳ năm 2021. Tình hình kinh tế thế giới và trong nước chịu ảnh hưởng lớn từ việc giá nhiên liệu tăng nhanh do cuộc xung đột Nga - Ucraina. Chi phí logistics tăng cao, nhu cầu nguyên liệu thị trường giảm dẫn đến sản lượng hàng xuất nhập khẩu qua cảng biển giảm mạnh. Bên cạnh đó, tình hình dịch bệnh diễn biến phức tạp, Trung Quốc thực hiện biện pháp phòng chống dịch gắt gao, cảng biển hạn chế tàu cập cảng đã gây tắt nghẽn đối với các mặt hàng xuất khẩu từ Việt Nam.

Tình hình chính trị, pháp lý: Môi trường chính trị pháp luật của Việt Nam được xem là ổn định và được cải thiện theo xu hướng: Giữ vững ổn định về chính trị, tiếp tục cải cách các thủ tục hành chính để thu hút đầu tư. Riêng Tỉnh Thừa Thiên Huế là tỉnh có nền kinh tế khá ổn định và đang trên đà phát triển, có mối quan hệ tốt với hầu hết các tỉnh thành trong cả nước và các nước láng giềng, có nền kinh tế khá đa dạng, trong đó Du lịch là thế mạnh nổi trội. Khả năng kêu gọi đầu tư và hội nhập kinh tế quốc tế là khá cao, là tỉnh mang vị thế quan trọng của dải đất Miền Trung, là cầu nối trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa của đất nước bạn Lào, Thái Lan, Myanmar, có những khu công nghiệp, doanh nghiệp tiềm năng. Lượng hàng hóa khá phong phú, tình hình An ninh, Chính trị, Kinh tế ổn định. Tỉnh có những chế độ chính sách mở, ưu đãi đầu tư đối với các công ty, doanh nghiệp trong và ngoài nước. Cơ sở hạ tầng đang từng bước được đầu tư, phát triển đồng bộ vừa đảm bảo phát triển kinh tế, công nghiệp vừa bảo tồn được các di sản cổ xưa của cố đô Huế, tạo môi trường đầu tư thuận lợi, an toàn cho hầu hết các đối tác, công ty, doanh nghiệp trong và ngoài nước, có nguồn lực dồi dào đủ đáp ứng nhu cầu phát triển của cảng nói riêng và của tỉnh nói chung.

2. Phân tích môi trường ngành

*** Tình hình phát triển chung của hoạt động cảng biển:**

Trong năm 2022, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt 733 triệu tấn, tăng 4% so với 2021; trong đó hàng container đạt 25,1 triệu TEUs, tăng 4% so với năm 2021. “Hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển ngày càng phát triển quy mô hiện đại, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và sức cạnh tranh của cảng biển Việt Nam. Nhiều nhà đầu tư khai thác cảng chuyên nghiệp và các hãng tàu lớn của thế giới tham gia đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển tại Việt Nam. Nhiều cảng được đầu tư với quy mô đồng bộ, hiện đại trang thiết bị xếp dỡ năng suất cao, năng suất xếp dỡ đạt tiêu chuẩn cấp khu vực và quốc tế, thời gian giải phóng tàu nhanh. Hai nhóm cảng biển lớn nhất cả nước hiện nay là nhóm cảng biển số 1 và 4 đều có sự phát triển, đầu tư. Với nhóm cảng biển số 1, năng lực và tổ chức khai thác cảng đã được cải thiện đáng kể tại các khu bến cảng mới. Nhóm cảng biển số 4 là nhóm cảng biển phát triển nhất cả nước, tập trung là nhóm cảng biển khu vực TPHCM và khu vực Cái Mép - Thị Vải (Vũng Tàu) với hơn 100 bến cảng và 220 cầu cảng, chiều dài gần 40.000 m.”

** Tình hình phân bố sản lượng hàng hóa:* Do có sự phân bố không đồng đều giữa các cảng nên sản lượng hàng hóa qua từng cảng khác nhau. Khu vực miền Trung có mật độ cảng cao nhất trong cả nước, trung bình cứ 60km bờ biển lại có một cảng. Do nằm sát biển và có luồng lạch khá sâu, các tỉnh Miền Trung có điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển các cảng nước sâu đón tàu trọng tải đến 50.000DWT. Tuy nhiên, do sản xuất công nghiệp, thương mại, nông nghiệp, ngư nghiệp ở đây phát triển chậm, vùng hậu phương nhỏ và kéo dài, lượng hàng hóa không tập trung so với 2 khu vực còn lại nên lưu lượng hàng hóa không nhiều. Do đó, dù chiếm tới 30% tổng chiều dài cầu bến của cả hệ thống cảng biển quốc gia nhưng lại chỉ cho lượng hàng hóa bằng khoảng 12% sản lượng hàng hóa qua các cảng trong cả nước.

3. Cạnh tranh trong ngành:

- Bến số 3 Cảng Chân Mây có chiều dài 270m với tổng mức đầu tư 846 tỷ đồng do Công ty TNHH Hào Hưng đầu tư xây dựng thành cảng tổng hợp và các dịch vụ logistics; đảm bảo cho tàu và các phương tiện vận tải thủy trọng tải đến 50.000 DWT ra vào làm hàng. Bến cảng có quy mô 13 ha; trong đó diện tích bến bãi hơn 10 ha và gần 3 ha khu nước trước bến. Bến số 03 hoàn thành và đi vào hoạt động trong năm 2021, làm tăng nguồn cung cầu bến tại khu vực Chân Mây.

- Nguy cơ nhập cuộc của các cảng mới: tình hình cạnh tranh sẽ càng trầm trọng khi cảng nước sâu Liên Chiểu đi vào hoạt động. Tháng 12/2022, dự án Cảng Liên Chiểu được động thổ khởi công và dự kiến hoàn thành 2 bến ban đầu

vào tháng 12/2025. Cảng Liên Chiểu có quy mô lớn nhất miền Trung với tổng mức đầu tư 3.426 tỷ đồng và sẽ là một trong 3 cảng biển lớn nhất Việt Nam.

- Mức độ cạnh tranh giữa các cảng trong ngành: Theo thống kê, giá dịch vụ cảng biển của doanh nghiệp Việt nam thấp hơn khoảng 30-40% so với mức giá trong khu vực. Trên thực tế, một số cảng được đầu tư xây dựng từ lâu bằng nguồn vốn nhà nước, hiện nay khấu hao tài sản đã hết, một số cảng của tư nhân có quy mô nhỏ vốn đầu tư thấp được các cấp quản lý cấp phép kết nối vùng chuyển tải đã có lợi thế chi phí trong giá thành để đưa ra giá dịch vụ thấp tạo sự cạnh tranh và khó khăn cho các cảng mới đầu tư với quy lớn, hiện đại.

- Áp lực cạnh tranh từ khách hàng: Với mật độ cảng nhiều như hiện nay, các chủ hàng có quyền chọn lựa những cảng có dịch vụ cung ứng tốt nhất, giá thành thấp và các chính sách ưu tiên khác. Một số khách hàng lớn còn gây sức ép lên hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh cảng bằng nhiều hình thức như: yêu cầu chiết khấu, nợ chậm trả, được ưu tiên khi làm hàng, ưu tiên tàu vào trước, yêu cầu giảm mạnh giá cước và tăng chất lượng dịch vụ...

- Áp lực từ nhà cung cấp: Nhà cung cấp cho doanh nghiệp cảng biển cung cấp các dịch vụ cho thuê phương tiện vận chuyển, trung chuyển trong thực hiện công đoạn logistics. Các nhà cung cấp cũng thường gây áp lực bằng nhiều hình thức như tăng giá cung cấp, chất lượng cung ứng.

- Xu hướng phát triển đa dạng dịch vụ: Xu thế phát triển cảng hiện đại hiện nay là mở rộng ngành nghề kinh doanh, đa dạng dịch vụ. Ngoài chức năng chính hiện nay là kinh doanh khai thác cảng, một số các cảng lớn của nước ta hiện nay như Tân cảng Sài Gòn, Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng đã mở rộng kinh doanh sang các lĩnh vực vận tải đa phương thức, dịch vụ hàng hải, đại lý vận tải, kinh doanh kho vận, dịch vụ logistics...

4. Phân tích đối thủ cạnh tranh

Đối thủ cạnh tranh trực tiếp của Cảng Chân Mây có các Doanh nghiệp cảng lân cận là: Cảng Đà Nẵng; Bến số 3 - Cảng Chân Mây của Công ty Hào Hưng Huế; Cảng Thận An, Cảng Cửa Việt, Cảng Hòn La, Cảng Gianh, Cảng Vũng Áng và trong tương lai là 02 cảng lớn là cảng Liên Chiểu và Cảng Mỹ Thủy; và phương tiện đường sắt, đường bộ vận tải hàng hóa.

4.1 Cảng Đà Nẵng

Với lịch sử hơn 120 năm xây dựng và phát triển, Cảng Đà Nẵng đến nay đã và đang chứng tỏ được vị trí quan trọng của mình trong việc phát triển kinh tế trong khu vực cũng như khẳng định tầm vóc là cảng biển lớn nhất miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng nằm trong Thành phố Đà Nẵng, một thành phố năng động đóng vai trò quan trọng của Miền Trung Việt Nam. Với vị trí nằm trong Vịnh Đà Nẵng rộng 12 km² với độ sâu tối đa 17m, bao bọc bởi núi Hải Vân và

bán đảo Sơn Trà, che chắn bởi đê chắn sóng dài 450m, Cảng Đà Nẵng rất thuận lợi cho tàu cập và làm hàng quanh năm. Cảng có thể tiếp nhận tàu hàng đến 50.000 DWT, tàu container 2.500 Teus, tàu khách đến 151.300 GRT, dài 335 m. Cảng có hệ thống giao thông đường bộ khá tốt nối liền thông suốt với ga hàng không, ga đường sắt; cách quốc lộ 1A khoảng 15 km và dễ dàng kết nối với các tuyến đường 14A, 14B, tuyến cao tốc Đà Nẵng – Dung Quất; đặc biệt Cảng Đà Nẵng được xác định là cửa ngõ tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC).

Với vị trí vô cùng thuận lợi như vậy, Cảng Đà Nẵng được xem là cảng biển có quy mô hiện đại và quan trọng nhất ở miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng định hướng phát triển theo 2 trụ cột chính. Thứ nhất, Cảng tập trung nâng cao dịch vụ khai thác cảng, phục vụ tàu container, tàu khách, tàu chuyên dụng trọng tải lớn. Thứ hai, đầu tư phát triển dịch vụ logistics tăng cường kết nối Cảng với vùng hậu phương. Với hệ thống cảng khu vực Đà Nẵng sẽ được hưởng lợi từ dòng vốn FDI vào Việt Nam. Tuy nhiên sau năm 2018, cạnh tranh giá cước tại đây có thể sẽ gay gắt hơn do cảng Tiên Sa giai đoạn 2 đi vào hoạt động làm tăng nguồn cung, tình hình sẽ càng trầm trọng thêm khi cảng nước sâu Liên Chiểu đi vào hoạt động.

4.2 Bến số 3 - Công ty TNHH MTV Hào Hưng Huế

Đầu tư xây dựng bến số 03 Cảng Chân Mây với diện tích 12 ha, tổng mức đầu tư hơn 846 tỷ đồng, chiều dài cầu cảng trong giấy phép là 270m (nhưng thực địa lại lên đến 400m), do Công ty TNHH Hào Hưng Huế làm chủ đầu tư, hoàn thành và đưa vào hoạt động vào giữa năm 2021. Đây là cảng tổng hợp, cung cấp các dịch vụ khai thác cảng và Logistics đảm bảo cho tàu và các phương tiện vận tải thủy trọng tải đến 50.000 DWT ra vào bốc dỡ hàng, tạo nên sự cạnh tranh lớn trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ vận tải biển và du lịch. Việc bến số 03 đi vào hoạt động làm tăng nguồn cung cầu bến tại khu vực Chân Mây, tạo sự cạnh tranh với chúng ta là tất yếu trong quy luật thị trường. Năm 2022, lượng hàng dăm gỗ và sản lát qua Bến số 1 và Bến số 2 của Công ty giảm đi do sự chuyển hướng xếp dỡ thông qua Bến số 3 nói trên.

4.3 Cảng Thận An, Cảng Cửa Việt

Đây là 2 cảng cổ phần và tư nhân quản lý có quy mô nhỏ, mớn nước và số mét cầu tàu hạn chế chỉ có thể tiếp nhận tàu cỡ nhỏ đến 3.000 DWT; Tuy nhiên là 02 cảng nằm ở vị trí gần với 02 thành phố là Huế và Đông Hà có kết nối giao thương và Giao thông thuận lợi, ngoài ra được Bộ Giao thông vận tải và cục Hàng hải cấp phép kết nối vùng chuyển tải trong nhiều năm nay sẽ là môi nguy cơ cạnh tranh đã và đang diễn ra đặc biệt là phá giá xếp dỡ.

Cảng Hòn La, cảng Gianh, cảng Vũng Áng và trong tương lai có thể bao gồm 02 cảng lớn là cảng Liên Chiểu và Cảng Mỹ Thủy. Đây là những cảng có

quy mô trung bình và lớn là đối thủ cạnh tranh trực tiếp các thị trường giáp ranh đặc biệt là thị trường trên tuyến hành lang Kinh tế Đông Tây.

5. Phân tích môi trường bên trong của Cảng Chân Mây

5.1 Công tác quản trị

* Bộ máy điều hành, tổ chức, nhân sự:

Bộ máy quản lý của Công ty được xây dựng phù hợp với mô hình sản xuất kinh doanh, đảm bảo nâng cao tính linh hoạt và quyền tự chủ, thiết lập mối quan hệ hợp tác hữu cơ giữa các phòng ban chức năng của Công ty, phát huy sức mạnh tổng hợp trong toàn công ty. Nâng cao tinh thần đoàn kết, trau dồi truyền thống tốt đẹp của Công ty, hoàn thiện, cải tiến hệ thống quản lý đảm bảo tính kỷ luật, tăng sức mạnh và hiệu quả của công tác quản lý.

Sự thành công trong những năm qua là sự đóng góp của toàn thể CB-CNV công ty, cán bộ quản lý có năng lực, nhiệt huyết, đoàn kết với mục tiêu chung là xây dựng công ty ngày càng ổn định, phát triển vững mạnh. Công ty đã chuyển mô hình từ công ty TNHH thành công ty Cổ phần, đa số các thành viên trong công ty đều phát huy được tính sáng tạo để hoàn thành nhiệm vụ.

* Chính sách lương thưởng:

Quy chế trả lương của công ty hiện nay đã được cải tiến rất nhiều. Xây dựng bổ sung và chỉnh sửa chính sách lương thưởng gắn liền với hiệu quả kinh doanh và mức độ hoàn thành công việc của từng cá nhân nhằm kích thích sản xuất kinh doanh, nâng cao năng suất lao động, khuyến khích phát triển tài năng. Tiếp tục hoàn thiện các chế độ khuyến khích và đãi ngộ đối với những lao động có tâm huyết, có trình độ, có đóng góp cho sự phát triển của công ty đồng thời xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật và Nội quy lao động của Công ty đối với những lao động yếu kém, vô kỷ luật.

* Chính sách quản lý lao động:

Tiếp tục hoàn thiện các chế độ khuyến khích và đãi ngộ đối với những lao động có tâm huyết, có trình độ, có đóng góp cho sự phát triển của công ty đồng thời xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật và Nội quy lao động của Công ty đối với những lao động yếu kém, vô kỷ luật. Duy trì chế độ phúc lợi, đảm bảo đời sống tinh thần và vật chất cho người lao động.

5.2 Công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

Chú trọng công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực đảm bảo đồng bộ cả về số lượng và chất lượng để đảm bảo thực hiện thắng lợi mục tiêu sản xuất kinh doanh. Hoàn chỉnh, kiện toàn công tác qui hoạch cán bộ. Tổ chức đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ chuyên môn của từng phòng, đội, đặc biệt là nghiệp vụ

Marketing dịch vụ và nghiệp vụ quản lý khai thác container, logistics để triển khai tốt hoạt động kinh doanh dịch vụ bốc xếp hàng Container.

Triển khai hệ thống đánh giá nhân sự đảm bảo thực hiện được yêu cầu, xác định được năng lực thật sự của nhân sự trong Công ty. Hạn chế việc ký hợp đồng lao động chưa cấp thiết, tăng cường sử dụng lao động theo hình thức thuê ngoài, thời vụ để tận dụng lực lượng lao động nhàn rỗi, chi phí thấp.

Xây dựng Văn hóa công ty: Cảng Chân Mây luôn coi văn hóa công ty là tài sản vô hình, cần phải xây dựng song hành với sự phát triển của công ty. Trong quá trình sản xuất kinh doanh công ty đã xây dựng nhiều chuẩn mực văn hoá truyền thống tốt đẹp mang bản sắc riêng như: Logo của công ty; quỹ hỗ trợ người nghèo; quỹ đền ơn đáp nghĩa; thương hiệu của công ty; tinh thần đoàn kết trong toàn công ty, tập thể và cá nhân hỗ trợ nhau trong công việc; cấp dưới phục tùng mệnh lệnh cấp trên...

5.3 Công tác Marketing

Công ty đã chú trọng đến công tác marketing, đã và đang thực hiện công tác khách hàng và thị trường nhưng chưa thực hiện triệt để và toàn diện.

Marketing dịch vụ cảng không khác nhiều so với marketing các dịch vụ và sản phẩm khác. Đối tượng marketing cảng là khách hàng (các hãng tàu, người vận tải, shipper..), thị trường (vùng hậu phương cảng..), đối thủ cạnh tranh (các cảng bạn) và dịch vụ thay thế (đường bộ, đường sắt..); Marketing dịch vụ cảng có sự giống nhau về phương pháp tiến hành: Bắt đầu từ công tác nghiên cứu các đối tượng, hoạch định công việc trong kỳ, tổ chức thực hiện (5W+1H- why, what, where, when, who + how, kiểm tra và cuối cùng là phản hồi (planning, doing, checking and action). Kết quả của quản trị Marketing trong kỳ ngắn hạn: Là ban hành được các chính sách Marketing phù hợp (chính sách giá cước, năng suất, đa dạng dịch vụ, chất lượng và lắng nghe khách hàng); trong kỳ dài hạn: Là định hướng doanh nghiệp đi về đâu, xác định thị trường mục tiêu, xác định sản phẩm chiến lược từ đó định hướng công tác đầu tư phát triển cảng, hạn chế rủi ro, giúp Doanh nghiệp phát triển bền vững. Công tác xây dựng thương hiệu cảng cũng là một nội dung quan trọng của chiến lược marketing dịch vụ cảng.

Trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh như hiện nay, công ty cần thiết phải chú trọng và đẩy mạnh công tác marketing, trên cơ sở chiến lược phát triển của công ty phải xây dựng được chiến lược marketing. Hàng năm theo sự phát triển của thị trường mà xây dựng kế hoạch marketing cho phù hợp với kế hoạch công tác marketing như sau:

Về giá cả dịch vụ: Ổn định về giá cước dịch vụ. Hoàn thiện xây dựng biểu giá dịch vụ cảng biển và điều chỉnh để phù hợp với giá cả thị trường hàng năm, tạo điều kiện thuận lợi cho mọi khách hàng có nhu cầu tham khảo, đưa ra quyết định lựa chọn.

Về năng suất và hiệu quả của dịch vụ: Phát huy nội lực không ngừng cải tiến kỹ thuật nâng cao năng suất xếp dỡ giải phóng nhanh tàu và hàng. Tăng cường quảng bá, tiếp cận chiếm lĩnh thị phần và có những chế độ chính sách cụ thể đối với các khách hàng ở vùng hậu phương tuyến II, như hỗ trợ chi phí, hỗ trợ các thủ tục xuất nhập khẩu ở tầm vĩ mô như tổ chức hội nghị khách hàng, hội chợ triển lãm, kiến nghị các cơ quan ban ngành các tỉnh liên quan để có sự liên kết thông thoáng thủ tục trong quá trình xuất nhập khẩu, thông quan hàng hóa...

Đẩy nhanh tiến độ các dự án đầu tư về cơ sở vật chất hạ tầng, bổ sung các phương tiện, thiết bị mới, nâng cấp phát huy các phương tiện thiết bị đã sử dụng đáp ứng được sự tăng trưởng của hàng hóa thông qua Cảng, phát triển khai thác tối ưu vị thế của một cảng nước sâu.

Về truyền thông: Nâng cấp trang web của công ty, cập nhật và chuyển tải đầy đủ mọi thông tin về khả năng cung ứng dịch vụ, năng lực bốc xếp tất cả các mặt hàng tại Cảng Chân Mây, Xây dựng và mở rộng các hình thức tiếp cận khách hàng, xúc tiến, cung cấp, chuyển tải các thông tin cần thiết về Công ty, cho đối tượng khách hàng tiềm năng càng nhiều càng tốt, thuyết phục, hấp dẫn họ, làm cho họ được nghe, thấy, tin, nhớ và muốn sử dụng dịch vụ khi có nhu cầu thông qua các hình thức thông tin đại chúng như truyền hình, đài, báo, đặt pano quảng cáo tại các vùng trọng yếu và các thị trường tiềm năng, thực hiện phương thức marketing trực tiếp qua các mối quan hệ.

Về phát triển dịch vụ mới: Tiếp tục hoàn thiện và xúc tiến việc quảng bá thu hút khách hàng đối với dịch vụ xếp dỡ container chú trọng hàng container nội địa, cung ứng xăng dầu, đại lý tàu biển và dịch vụ cung ứng tàu biển, vận tải đường bộ. Ngoài những dịch vụ thường xuyên được thực hiện tại Cảng cần tập trung khai thác tốt dịch vụ Đại lý môi giới và Sửa chữa cơ khí, định hướng thêm các dịch vụ vui chơi, giải trí phục vụ thủy thủ, khách hàng theo mô hình câu lạc bộ, xây dựng các hệ thống cửa hàng trong khu vực phi thuế quan.

Về thương hiệu: Xây dựng Cảng Chân Mây trở thành một trong những thương hiệu hàng đầu trong lĩnh vực xếp dỡ và dịch vụ hàng hải quốc tế tại khu vực miền Trung.

5.4 Công tác tài chính kế toán

Quản lý tài chính luôn là việc quan trọng hàng đầu trong một doanh nghiệp nhất là trong thời kỳ thị trường mở rộng với nhiều cơ hội và thách thức như hiện nay. Quản lý tài chính tốt mang lại nhiều lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Về nguồn lực nhân sự: Cảng Chân Mây đang có một đội ngũ đủ năng lực để đảm trách hoạt động tài chính – kết toán của Công ty thông qua việc quản lý nguồn vốn chặt chẽ, giảm thiểu chi phí, rủi ro.

Về tiềm lực tài chính: Doanh nghiệp có nguồn vốn thấp và chủ yếu ở hình thái tài sản cố định, hiện tại với tỷ suất sinh lợi ngành và tích lũy tái đầu tư thấp, tiềm lực tài chính là một hạn chế cho sự hoạch định phát triển dài hạn.

5.5 Công tác tổ chức sản xuất

Công ty luôn quan tâm cải tiến công nghệ xếp dỡ để giảm chi phí, nâng cao chất lượng phục vụ, tạo được uy tín và thương hiệu với khách hàng. Đảm bảo việc điều động và bố trí thiết bị hợp lý để rút ngắn thời gian làm hàng, nâng cao năng suất làm hàng. Tập trung khai thác nguồn hàng, theo dõi kế hoạch xuất, nhập khẩu hàng hóa qua cảng của các khách hàng truyền thống để hỗ trợ khách hàng xuất nhập hàng với sản lượng cao nhất. Đồng thời, tiếp tục tìm kiếm, cập nhật thông tin về các khách hàng mới.

Tuy nhiên, Công ty chưa đủ điều kiện triển khai đầy đủ các hệ thống quản lý sản xuất khoa học vào trong quy trình sản xuất nên vẫn còn có một vài công đoạn thừa, chi phí sản xuất còn cao. Cơ sở vật chất của công ty còn hạn chế, chưa cung cấp được dịch vụ trọn gói cho khách hàng nhất là dịch vụ vận chuyển đường dài, dịch vụ đại lý, ủy thác giao nhận...

- Hệ thống thông tin: Ngoài phương thức tổ chức hệ thống truyền đạt thông tin trực tiếp, Cảng Chân Mây đã xây dựng website của công ty, cập nhật và chuyển tải đầy đủ mọi thông tin về khả năng cung ứng dịch vụ, năng lực bốc xếp tất cả các mặt hàng tại Cảng Chân Mây, quảng bá thông qua các hình thức thông tin đại chúng như truyền hình, đài, báo, đặt pano quảng cáo tại các vùng trọng yếu và các thị trường tiềm năng, thực hiện phương thức marketing trực tiếp qua các mối quan hệ.

PHẦN HAI

KẾ HOẠCH KINH DOANH VÀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN

GIAI ĐOẠN 2021-2025

I. SỨ MỆNH VÀ MỤC TIÊU KINH DOANH

1. Sứ mệnh

Phần đầu Chân Mây luôn là cảng biển đầu mối loại I, đóng vai trò chủ lực trong hệ thống cảng biển Việt Nam, cửa ngõ thông thương hàng hải với quốc tế, là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics của Việt Nam.

Tận dụng mọi nguồn lực, lợi thế địa lý xây dựng Cảng Chân Mây trở thành cảng biển container - tổng hợp hiện đại trong khu vực, là động lực để phát triển kinh tế - xã hội cho tỉnh Thừa Thiên Huế và vùng lân cận.

2. Mục tiêu

Kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển giai đoạn 2021 -2025 được xây dựng nhằm nâng cao tính cạnh tranh trong ngành cảng biển; mở rộng thị trường; tăng cường hợp tác đầu tư, liên doanh nhằm tăng cường cơ sở hạ tầng kỹ thuật. Mục tiêu cụ thể:

- Đảm bảo đạt doanh thu và sản lượng kế hoạch; đạt kết quả kinh doanh có lãi trong các năm 2023, 2024 và 2025.

- Đưa dịch vụ xếp dỡ hàng container đi vào hoạt động ổn định, đảm bảo chất lượng dịch vụ xếp dỡ đạt kỳ vọng khách hàng. Sản lượng và doanh thu dịch vụ container tăng đều qua các năm.

- Đầu tư hoàn thiện Bến số 2 cùng hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu về cơ sở hạ tầng cần thiết cho nguồn hàng mới và hàng container. Đầu tư đạt 10.000m² kho kín và 100.000m² bãi cùng hệ thống xếp dỡ, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ và hiện đại, hướng đến một cảng biển thông minh trong tương lai.

- Nâng cấp thành công năng lực tiếp nhận của Bến 1&2 lên 70.000DWT.

- Liên doanh liên kết để đưa vào khai thác khu neo chuyển tải 200.000 DWT tại vịnh Chân Mây.

- Điều chỉnh và đầu tư các hạng mục cần thiết khác trên cơ sở thực hiện quy hoạch 1/500 đã được phê duyệt.

- Chú trọng các dịch vụ kinh doanh chính đang triển khai gồm Khai thác, xếp dỡ hàng tổng hợp và container, Dịch vụ cầu bến, Dịch vụ kho bãi, Tàu khách du lịch, Dịch vụ tàu lai, Cung ứng nhiên liệu, Dịch vụ Logistics.

- Thực hiện các giải pháp thực hiện tăng vốn điều lệ; liên kết với các đối tác có tiềm lực mạnh nhằm nâng cao năng lực tài chính, năng lực cạnh tranh.

- Đảm bảo việc làm, thu nhập, chế độ phúc lợi, ổn định đời sống cho tất cả người lao động của Công ty nhằm đảm bảo năng suất lao động.

* Chỉ tiêu sản xuất kinh doanh giai đoạn 2021 - 2025

Chỉ tiêu	Sản lượng		Doanh thu (Triệu đồng)	Lợi nhuận (Triệu đồng)
	Hàng rời, hàng khác (Tấn)	Container (TEU)		
Năm 2021	3.119.098	0	166.939	2.175
Năm 2022	3.469.639	666	182.472	-9.362

Chỉ tiêu	Sản lượng		Doanh thu (Triệu đồng)	Lợi nhuận (Triệu đồng)
	Hàng rời, hàng khác (Tấn)	Container (TEU)		
Năm 2023	4.500.000	34.000	238.000	1.218
Năm 2024	4.300.000	54.000	290.720	16.504
Năm 2025	4.200.000	65.000	300.910	20.815

3. Định hướng chiến lược

3.1. Chiến lược sản phẩm

Ngoài việc thực hiện các dịch vụ xếp dỡ hàng rời, cho thuê và lưu giữ hàng hóa, kho bãi cần mở rộng tăng cường các dịch vụ sau cảng như: đóng bao bì, dịch vụ sửa chữa, vận chuyên, ủy thác giao nhận...

Xây dựng và phát triển Trung tâm dịch vụ logistics với mục đích làm giảm thời gian trung chuyển của hàng hóa, giảm chi phí dịch vụ trong chuỗi cung ứng, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh, tiến đến hoàn thiện chất lượng cung ứng dịch vụ một cách tốt nhất để cắt giảm chi phí cho khách hàng, xây dựng lợi thế cạnh tranh và khác biệt hóa so với đối thủ cạnh tranh.

Đầu tư hoặc thuê, phương tiện xếp dỡ để tăng năng suất xếp dỡ, giảm giá thành đối với các mặt hàng như Clinker, cát trắng, than, nông sản, thiết bị... Giảm thiểu chi phí sản xuất và chi phí cho khách hàng, qua đó tăng được lượng hàng thông qua cảng.

Thay đổi cơ cấu hàng hóa theo hướng nâng cao tỷ trọng hàng container và giảm tỷ trọng hàng rời hướng đến đáp ứng các tiêu chí về cảng xanh vào năm 2030 theo định hướng của Chính phủ.

Xây dựng và điều chỉnh phương án khai thác hợp lý theo hướng vừa khai thác hàng container, khai thác hàng rời và đón tàu du lịch và đảm bảo vệ sinh môi trường .

Nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm hư hỏng, hao hụt hàng hóa. Giảm thao tác thừa trong sản xuất để tăng năng suất xếp dỡ, giảm thời gian tàu chờ, tăng uy tín cho công ty.

** Đối với trung gian:*

Xây dựng các điều khoản, chính sách ưu đãi về Giá, các chính sách khen thưởng về sản lượng tàu, hàng mà các trung gian đại lý (agent) mang về cho cảng, kể cả sự trung thành.

Ưu đãi tạo điều kiện để trung gian đại lý thiết lập văn phòng làm việc trong khu vực cảng nhằm giải quyết kịp thời các sự việc phát sinh trong quá

trình cung cấp dịch vụ cảng. Hỗ trợ cung cấp các thông tin, truy vấn tra cứu, kết nối dữ liệu.

Tạo điều kiện thuận lợi để các nhà xuất nhập khẩu hàng hóa thường xuyên gặp gỡ các trung gian đại lý thông qua các Hội nghị khách hàng hoặc thảo luận nhóm theo từng chuyên đề dưới sự chủ trì của Cảng Chân Mây.

Đánh giá định kỳ hoạt động của mạng lưới thông qua các chỉ tiêu về sản lượng, doanh thu, tình hình thanh toán, mức độ hợp tác để từ đó đưa ra các chính sách phù hợp nhằm khuyến khích tăng sản lượng tàu và hàng thông qua cảng.

** Đối với giao dịch trực tiếp:*

Xây dựng các chế độ đãi ngộ, chính sách khen thưởng thích hợp đối với các nhân viên bán hàng có thành tích xuất sắc trong hoạt động sản xuất kinh doanh như thưởng tiền, vật phẩm, kỳ nghỉ nhằm khuyến khích và động viên tinh thần làm việc, không nên cào bằng các nhân viên làm việc tại Cảng là như nhau, cần có cơ chế phân biệt rõ ràng giữa các phòng ban với nhau và giữa các nhân viên chính của phòng ban với nhân viên hỗ trợ.

3.2 Chiến lược giá cả

Đảm bảo lợi nhuận cao nhất, giá dịch vụ phải đưa lại lợi nhuận cao nhất sau khi khấu trừ tất cả các khoản chi phí. Ổn định giá cước dịch vụ, điều chỉnh giá một cách linh hoạt trong quá trình đàm phán kinh doanh để mở rộng thị trường và tăng thị phần tại thị trường mục tiêu.

Thực hiện giá cước linh hoạt, phù hợp với từng đối tượng khách hàng, mặt hàng; áp dụng chiết khấu đối với các mặt hàng mới.

Trên cơ sở tính toán giá thành sản phẩm dịch vụ, hàng năm sẽ có sự điều chỉnh giá thành cho phù hợp với diễn biến của thị trường đảm bảo lợi nhuận và khả năng thu hút, cạnh tranh, phù hợp với các quy định của pháp luật. Yếu tố về giá phải đảm bảo tính lợi nhuận, cạnh tranh và phù hợp với mặt bằng giá của các cảng biển khu vực Miền Trung.

3.3 Chiến lược Marketing

Xây dựng hình ảnh tốt đẹp trong mắt khách hàng và cộng đồng, trên cơ sở cung ứng dịch vụ hoàn hảo cho khách hàng. Xây dựng và quản trị thương hiệu công ty, sử dụng các phương tiện công cụ truyền thông để quảng bá hình ảnh Cảng Chân Mây đến các Hãng tàu, các công ty Logistics, các Mainlines, Feeders, Suppliers, Shippers, người vận tải...

Ban hành được các chính sách Marketing phù hợp như chính sách giá cước, năng suất và chất lượng dịch vụ. Tăng cường chính sách chăm sóc, hậu mãi cho khách hàng; hỗ trợ khách hàng giải quyết các thủ tục về cảng vụ, hải quan, giúp khách hàng nắm được các quy định của địa phương...

Ngoài các hình thức quảng cáo phong phú trên các phương tiện thông tin đại chúng như: Website của công ty, trên các phương tiện truyền thông báo chí còn thông qua các hội nghị xúc tiến đầu tư, hội nghị khách hàng để quảng bá hình ảnh, năng lực của công ty đến các khách hàng thuộc thị trường hấp dẫn của Cảng Chân Mây.

Để thỏa mãn nhu cầu khách hàng, để khách hàng có lợi và đồng ý chi trả cho cảng giá cước tốt một khi cảng thực hiện đầy đủ các chính sách về sản phẩm, chất lượng dịch vụ, năng suất cao, lắng nghe và thỏa mãn khách hàng. Công ty cần tuyên ngôn các chính sách trên như là thông điệp chia sẻ lợi ích với khách hàng. Trong môi trường cạnh tranh chúng ta nhất thiết phải cung ứng cho khách hàng một số dịch vụ mang tính khác khác biệt. Ví dụ như cầu tàu cho tàu trọng tải lớn, bến chuyên dùng cho tàu, kho chuyên dụng, chất lượng dịch vụ tốt, năng suất cao, an toàn tàu, hàng hóa, đơn giản thủ tục. Cung ứng dịch vụ cho nhà xuất nhập khẩu hay qua nhà Logistics; Lắng nghe và phản hồi ý kiến khách hàng.v.v...Cuối cùng khách hàng chấp nhận giá cước hợp lý.

Hoạt động quảng cáo và marketing giúp đơn vị quảng bá thương hiệu đến khách hàng qua đó giúp nắm bắt được nhu cầu của khách hàng để có những chiến lược phù hợp. Hiện nay hoạt động Marketing tại cảng Chân Mây còn yếu do đó cần phải nhanh chóng tiến hành các công việc sau:

- Chú trọng thực hiện đầy đủ công tác Marketing địa phương và Marketing quốc tế.

- Xây dựng hoàn chỉnh chiến lược Marketing trên cơ sở chiến lược phát triển công ty với mục tiêu là giữ vững thị trường hiện hữu, phát triển mở rộng thị trường mới.

- Hàng năm xây dựng kế hoạch marketing theo phân khúc thị trường, xác định thị trường mục tiêu và có giải pháp, kế hoạch thực hiện. Quảng bá năng lực, tiềm năng, lợi thế của Cảng Chân Mây đến với khách hàng trong và ngoài nước để tăng sức cạnh tranh và thu hút chủ hàng, chủ tàu đưa những tàu có tải trọng lớn đến cảng xếp dỡ hàng hóa.

- Sử dụng nhiều công cụ xúc tiến như: Trang Web của công ty; thư điện tử; marketing truyền miệng - word of mouth marketing – WOM) ngày càng trở thành một chiến lược không thể thiếu trong hoạt động marketing của doanh nghiệp.

- Tích cực tham gia các hội chợ, triển lãm chuyên ngành trong nước và trên thế giới để quảng bá và tìm kiếm bạn hàng.

3.4 Chính sách phân loại khách hàng

Trong môi trường cạnh tranh chúng ta nhất thiết phải có những chính sách phân loại khách hàng để nhanh chóng đưa ra những động thái chăm sóc phù hợp

để thỏa mãn nhu cầu của khách hàng, để đảm bảo họ luôn cảm thấy hài lòng. Phân loại khách hàng là bước quan trọng mà chúng ta cần làm lúc này, giúp quản lý khách hàng hiệu quả.

- Nhóm khách hàng mang lại lợi ích lớn nhất và trung thành thì cần được hưởng một chính sách chăm sóc đặc biệt với nhiều ưu đãi chỉ dành riêng cho họ.

- Nhóm khách hàng có tiềm năng lớn thì chúng ta cần đưa ra cho họ những chính sách hấp dẫn, thể hiện sự vượt trội so với đối thủ về sản phẩm hoặc dịch vụ chăm sóc khách hàng.

- Nhóm khách hàng mang lại giá trị nhỏ, nhóm này họ quan tâm chính là giá cả. Nếu muốn tiếp cận nhóm khách hàng này, chúng ta cần đưa ra mức giá thực sự thấp mới có thể thu hút họ.

- Nhóm khách hàng tiêu cực: Nhóm khách hàng này đang sử dụng dịch vụ của chúng ta nhưng lại có thể rời đi bất cứ lúc nào để tìm đến một nhà cung ứng khác. Nguyên nhân có thể là do họ gặp phải một vấn đề nào đó và cảm thấy không hài lòng, chẳng hạn như dịch vụ chăm sóc không tốt.

Việc phân loại khách hàng sẽ là nền tảng giúp bộ phận chăm sóc khách hàng hoạt động hiệu quả hơn, đưa ra nhiều kế hoạch phù hợp với từng nhóm khách hàng nhằm giữ chân khách hàng trung thành, chuyển đổi nhóm khách hàng có tiềm năng lớn thành khách hàng trung thành cũng như thuyết phục nhóm khách hàng tiêu cực quay trở lại.

II. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH VÀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN GIAI ĐOẠN 2021-2025

1. Phân chia chức năng hai bến

Công ty cổ phần Cảng Chân Mây sở hữu và khai thác 02 cầu cảng, trong đó Bến số 01 có chiều dài khai thác lên đến 491m và Bến số 02 có chiều dài khai thác 280m, nâng tổng chiều dài khai thác bến lên đến 771m cầu (đã bao gồm 3 trụ neo). Chức năng và nhiệm vụ của 02 bến là tiếp nhận tàu hàng và xếp dỡ hàng hóa, Tiếp nhận và xếp dỡ tàu hàng container, Tiếp nhận tàu khách quốc tế. Trong đó, hàng hóa gồm:

+ Hàng rời xuất đi gồm dăm gỗ, cát trắng, than, clinker, titan, vỏ bã điều, viên nén, quặng;

+ Hàng rời nhập vào gồm than đá, than cám, thạch cao, đất nguyên liệu thiết bị, nhựa đường, dầu cọ;

+ Hàng bách hóa, bao kiện với các mặt hàng nông sản, vật liệu xây dựng phục vụ dân sinh, công nghiệp,...

Việc đảm nhiệm nhiều chức năng như trên cần thiết phải phân định chức năng cho mỗi Bến để tổ chức khai thác đảm bảo an toàn, năng suất, hiệu quả. Trên cơ sở phân tích, tính toán đầy đủ các yếu tố kỹ thuật, hạ tầng, tính hợp lý trong tổ chức khai thác thì chức năng và nhiệm vụ chính của các Bến được phân chia như sau:

Bến số 01: Tập trung khai thác chủ yếu các mặt hàng Dăm gỗ, than các mặt hàng khác phục vụ các khu công nghiệp: gồm sắt thép và máy móc thiết bị được nhập từ nước ngoài về, hàng bột giấy từ Lào...; ưu tiên đón tàu khách. Trong trường hợp đặc biệt vẫn có thể linh hoạt khai thác các loại hàng khác nhằm giảm tải cho Bến số 02.

Bến số 02: Xếp dỡ hàng Container và các loại hàng rời như: quặng các loại, clinker, thạch cao, hàng bách hóa tổng hợp. Trong trường hợp khi có 02 tàu khách đến cùng 1 ngày, thì Bến số 02 có thể cho phép cập tàu khách với yêu cầu đảm bảo các điều kiện khai thác của bến.

2. Kế hoạch sản lượng giai đoạn 2021-2025

Tuy tình hình thị trường vẫn tồn tại nhiều thách thức nhưng trong điều kiện thuận lợi khai thác 2 cầu cảng, sản lượng hàng hóa năm 2022 thông qua Cảng đạt tăng trưởng 11,2% so với năm 2021. Năm 2023, Công ty đã lên kế hoạch phấn đấu đạt chỉ tiêu sản lượng 4.500.000 tấn hàng rời và hàng khác, tăng khoảng 30% so với năm 2022, sản lượng hàng container đạt 34.000 TEU. Ở mức sản lượng này cầu bến đã gần như khai thác hết công suất, vì vậy kế hoạch sản lượng hàng rời, hàng khác trong năm 2024 dự kiến đạt 4.300.000 và đạt 4.200.000 tấn vào năm 2025 và sản lượng hàng container dự kiến tăng đều.

TT	Sản lượng	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
I	Hàng rời+hàng khác (Tấn)					
1.	Phân theo từng bến	3.119.098	3.469.639	4.500.000	4.300.000	4.200.000
1.1	Bến số 1	2.837.444	2.730.177	2.769.000	2.850.000	2.900.000
1.2	Bến số 2	281.654	739.462	1.731.000	1.450.000	1.300.000
2.	Phân theo mặt hàng	3.119.098	3.469.639	4.500.000	4.300.000	4.200.000
2.1	Dăm gỗ	1.587.563	1.473.923	1.500.000	1.500.000	1.500.000
2.2	Than	630.419	926.545	1.644.000	1.450.000	1.350.000
2.3	Clinker	414.266	264.375	300.000	80.000	80.000
2.4	Nhựa đường	15.201	23.197	30.000	30.000	30.000
2.5	Titan	25.132	42.108	20.000	20.000	20.000

TT	Sản lượng	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
2.6	Cát trắng	274.419	567.985	600.000	600.000	600.000
2.7	Dầu cọ	7.477	4.982	6.000	6.000	6.000
2.8	Sắn lát	85.647	59.449	-	-	-
2.9	Hàng quặng	-	-	200.000	414.000	514.000
2.9	Hàng khác	78.973	107.075	200.000	200.000	100.000
II	Hàng Container (TEU)					
1.	Bến số 1	0	0	0	0	0
2.	Bến số 2	0	666	34.000	54.000	65.000

*** Chi tiết khai thác các mặt hàng chính:**

- *Hàng dăm gỗ*: Mặt hàng dăm gỗ qua Cảng chủ yếu tập trung tại Khu kinh tế Chân Mây, gồm có Công ty Liên doanh Nguyên liệu giấy Huế, Công ty cổ phần Chế biến và Xuất khẩu Gỗ Pisico, Công ty TNHH Shaiyo AA Việt Nam, Công ty CP chế biến và Xuất khẩu gỗ Phúc Thịnh, Công ty Nguyên liệu Giấy Quảng Trị. Sản lượng dăm gỗ thông qua năm 2021 đạt gần 1,6 triệu tấn và giảm còn 1,5 triệu tấn trong năm 2022 do nhu cầu thị trường giảm và lượng dăm gỗ của Công ty Hào Hưng chuyển sang tự xuất thông qua cầu cảng của khách hàng. Dự kiến sản lượng dăm gỗ trên địa bàn sẽ bão hòa trong giai đoạn 2023-2025 với sản lượng xuất qua Cảng đạt khoảng 1,5 triệu tấn/năm.

- *Hàng than*: Hàng than qua Cảng Chân Mây hiện gồm than nội địa và than nhập khẩu từ Lào, trong đó năm 2022 nguồn than từ Lào chiếm gần 60% tổng lượng than qua Cảng, phục vụ nhu cầu năng lượng quốc gia và tái xuất khẩu. Dự báo nguồn hàng than sẽ tăng mạnh vào năm 2023 (khoảng hơn 1,6 triệu tấn) để phục vụ các dự án đang triển khai và giữ sản lượng tương đối lớn trong các năm tiếp theo. Hàng than Lào xếp dỡ sẽ kéo theo nhu cầu lưu kho, lưu bãi tại Cảng tăng.

- *Hàng clinker*: Clinker là nguyên liệu chính sản xuất xi măng, hàng clinker qua cảng Chân Mây là nguồn từ các nhà máy trên địa bàn Tỉnh. Xu hướng sản lượng của hàng clinker vào các năm 2023, 2024, 2025 sẽ giảm dần do nguồn nguyên liệu này được ưu tiên để sản xuất xi măng.

- *Hàng cát trắng*: năm 2022 sản lượng hàng cát trắng đạt 560.000 tấn, dự kiến đạt sản lượng tương đương vào các năm tiếp theo.

- *Hàng lỏng* (nhựa đường và dầu cọ): Mặc dù có sản lượng khá thấp nhưng các đơn vị nhựa đường và dầu cọ có tổng kho tại Chân Mây nên lượng hàng hóa qua Cảng khá đều đặn, mang lại nguồn doanh thu ổn định cho Cảng.

- *Hàng quặng*: sẽ là mặt hàng mới tạm nhập tái xuất qua cảng bắt đầu từ năm 2023. Hàng quặng gồm các loại quặng sắt, quặng nhôm khai thác từ các mỏ của Lào vận chuyển về Chân Mây lưu bãi để xuất khẩu đi các nước. Dự kiến đạt 200.000 tấn trong năm 2023 và đạt trên 400.000 tấn vào các năm 2024 và 2025

- *Các hàng khác* gồm thiết bị, vỏ bã điều, viên nén, cọc bê tông, đất nguyên liệu, nông sản,...

- Ngoài ra, sản lát là loại mặt hàng phát tán ra môi trường quá nhiều bụi mịn. Cảng có định hướng sẽ hạn chế xếp dỡ loại hàng này trong thời gian tới. Vì vậy, sản lượng sản lát trong năm 2023-2025 không có trong kế hoạch.

- *Hàng container*: Căn cứ các đợt khảo sát hàng container trên địa bàn 03 tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế, dự kiến sản lượng hàng container trong năm 2023 đạt 34.000TEU, tăng trưởng 60% vào năm 2024 và năm 2025 phấn đấu đạt 65.000TEU.

*** Kế hoạch làm hàng container giai đoạn 2023-2025**

Trong điều kiện hiện tại, Công ty chưa thể đầu tư hoàn thiện Bến số 02 thì việc lựa chọn các phương án kinh doanh để tổ chức khai thác hiệu quả Bến số 2 khi đưa vào sử dụng là hết sức cần thiết nhằm phát huy hiệu quả đầu tư, nâng cao năng lực thông qua của Cảng. Từ yêu cầu đó, đơn vị đã nghiên cứu kỹ lưỡng và chọn phương án thuê thiết bị với các ưu điểm sau:

- Tạo điều kiện để người lao động được đào tạo nâng cao kỹ năng quản lý, vận hành, làm chủ công nghệ;

- Tận dụng được mối quan hệ của đối tác trong việc thu hút các Hãng tàu, đại lý, các đơn vị trong ngành logistics;

- Giảm áp lực về tài chính; giảm thiểu rủi ro đầu tư;

- Chủ động hoàn toàn trong chiến lược dài hạn; linh hoạt trong các chiến lược cạnh tranh...

Bên cạnh đó, thuê thiết bị sẽ có một số hạn chế như trong những năm đầu chưa mang lại hiệu quả cao; Phụ thuộc năng lực quản lý vận hành và hoạt động của bộ phận Sales, marketing.

Trên cơ sở tính toán, so sánh hiệu quả sản xuất kinh doanh cũng như việc phân tích, nhận định những ưu điểm và những hạn chế theo các phương án kinh doanh ở trên, Công ty nhận thấy việc triển khai phương án thuê 02 thiết bị (cần trục đa năng) ở tuyến tiền phương vừa đảm bảo khai thác hàng container, vừa đảm bảo việc khai thác hàng rời đồng thời kết hợp các phương án khác như hợp

tác đầu tư nâng cấp kho bãi, thiết bị tuyến hậu phương là một phương án kinh doanh khả thi và mang lại hiệu quả trong giai đoạn 2023-2025 để tranh thủ được nguồn lực tài chính mang lại hiệu quả sản xuất kinh doanh trong thời gian đầu. Về lâu dài, khi Công ty tích lũy đủ năng lực tài chính sẽ triển khai đầu tư hoàn thiện Bến số 02 với đầy đủ các phương tiện thiết bị như dự án đã đề ra.

Về lực lượng nhân sự, bộ máy làm hàng Container cần có 93 người với các vị trí cần thiết cho quy trình khai thác container trong điều kiện làm hàng thường xuyên liên tục. Tuy nhiên trong giai đoạn này do mới đưa và hoạt động khai thác, lượng hàng container chưa thường xuyên liên tục nên một phần sẽ bố trí nhân viên làm việc kiêm nhiệm.

Về nhu cầu kho bãi, theo quy hoạch Cảng sẽ có 1.8 ha cho bãi container (CY), đủ không gian cho khoảng 375 chỗ. Vì vậy, 1.8 ha quy hoạch cho hàng container sẽ đủ cho sản lượng hàng thông qua tương đương 100.000 TEU/năm.

3. Kế hoạch doanh thu và lợi nhuận

3.1 Kế hoạch doanh thu giai đoạn 2021-2025

Năm 2022, doanh thu Công ty tăng đáng kể nhờ đưa vào hoạt động Bến số 2 và khai thác dịch vụ container. Với đà tăng trưởng đó, Công ty sẽ tranh thủ các lợi thế sẵn có, đồng thời tận dụng các cơ hội của thị trường để phát triển nhanh hơn. Công ty dự kiến doanh thu cho các năm 2023-2025 sẽ tăng vượt bậc và phấn đấu đạt mốc 300 tỷ trong năm 2025.

* Doanh thu chi tiết trong giai đoạn 2021-2025 như sau:

DVT: Triệu đồng

TT	Doanh thu	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
I.	Doanh thu theo từng bến	166.939	182.472	238.000	290.720	300.910
1.	Bến số 1	162.113	156.018	155.000	152.450	155.380
2.	Bến số 2	4.826	26.454	83.000	138.270	145.530
II.	Doanh thu theo mặt hàng & các dịch vụ	166.939	182.472	238.000	290.720	300.910
1.	Dăm gỗ	81.425	75.429	76.534	77.534	77.534
2.	Than	24.851	31.895	55.462	48.917	45.544
3	Clinker	12.995	8.098	8.704	2.321	2.321
4	Nhựa đường	773	1.147	1.476	1.476	1.476
5	Titan	888	1.559	738	738	738
6	Cát trắng	8.116	14.707	13.703	15.730	15.730
7	Dầu cọ	292	209	245	245	245
8	Sắn lát	7.909	5.775	-	-	-

TT	Doanh thu	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
9	Hàng quặng	-	-	8.705	18.019	22.372
10	Hàng khác	4.878	5.390	6.747	8.934	4.399
	Các dịch vụ khác					
11	Tàu du lịch	0	481	3.000	6.000	6.240
12	Kho bãi	3.682	4.137	4.030	5.545	6.538
13	Xăng dầu	16.304	27.382	27.595	28.814	26.523
14	Vận chuyển	3.114	2.550	2.552	3.500	3.500
15	Dịch vụ khác	1.712	2.757	1.786	2.746	3.250
16	Xếp dỡ container	0	956,0	26.723	70.200	84.500

- *Doanh thu dịch vụ xếp dỡ* và các dịch vụ liên quan của các mặt hàng phần lớn dự báo ổn định. Bên cạnh đó, mặt hàng than, hàng khác dự kiến tăng trưởng doanh thu; hàng quặng là mặt hàng mới được kỳ vọng mang lại gần 9 tỷ đồng trong năm 2023 và tiếp tục tăng trưởng vào các năm tiếp theo.

- *Dịch vụ đón tàu du lịch*: Tàu du lịch quốc tế đã quay trở lại Chân Mây vào cuối năm 2022 sau thời gian dài gián đoạn do dịch bệnh. Tuy nhiên, lượt tàu và hành khách trong năm 2022 chưa cao. Dự kiến doanh thu cho dịch vụ này đạt 3 tỷ đồng trong năm 2023; kế hoạch trong năm 2024 - 2025 thu khoảng 6 tỷ đồng mỗi năm.

- *Dịch vụ cho thuê kho bãi* dự kiến sẽ tăng trưởng 12-14% trong thời gian tới khi các dự án xây dựng kho và bãi hoàn thành vào đưa vào khai thác. Dự kiến đạt khoảng 5,5 tỷ đồng vào năm 2024 và 6.5 tỷ đồng vào năm 2025.

- *Doanh thu cung ứng xăng dầu* sẽ được giữ trong khoảng dưới 30 tỷ đồng/năm và doanh thu dịch vụ vận chuyển ở khoảng 3 tỷ đồng/năm do các dịch vụ này có tỷ suất lợi nhuận thấp, hiệu quả kinh doanh không cao nhưng được duy trì khối lượng vì tính hỗ trợ các dịch vụ khác.

- *Dịch vụ xếp dỡ hàng container* tiếp tục được mở rộng quy mô và tăng trưởng. Doanh thu tăng đều qua các năm, trong đó đạt khoảng 26,7 tỷ đồng trong năm 2023, đạt 70,2 tỷ đồng năm 2024 và đạt 84,5 tỷ đồng trong năm 2025.

- *Các dịch vụ khác* đảm bảo doanh thu ổn định và tăng theo thời gian.

3.2 Kế hoạch lợi nhuận giai đoạn 2021-2025

Trên cơ sở sản lượng dự kiến và doanh thu tương ứng như đề cập ở trên, Công ty đã tính toán chi phí, cân đối tài chính và cho ra kết quả kinh doanh như dưới đây:

ĐVT: Triệu đồng

TT	Lợi nhuận	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
1	Bến số 1	14.084	11.092	13.437	13.564	14.237
2	Bến số 2	-11.909	-20.454	-12.219	2.940	6.578
	Tổng hai bến	2.175	-9.362	1.218	16.504	20.815

Các năm đầu đưa vào hoạt động Bến số 2, chi phí khấu hao, chi phí lãi vay và đầu tư ban đầu rất cao, các thiết bị phục vụ khai thác tại bến số 2, đặc biệt là khai thác hàng container phải đi thuê trong khi sản lượng khai thác bến này chưa đạt kỳ vọng do độ sâu trước bến hạn chế và thị trường còn nhiều khó khăn. Kết quả kinh doanh Bến số 2 lỗ và kéo theo lợi nhuận của cả hai bến sẽ rất thấp. Tuy nhiên, Công ty sẽ phấn đấu đạt cân bằng hiệu quả kinh doanh trong năm 2023 và tiến đến đạt lợi nhuận cao trong các năm 2024 và 2025.

(Bảng Kết quả kinh doanh giai đoạn 2021-2025 được đính kèm Báo cáo)

4. Kế hoạch đầu tư giai đoạn 2021-2025

4.1 Các dự án, hạng mục đã và đang đầu tư

- Dự án xây dựng Bến số 02 - Giai đoạn 1 đã hoàn thành vào tháng 6/2021 và đưa vào khai thác sử dụng vào tháng 7/2021. Công ty đang tiếp tục hoàn thiện các thủ tục cấp phép cho giai đoạn hoàn thiện. Công tác thiết kế bản vẽ thi công Bến số 2 (Giai đoạn hoàn thiện) đã hoàn thành xuất bản lần 2, báo cáo thẩm tra lần 2. Đơn vị tư vấn đang chỉnh sửa hoàn thiện hồ sơ trình Bộ giao thông vận tải thẩm định.

- Dự án Nạo vét điều chỉnh luồng, vũng quay tàu của Bến trong (120m) đã hoàn thành thủ tục khảo sát, rà quét thông báo hàng hải. Vũng quay tàu đã được nạo vét đạt độ sâu -10,5m, vùng đậu tàu -5,0m. Vùng đậu tàu chưa được nạo vét do chưa có vị trí tập kết vật chất nạo vét.

- Dự án kho kín: Năm 2022, Công ty đã mua chuyển nhượng lại nhà kho 7.000m² do Công ty CP Đầu tư Phát triển Vận tải quốc tế đầu tư trên nền bãi Cảng. Ngoài ra, Công trình Nhà kho 2.500m² đang được triển khai thi công và dự kiến hoàn thành vào tháng 4 năm 2023. Dự án 02 nhà kho 5.000m² đã được phê duyệt chủ trương đầu tư và hiện đã chuẩn bị hồ sơ thiết kế.

- Dự án Nâng cấp bãi chứa hàng container thuộc Phương án kinh doanh khi bổ sung trang thiết bị phục vụ công tác làm hàng container hiện đã triển khai thi công được khoảng 50%, dự kiến hoàn thành trong Quý I/2023.

- Công tác sửa chữa lớn tài sản cố định luôn được chú trọng do các công trình được đưa vào sử dụng đã 20 năm, cần được duy tu bảo dưỡng thường

xuyên để bảo vệ chất lượng công trình cũng như đảm khai thác an toàn. Các công tác sửa chữa đã thực hiện thường xuyên như nạo vét duy tu vùng đậu tàu Bến số 1, Sửa chữa Bến số 1 (bản sàn, hệ dầm, cọc...) sửa chữa Bến số 1 – Cảng Chân Mây (mức đầu tư 10 tỷ

*** *Hạng mục trang thiết bị phục vụ công tác xếp dỡ container***

- Công ty đã tiến hành thuê 02 cần trục đa năng (tải trọng 45 tấn) phục vụ xếp dỡ hàng container, hàng tổng hợp tại cảng. Thiết bị đã được đưa vào sử dụng với tổng mức chi phí thuê 15.750 tỷ đồng/năm (Hợp đồng thuê có thời hạn 8 năm với tổng giá trị 126 tỷ đồng)

- Công ty đã tiến hành Gói thuê thiết bị làm hàng container gồm Xe nâng chụp container (Reachstacker 45T), Xe nâng container rỗng và Khung chụp container tự động có tổng chi phí trọn gói là 17.709 triệu đồng với thời hạn hợp đồng 2 năm. Trong thời gian tới, khi sản lượng container qua cảng ổn định sẽ tiến hành phương án thuê xe đầu kéo để vận chuyển container với chi phí dự kiến 30 tỷ. Xây dựng kho CFS 5.000m² với tổng mức đầu tư dự kiến 12 tỷ đồng.

- Phần mềm quản lý container: dự án đang được triển khai thực hiện để sớm đưa vào ứng dụng cho công tác làm hàng container. Đơn vị cung cấp đang tiến hành chuyển giao công nghệ, hướng dẫn sử dụng và điều chỉnh theo thực tế tác nghiệp tại Cảng.

- Ngoài ra, công trình Văn phòng điều hành container đang được thi công, dự kiến sớm đưa vào sử dụng trong năm 2023.

Và một số công tác đầu tư cần thiết khác đang được tiến hành.

4.2 Kế hoạch đầu tư trong thời gian tới

Nhằm thực hiện thành công kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2021-2025, công ty lên kế hoạch đầu tư một số dự án trong thời gian tới như sau:

- Dự án Xây dựng Bến số 2 - Giai đoạn hoàn thiện có mức đầu tư khoảng 200 tỷ với nguồn vốn liên kết đầu tư;

- Xây dựng 2 nhà kho 5.000 m² với có mức đầu tư dự kiến 30 tỷ đồng với nguồn vốn liên kết đầu tư;

- Tiếp tục hoàn thiện nâng cấp bãi chứa hàng container, mức đầu tư khoảng gần 11 tỷ đồng bằng nguồn vốn tự có và nguồn vốn vay;

- Tiếp tục Xây dựng Hàng rào Kho bãi mở rộng Bến số 1, Hệ thống xử lý nước thải công nghiệp Bến số 1, Lắp đặt hệ thống PCCC kho bãi mở rộng; và các hạng mục cần thiết khác đảm bảo yêu cầu về tiêu chuẩn phòng cháy chữa cháy và vệ sinh môi trường.

- Di dời nhà văn phòng điều hành cảng đến khu đất mới theo quy hoạch 1/500 để tăng thêm diện tích kho bãi hiện hữu.

- Tiến hành các dự án sửa chữa định kỳ Bến số 1, sửa chữa tàu lai định kỳ, sửa chữa Công trình Hội trường – Nhà ăn ca và một số dự án cấp thiết khác.

5. Kế hoạch lao động, tiền lương và đào tạo

Trên cơ sở số lao động thực tế hiện có và xét nhu cầu lao động của một số vị trí công việc thực sự cần thiết trong tình hình sản lượng hàng hóa tăng, diện tích kho bãi tăng, kế hoạch lao động được xây dựng trong giai đoạn 2021-2025 như sau:

TT	Tiêu chí	ĐVT	Thực hiện 2021	Thực hiện 2022	Kế hoạch 2023	Kế hoạch 2024	Kế hoạch 2025
1	Số lao động cuối năm	Người	303	306	317	327	334
2	Số lao động chênh lệch trong kỳ	Người	+20	+3	+11	+10	+7
3	Tiền lương bình quân	Tr.đồng	10,04	9,37	10,64	10,85	11,07
4	Thu nhập bình quân	Tr.đồng	11,71	10,92	11,84	12,08	12,32
5	Số lượt đào tạo	Lượt	48	404	115	350	300
6	Chi phí đào tạo	Tr.đồng	100	480	448	400	380

Về công tác tiền lương, các chỉ tiêu kế hoạch về mức lương bình quân và thu nhập bình quân của người lao động được đặt ra trên cơ sở đảm bảo tiền lương, thu nhập và đời sống của người lao động. Tiền lương và thu nhập bình quân tăng khoảng 2% qua các năm từ 2023 đến 2025.

Về công tác đào tạo, Công ty luôn quan tâm chú trọng đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ. Người lao động thường xuyên được tham gia các khóa học, khóa huấn luyện và nâng cao nghiệp vụ nhằm đáp ứng tốt yêu cầu công việc, linh hoạt và thích nghi tốt trong môi trường kinh doanh đầy biến động như hiện nay. Kế hoạch đào tạo chi tiết như bảng trên.

6. Kế hoạch tài chính

Trên cơ sở kế hoạch doanh thu sản lượng, kế hoạch đầu tư và năng lực tài chính hiện có, Công ty đã xây dựng dự kiến về kế hoạch kinh doanh và kế hoạch dòng tiền (có phụ lục kèm theo).

Trong đó giai đoạn 2023 – 2025 công ty sẽ chủ động cân đối và sử dụng các nguồn vốn lưu động, vốn ứng trước, vốn vay để đảm bảo thực hiện các hạng mục đầu tư cần thiết và duy trì khả năng thanh toán, ổn định sản xuất kinh doanh.

Thực hiện bảo toàn và phát huy vốn nhà nước. Đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ theo quy định.

Tích cực tìm kiếm các đối tác liên doanh liên kết để thực hiện các hạng mục đầu tư theo kế hoạch.

Nghiên cứu các giải pháp tăng vốn điều lệ, tăng cường các đối tác liên doanh liên kết, các đối tác ứng vốn khác nhằm nâng cao năng lực tài chính, nâng cao năng lực cạnh tranh.

7. Kết luận

Sản lượng các mặt hàng rời, hàng container và các hàng khác thông qua qua Cảng Chân Mây thời gian đến dự báo có chiều hướng gia tăng, đặc biệt là các loại hàng than, quặng quá cảnh từ Lào và hàng hóa từ các dự án sẽ triển khai tại Khu kinh tế Chân Mây, trên địa bàn Tỉnh cũng như các vùng lân cận. Tuy thị trường hàng hóa thế giới vẫn còn nhiều biến động, nhiều nguy cơ rủi ro vẫn còn tiềm ẩn xảy ra nhưng Công ty sẽ vận dụng tất cả các nguồn lực hiện có, tranh thủ các lợi thế tự nhiên và các cơ hội phát triển, đồng thời điều hành doanh nghiệp hiệu quả bằng các giải pháp linh hoạt nhằm vượt qua các khó khăn thách thức, hoàn thành các mục tiêu giai đoạn 2021 – 2025 đã đề ra.

Trên đây là toàn bộ nội dung Báo cáo Kế hoạch sản xuất kinh doanh và kế hoạch đầu tư phát triển giai đoạn 2021-2025, Ban Tổng Giám đốc kính trình.

Nơi nhận:

- Tổng Cty CNTT (để b/c);
- * Bản điện tử
- HĐQT, BKS, NĐHDN;
- Các bộ phận Công ty;
- Lưu: VT.HC, KD.

TỔNG GIÁM ĐỐC



Huỳnh Văn Toàn

KẾT QUẢ KINH DOANH GIAI ĐOẠN 2021-2025
(Kèm theo Báo cáo kế hoạch kinh doanh điều chỉnh giai đoạn 2021-2025
của Công ty cổ phần Cảng Chân Mây)

STT	Nội dung	Năm 2021			Năm 2022			Năm 2023		
		BS1	BS2	Cộng	BS1	BS2	Cộng	BS1	BS2	Cộng
1	Doanh thu	162.112.835.393	4.826.423.408	166.939.258.801	156.018.000.000	26.454.000.000	182.472.000.000	155.000.000.000	83.000.000.000	238.000.000.000
2	Giá vốn hàng bán	121.146.276.903	7.670.325.972	128.816.602.875	119.022.000.000	24.194.000.000	143.216.000.000	115.213.204.444	63.908.795.556	179.122.000.000
	+ Chi phí năng lượng	7.098.789.695	241.321.170	7.340.110.865	4.504.000.000	1.058.000.000	5.562.000.000	7.204.460.000	3.615.540.000	10.820.000.000
	+ Chi phí tiền lương và trích theo lương	33.385.609.274	965.284.682	34.350.893.956	26.644.000.000	4.518.000.000	31.162.000.000	20.870.000.000	12.450.000.000	33.320.000.000
	+ Chi phí sửa chữa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	+ Chi phí khấu hao	21.962.564.562	5.498.435.438	27.461.000.000	22.049.000.000	11.157.000.000	33.206.000.000	21.500.000.000	12.500.000.000	34.000.000.000
	+ Chi phí thuế thiết bị	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	+ Chi phí chung khác	58.699.313.422	965.284.682	59.664.598.104	65.825.000.000	2.461.000.000	68.286.000.000	65.638.744.444	21.155.555.556	21.155.555.556
3	Lợi nhuận gộp	40.966.558.490	-2.843.902.564	38.122.655.926	36.996.000.000	2.260.000.000	39.256.000.000	39.786.795.556	19.091.204.444	58.878.000.000
4	Doanh thu tài chính	1.667.043.218	0	1.667.043.218	1.730.000.000	0	1.730.000.000	0	0	0
5	Chi phí tài chính	21.854.255	8.196.571.282	8.218.425.537	18.028.000.000	18.028.000.000	18.028.000.000	18.028.000.000	17.200.000.000	17.200.000.000
	Trong đó lãi vay	0	8.196.571.282	8.196.571.282	18.028.000.000	18.028.000.000	18.028.000.000	18.028.000.000	17.200.000.000	17.200.000.000
6	Chi phí, quản lý doanh nghiệp, bán hàng	28.542.298.098	868.756.213	29.411.054.311	27.635.000.000	4.686.000.000	32.321.000.000	26.350.000.000	14.110.000.000	40.460.000.000
7	Thu nhập khác	15.243.815	0	15.243.815	2.000.000	0	2.000.000	0	0	0
8	Chi phí khác	427.706	0	427.706	1.000.000	0	1.000.000	0	0	0
9	Lợi nhuận thuần từ SXKD	14.084.265.464	-11.909.230.059	2.175.035.405	11.092.000.000	-20.454.000.000	-9.362.000.000	13.436.795.556	-12.218.795.556	1.218.000.000

STT	Nội dung	Năm 2024			Năm 2025		
		BS1	BS2	Cộng	BS1	BS2	Cộng
1	Doanh thu	152.450.000.000	138.270.000.000	290.720.000.000	155.380.000.000	145.530.000.000	300.910.000.000
2	Giá vốn hàng bán	112.970.000.000	92.824.000.000	205.794.000.000	114.728.000.000	96.212.000.000	210.940.000.000
	+ Chi phí năng lượng	7.622.500.000	5.509.500.000	13.132.000.000	7.769.000.000	5.586.500.000	13.355.500.000
	+ Chi phí tiền lương và trích theo lương	22.867.500.000	20.740.500.000	43.608.000.000	23.307.000.000	21.829.500.000	45.136.500.000
	+ Chi phí sửa chữa	0	0	0	0	0	0
	+ Chi phí khấu hao	21.500.000.000	12.500.000.000	34.000.000.000	21.500.000.000	12.500.000.000	34.000.000.000
	+ Chi phí thuế thiết bị	0	0	0	0	0	0
	+ Chi phí chung khác	60.980.000.000	31.434.000.000	92.414.000.000	62.152.000.000	33.656.000.000	95.808.000.000
3	Lợi nhuận gộp	39.480.000.000	45.446.000.000	84.926.000.000	40.652.000.000	49.318.000.000	89.970.000.000
4	Doanh thu tài chính	0	0	0	0	0	0
5	Chi phí tài chính	0	19.000.000.000	19.000.000.000	18.000.000.000	18.000.000.000	18.000.000.000
	Trong đó lãi vay	0	19.000.000.000	19.000.000.000	18.000.000.000	18.000.000.000	18.000.000.000
6	Chi phí, quản lý doanh nghiệp, bán hàng	25.916.500.000	23.505.900.000	49.422.400.000	26.414.600.000	24.740.100.000	51.154.700.000
7	Thu nhập khác	0	0	0	0	0	0
8	Chi phí khác	0	0	0	0	0	0
9	Lợi nhuận thuần từ SXKD	13.563.500.000	2.940.100.000	16.503.600.000	14.237.400.000	6.577.900.000	20.815.300.000



KẾ HOẠCH TÀI CHÍNH GIAI ĐOẠN 2021-2025
(Kèm theo Báo cáo Kế hoạch kinh doanh điều chỉnh giai đoạn 2021-2025
của Công ty cổ phần Cảng Chân Mây)

STT	Nội dung	Thực hiện năm 2021	Thực hiện năm 2022	Kế hoạch năm 2023	Kế hoạch năm 2024	Kế hoạch năm 2025
A	Dư tiền đầu kỳ	67.094	78.778	54.699	6.959	2.488
I	Doanh thu hoạt động SXKD	166.939	182.472	238.000	290.720	300.910
	Tiền thu từ hoạt động SXKD	155.938	163.323	218.000	268.720	280.910
II	Chi phí hoạt động SXKD	128.817	143.248	179.122	205.794	210.940
1	Chi phí nguyên vật liệu, trong đó:	7.340	9.444	10.820	13.132	13.356
	Tiền chi mua nguyên vật liệu	7.340	9.444	10.820	13.132	13.356
2	Chi phí tiền lương, BHXH, BHYT, BHTN, KPCĐ	34.351	27.627	33.320	43.608	45.137
	Chi tiền lương, BHXH, BHYT, BHTN, KPCĐ	26.710	23.127	27.320	35.608	36.137
3	Chi phí khác phục vụ SXKD (điện, nước, CCDC,...)	87.126	106.177	134.982	149.054	152.447
	Chi tiền khác phục vụ SXKD (điện, nước, CCDC,...)	54.257	81.119	86.331	113.054	115.447
III	Doanh thu tài chính	1.667	1.246	0	0	0
	Thu tiền từ hoạt động tài chính	1.667	1.246	0	0	0
IV	Chi phí tài chính	8.218	17.825	17.200	19.000	18.000
	Trong đó: Chi tiền trả lãi vay	8.197	17.825	17.200	19.000	18.000
V	Chi phí bán hàng	1.615	2.000	2.000	2.000	2.000
	Trong đó: Chi tiền dịch vụ bán hàng	1.519	1.904	1.904	2.000	2.000
VI	Chi phí QLDN (KHTSCĐ, lương bộ phận quản lý, điện, nước, VPP,...)	27.796	28.804	38.460	47.422	49.155
	Chi tiền lương bộ phận QL	10.023	14.402	17.307	21.340	22.120
	Chi tiền phục vụ QLDN: điện, nước, VPP, xăng xe,...	5.243	8.000	8.000	8.500	9.000
	Chi nộp thuế GTGT, TTĐB, nhà đất, thuế khác,..	7.082	4.349	11.100	13.582	14.035
B	Chênh lệch dòng tiền thu-chi từ hoạt động SXKD: (110)= 10-20-30-40+50-60-70-80-90-100	37.234	4.400	33.021	42.504	50.815
XIII	Chi xây dựng cơ bản, mua sắm TSCĐ và các TS khác	14.108	59.963	299.551	20.000	25.000
	- Chi đầu tư và XD CB	10.537	55.965	259.324	5.000	10.000
	- Chi phí nạo vét	100		13.055		
	- Chi phí sửa chữa TSCĐ	3.471	1.248	24.672	10.000	10.000
	- Chi mua sắm TSCĐ và các TS khác		2.750	2.500	5.000	5.000
XIV	Thu từ hoạt động tài chính	0	39.765	233.500	0	0
	Thu từ nhận vốn góp của chủ sở hữu		0	0		
	Tiền vay ngắn hạn, dài hạn	0	39.765	0		
	Thu khác		0	233.500		
XV	Chi hoạt động tài chính	5.084	12.000	19.196	19.196	19.196
	Tiền chi góp vốn vào đơn vị khác					
	Tiền chi trả nợ gốc vay	5.000	12.000	19.196	19.196	19.196
	Tiền chi trả vốn góp cho các chủ sở hữu,					
	Tiền chi trả cổ tức, lợi nhuận được chia cho chủ sở hữu	84				
C	Chênh lệch thu-chi hoạt động tài chính	-5.084	27.765	214.304	-19.196	-19.196
XVI	Thu từ hoạt động đầu tư	0	0	0	0	0
	Thu từ bán thanh lý tài sản					

STT	Nội dung	Thực hiện năm 2021	Thực hiện năm 2022	Kế hoạch năm 2023	Kế hoạch năm 2024	Kế hoạch năm 2025
	<i>Thu hồi các khoản cho vay</i>					
	<i>Thu hồi vốn góp và các khoản đầu tư vào các đơn vị khác</i>					
	<i>Thu từ lãi cho vay, cổ tức lợi nhuận được chia</i>					
XVII	Chi hoạt động đầu tư	0	0	0	0	0
	<i>Chi cho vay, mua công cụ nợ của các đơn vị khác</i>					
	<i>Chi đầu tư vốn góp vào các đơn vị khác</i>					
D	Chênh lệch thu-chi hoạt động đầu tư:	0	0	0	0	0
E	Thu hồi công nợ cũ	7.341	20.000	25.000	20.000	21.000
	<i>Thu khách hàng</i>	<i>7.341</i>	<i>20.000</i>	<i>20.000</i>	<i>20.000</i>	<i>21.000</i>
	<i>Hoàn thuế</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
	<i>Thu khác</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>5.000</i>		
F	Trả nợ cũ	13.699	16.281	20.514	27.779	28.779
	<i>Nợ lương</i>	<i>9.635</i>	<i>9.281</i>	<i>8.032</i>	<i>9.000</i>	<i>10.000</i>
	<i>Nợ nhà thầu/nhà cung cấp</i>	<i>4.064</i>	<i>7.000</i>	<i>4.000</i>	<i>5.000</i>	<i>5.000</i>
	<i>Trả nợ khác</i>			<i>8.482</i>	<i>13.779</i>	<i>13.779</i>
	<i>Trả nợ thuế</i>	<i>466</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
G	Chênh lệch thu-chi trong kỳ: G=B+C+D+E-F	11.684	-24.079	-47.740	-4.471	-1.160
H	Dư cuối kỳ: H= A+G	78.778	54.699	6.959	2.488	1.328

