BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN

CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

Năm tài chính 2016

I. Thông tin chung

1. Thông tin khái quát

- Tên giao dịch: **CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**
- Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0103015196 do Sở Kế hoạch & Đầu tư Hà Nội cấp lần đầu ngày 25/12/2006 và thay đổi lần thứ 4 số 0100105253 ngày 06/11/2015.
- Vốn điều lệ: 122.444.950.000 VNĐ
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 122.444.950.000 VNĐ
- Địa chỉ: Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.
- Số điện thoại: 04.37556140/04.37556141
- Số fax: 04.37556149
- Website: Dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM
- Sàn đăng ký giao dịch: UPCOM

Quá trình hình thành và phát triển

- Quá trình hình thành

+/ Thành lập doanh nghiệp:

Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông - VISERITRANS (tiền thân của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay) là một doanh nghiệp Nhà nước hạng 1 được thành lập lại theo Quyết định số 1068/QĐ/TCCB-LĐ, ngày 01/6/1993 của Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải *(vì trước đó đã được thành lập và triển khai hoạt động trên cơ sở Nghị định số 274/HĐBT, ngày 04/12/1985 của Hội đồng Bộ trưởng)* với nhiệm vụ ban đầu là thí điểm áp dụng phương thức *"vận tải biển pha sông"* để trực tiếp đưa xi măng, phân bón, sắt thép, máy móc ... từ các cảng sông vùng Đồng bằng Bắc bộ vào đến tận các cảng sông Đồng bằng Nam bộ và đưa nhanh gạo, lương thực ra miền Bắc theo chiều ngược lại. Thời gian này, trụ sở giao dịch chính của XNLH được đặt tại số 80B phố Trần Hưng Đạo, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội.

Kể từ sau khi trở thành doanh nghiệp thành viên hạch toán độc lập của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo tinh thần Quyết định số 250/TTg, ngày 29/4/1994 của Thủ tướng Chính phủ, Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông đã được tổ chức lại và bắt đầu hoạt động trên cơ sở *"Điều lệ về tổ chức và hoạt động của Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông"* ban hành kèm theo Quyết định số 578/QĐ-HĐQT, ngày 21/6/1996 của Hội đồng Quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Đồng thời, chức năng và phương thức hoạt động của XNLH cũng đã dần được thay đổi, bổ sung khác hẳn thời kỳ mới được thành lập.

Đến tháng 10/2003, doanh nghiệp đã được đổi tên từ Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông thành **"Công ty Hàng hải Đông Đô"** và chuyển trụ sở giao dịch chính từ số 80B phố Trần Hưng Đạo, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội về số 58 đường Nghi Tàm, quận Tây Hồ, Hà Nội theo tinh thần Quyết định số 778/QĐ-HĐQT, ngày 10/10/2003 của Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

+/ Chuyển đổi sở hữu thành công ty cổ phần

- Ngày 25/12/2006, Công ty Hàng hải Đông Đô chính thức hoạt động dưới hình thức *"công ty cổ phần"* với tên gọi *"Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô"*, tên viết tắt là DONG DO MARINE theo tinh thần Quyết định số 180/2005/QĐ-TTg, ngày 18/7/2005 của Thủ tướng Chính phủ *"Về việc điều chỉnh phương án sắp xếp, đổi mới công ty Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam năm 2005 - 2006"*. Kể từ ngày 25/12/2006, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động kinh doanh trên cơ sở Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103015196 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp.

- Quá trình phát triển

Sau 31 năm thành lập và phát triển, có thể chia quá trình phát triển của Công ty thành các giai đoạn sau:

2.2.1)- Giai đoạn 1985 - 1988:

- Đây là giai đoạn gây dựng lực lượng, đầu tư - phát triển rầm rộ nhất cả về tổ chức, số lượng tàu, lao động và quy mô SXKD. Trong thời gian này, VISERITRANS được Lãnh đạo Chính phủ, Bộ GTVT cho hưởng những ưu đãi đặc biệt có tính chất bao cấp của Nhà nước về vốn đầu tư, nguồn hàng, giá nhiên liệu và giá cước vận tải - với nhiệm vụ thử nghiệm phương thức vận chuyển trực tiếp xi măng, phân bón, sắt thép, máy móc... từ các cảng sông vùng Đồng bằng Bắc bộ vào đến tận các cảng sông Đồng bằng Nam bộ và đưa gạo, lương thực, thực phẩm theo chiều ngược lại bằng loại tàu biển pha sông có khả năng cơ động cao, nhằm phục vụ một số nhiệm vụ chính trị - xã hội cấp bách thời bấy giờ.

- Chỉ sau một thời gian ngắn, VISERITRANS đã có một đội tàu biển pha sông mạnh gồm 24 chiếc với tổng trọng tải khoảng gần 20.000 DWT, có mớn nước nông, công suất máy lớn, trọng tải nhỏ từ 400 - 1.200 DWT/chiếc đóng trong nước bằng nguồn vốn do Ngân sách nhà nước cấp. Ngoài ra, còn được tiếp nhận Cảng sông Khuyến Lương (Hà Nội), Cảng sông Nam Định, Bến Bình Thuỷ (Cần Thơ) và rất nhiều cơ sở vật chất - kỹ thuật khác với trên 1.500 lao động... nhằm tạo ra một dây chuyền kinh doanh khai thác đồng bộ, khép kín phù hợp với phương thức *"vận tải biển pha sông"* vào lúc đó.

2.2.2)- Giai đoạn 1989 - 1996:

- Đây là thời kỳ cả nước chuyển dịch từ mô hình kinh tế tập trung - bao cấp sang mô hình kinh tế thị trường và cũng là giai đoạn phát triển khó khăn nhất trong lịch sử VISERITRANS:

- Đến khoảng trước năm 1990, VISERITRANS tiếp tục phát triển thuận lợi và bắt đầu có những nỗ lực để chuyển hướng đầu tư sang nhóm tàu biển chuyên dụng có trọng tải lớn hơn để tiến tới hội nhập với Ngành Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên, do không còn được hưởng những ưu đãi như thời kỳ kinh tế bao cấp và phải đối mặt trực tiếp với những thử thách mới trên thị trường vận tải, cũng như do một số sai lầm chủ quan trong hoạt động đầu tư - phát triển, quản lý - điều hành... nên từ cuối năm 1993 đã xuất hiện những dấu hiệu suy thoái đầu tiên. Ngoài ra, còn có một nguyên nhân không kém phần quan trọng khác là do đội tàu vận tải biển pha sông đóng trong nước ngày càng bộc lộ rõ những yếu điểm nghiêm trọng về tỷ suất tiêu hao nhiên liệu/tấn trọng tải, chất lượng kỹ thuật, trang thiết bị - nghi khí hàng hải, khả năng hoạt động trên biển và đặc biệt là do chủ yếu chỉ sử dụng dầu diesel (DO) có giá thành cao nên hiệu quả kinh doanh - khai thác đội tàu rất thấp.

- Từ đầu năm 1994, VISERITRANS lâm vào tình trạng kinh doanh thua lỗ kéo dài, hoàn toàn mất khả năng tự cân đối về tài chính, chủ trương đầu tư - phát triển đội tàu vận tải biển chuyên dụng thất bại nặng nề với đỉnh điểm là vụ mua tàu Hy Vọng/New Hope-7.620 DWT đầy tai tiếng, nội bộ ngày càng lục đục, mất đoàn kết trầm trọng. Đây là những nguyên nhân chủ yếu không chỉ làm cho

SXKD bị đình trệ, nợ nần chồng chất, mà còn đẩy hơn 1.200 lao động lâm vào tình trạng khốn cùng, bản thân doanh nghiệp đã đủ điều kiện tuyên bố phá sản...

- Tuy nhiên, việc Thủ tướng Chính phủ quyết định chuyển VISERITRANS thành doanh nghiệp thành viên hạch toán độc lập của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam vào cuối năm 1996 là một sự kiện quan trọng, đánh dấu một bước ngoặt mới trong lịch sử hình thành và phát triển, đồng thời, đó cũng là điểm khởi đầu cho những thay đổi về sau.

2.2.3)- Giai đoạn 1997 - 1999:

- Từ năm 1997, bằng những cố gắng tự thân của chính mình và nhất là nhờ sự quan tâm chỉ đạo, hỗ trợ mọi mặt của Lãnh đạo Tổng công ty HHVN thời kỳ đó, cũng như của các doanh nghiệp thành viên Tổng công ty HHVN, bạn hàng truyền thống và một số cơ quan quản lý Nhà nước hữu quan, tập thể người lao động trong VISERITRANS không chỉ đã hoàn thành thắng lợi *"Kế hoạch 02 năm chống phá sản 1997- 1999"* và tạm thời chặn đứng nguy cơ phá sản doanh nghiệp, mà còn tạo ra được nhiều tiền đề cơ bản cho giai đoạn tiếp theo.

- Từ cuối năm 1999 trở đi, VISERITRANS bắt đầu tiến hành đổi mới căn bản về cơ cấu tổ chức, nhân sự lãnh đạo chủ chốt và phương thức quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp. Đặc biệt, Ban Lãnh đạo mới đã khởi xướng và vận động CBCNV trong toàn doanh nghiệp quyết tâm thực hiện quyết sách lớn *"kiên quyết từ bỏ phương thức vận tải biển pha sông đã lạc hậu, từng bước vươn ra hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế ngắn là chủ yếu...."* . Có thể coi đây là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo sự thắng lợi của công cuộc đổi mới doanh nghiệp lần thứ I (1997 - 2000).

2.2.4)- Giai đoạn 2000 - 2006:

- Phát huy thắng lợi của Kế hoạch 02 năm chống phá sản 1997 - 1999 và lấy lời dạy bất hủ của Trạng Trình Nguyễn Bỉnh Khiêm *"Nhất tâm vạn sự thành"* làm tôn chỉ, cũng như tận dụng tối đa sự hỗ trợ của các doanh nghiệp, đối tác bạn hàng trong, ngoài nước và kế thừa những giá trị truyền thống tốt đẹp do các thế hệ trước để lại.., với thương hiệu mới là Công ty Hàng hải Đông Đô *(DONG DO MARINE)*, Ban Lãnh đạo đã chớp đúng thời cơ tăng tốc đầu tư - phát triển, mở rộng quy mô sản xuất với những bước đi mạnh dạn, nhưng vừa sức và phù hợp với nhu cầu thị trường. Đồng thời, tiếp tục khắc phục triệt để các yếu điểm, cũng như những tồn tại khác về công nghệ, tiền vốn, công nợ, chất lượng lao động, uy tín kinh doanh do lịch sử để lại và ưu tiên tập trung cải thiện chất lượng quản lý - điều hành doanh nghiệp, nguồn vốn con người trước một bước so với các dự án đầu tư phát triển trọng điểm...

- Trong thời gian từ năm 2000 - 2004, DONG DO MARINE đã nâng tổng trọng tải đội tàu vận tải biển chuyên dụng lên tới 61.350 DWT, tăng gấp gần 10 lần so với thời kỳ trước chỉ bằng vốn vay thương mại và vốn đối ứng tự huy động... Bắt đầu từ năm 2005, trong khuôn khổ thực hiện chủ trương trẻ hoá đội tàu vận tải biển hiện có và từng bước xử lý dứt điểm nhóm tàu biển pha sông cũ nát còn lại để phát triển sang các thị trường mới ngoài khu vực Đông Nam Á, Bắc Á như Nam Mỹ, Tây Phi... DONG DO MARINE đã ký hợp đồng đóng mới tàu chở hàng khô Đông Ba - 6.500 DWT *(đưa vào khai thác từ đầu tháng 6/2006)*, mua tàu Đông Thọ (10.094 DWT), đóng mới tàu chở hàng khô Đông Phú - 12.500 DWT và xây dựng kế hoạch phát triển nhóm tàu chở hàng khô cỡ handy size *(đến dưới 40.000 DWT/chiếc)* cho giai đoạn tiếp theo... để thay thế, bổ sung cho đội tàu vận tải biển hiện có khi đó.

- Có thể nói, những thành tựu nổi bật trong hoạt động đầu tư - phát triển và quản lý - khai thác đội tàu vận tải biển thời kỳ 2000 - 2004 cực kỳ quan trọng và là

nhân tố quyết định dẫn đến những thay đổi chung của DONG DO MARINE trong thời gian sau đó.

- Song song với chủ trương tăng cường phát triển đội tàu vận tải biển và thực hiện việc chiêu hiền đãi sỹ, chủ động cải thiện chất lượng lao động, DONG DO MARINE rất chú trọng đến công tác đầu tư mở rộng quy mô hoạt động, đa dạng hoá ngành nghề SXKD và tăng cường năng lực cạnh tranh thị trường cho các đơn vị trực thuộc như Chi nhánh Hải phòng, Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh... Ngoài ra, Công ty đã, đang và tiếp tục có kế hoạch xúc tiến đầu tư sang một số lĩnh vực kinh doanh tuy hoàn toàn mới mẻ so với truyền thống của mình, nhưng có rất nhiều triển vọng là cung ứng dịch vụ sửa chữa tàu biển và kinh doanh khách sạn, vận tải đường bộ, văn phòng cho thuê, du lịch lữ hành...

- Thực tế cho thấy, chủ yếu là bằng nội lực và sự vận động tự thân của chính mình, tập thể người lao động trong doanh nghiệp đã xử lý dứt điểm tất cả các tàn tích xấu do lịch sử để lại và cải thiện đáng kể chất lượng sống của người lao động, đóng góp ngày càng nhiều cho Ngân sách Nhà nước, Tổng công ty HHVN... Ngoài ra, còn chủ động tạo ra rất nhiều thế và lực để chuẩn bị vươn lên một tầm cao mới, phấn đấu trở thành *"một doanh nghiệp hàng hải loại vừa - phát triển bền vững - có bản sắc riêng ở Việt Nam"* sau khi chính thức chuyển sang hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần từ cuối năm 2006.

- Có thể nói, trong giai đoạn từ 2000 - 2006, do hội đủ các yếu tố *"Thiên thời - Địa lợi - Nhân hoà"* nên DONG DO MARINE đã có những bước phát triển mang tính chất bứt phá đầy sáng tạo, làm thay đổi toàn diện và sâu sắc mọi mặt hoạt động của doanh nghiệp, tạo ra một uy tín kinh doanh và thực lực kinh tế mạnh hơn hẳn tiền thân của mình là VISERITRANS trước đây.

2.2.5)- Giai đoạn từ tháng 12/2006 đến cuối năm 2008:

Sau khi chuyển sang hoạt động dưới hình thức *"công ty cổ phần"* vào cuối năm 2006, DONG DO MARINE tiếp tục phát triển rất tốt và cơ bản hoàn thành hầu hết các nhiệm vụ công tác, chỉ tiêu kinh tế do ĐHĐCĐ thường niên các năm giao cho:

- Về quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp: Công ty đã hoàn tất công tác sắp xếp, tổ chức lại bộ máy và lao động theo mô hình tổ chức mới, đồng thời hoàn thiện hệ thống văn bản quản lý nội bộ, nhằm cụ thể hóa các chuẩn mực và định chế quản trị, quản lý - điều hành mọi mặt hoạt động của doanh nghiệp theo quy định của Điều lệ, cũng như các Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên.

- Về hoạt động SXKD: Kết quả SXKD năm 2007 là rất tốt, thậm chí hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu về doanh thu, tổng lợi nhuận cả năm 2007 do ĐHĐCĐ lần thứ nhất giao. Đồng thời, DONG DO MARINE không chỉ tận dụng tối đa các cơ hội thị trường để ổn định và tăng mạnh kết quả SXKD, đầu tư - phát triển mà còn mở rộng thêm quy mô hoạt động, góp phần thực hiện chủ trương đa dạng hóa hoạt động SXKD theo đúng tinh thần các nghị quyết của ĐHĐCĐ, HĐQT Công ty, tạo ra nhiều tiền đề tốt đẹp cho sự phát triển.

- Về đầu tư - phát triển: Hầu hết các chỉ tiêu về đầu tư phát triển trong các năm từ 2006 - 2008 đã được Công ty hoàn thành, trong đó có Dự án đóng mới tàu Đông Phú/12.500 DWT đã được hoàn thành và đưa vào khai thác từ 04/02/2009 với tổng mức đầu tư 13.508.940 USD. Đầu tư 02 tàu chở container chuyên dụng Đông Du và Đông Mai với trọng tải 580 TEU/chiếc...

2.2.6)- Giai đoạn từ 2009 đến nay:

Từ tháng 8/2008 đến nay, cũng như các doanh nghiệp khác cùng ngành, hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là kinh doanh và khai thác vận tải biển nên hoạt động của Công ty bị ảnh hưởng lớn của suy thoái. Nhận thức được điều này, Lãnh đạo Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp nhằm

duy trì nguồn thu, cắt giảm tối đa chi phí, tập trung quản lý chặt chẽ tình trạng kỹ thuật đội tàu, tăng cường các hoạt động SXKD phụ trợ và dịch vụ khác... để hoàn thành các chỉ tiêu SXKD do ĐHĐCĐ giao cho và chờ đợi thị trường phục hồi.

Trong giai đoạn này, về tổ chức sản xuất và đầu tư, Công ty đã thực hiện một số công việc như sau:

+ Dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác Nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng đã hoàn thành việc đầu tư. Tháng 4/2009, Công ty đã góp vốn cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập Công ty TNHH Hai thành viên Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS) với số vốn điều lệ là 100 tỷ đồng trên cơ sở Dự án nêu trên (DONG DO MARINE góp 49% và VINALINES góp 51% vốn điều lệ). Tuy nhiên, do Công ty hoạt động không hiệu quả, nên trong năm 2015, tài sản chính của Công ty là Ụ nổi VDS01 đã phải chuyển nhượng cho đối tác khác và Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cũng đang chờ thực hiện các bước tiếp theo để thoái hết vốn khỏi Công ty này.

+ Dự án đầu tư tàu chở hàng rời Đông Thanh/28.502 DWT: Đây là tàu cỡ handy-size được Công ty đầu tư vào tháng 8/2009 với tổng mức đầu tư 283 tỷ đồng. Hiện nay, tàu đang hoạt động bình thường theo hình thức tự khai thác kết hợp với cho thuê định hạn.

+ Triển khai xây dựng và đưa vào sử dụng "Dự án xây dựng Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô" tại số 47 Lương Khánh Thiện, Hải Phòng với tổng mức đầu tư gần 03 (ba) tỷ đồng.

Tuy nhiên, do phải đối phó với những khó khăn nhiều mặt trên thị trường, trong giai đoạn này, Công ty đã phải tổ chức bán, thanh lý một số tài sản nhằm cải thiện nguồn tiền mặt và cân đối lại năng lực tài chính của mình:

+ Năm 2009 bán tàu Đông Hồ trọng tải 6.868DWT với giá 2,780 triệu USD.

+ Năm 2010 bán các tài sản trên khu đất lưu không tại ngõ 230 Lạc Trung với giá 1,571 tỷ đồng và khu kho bãi 10.000 m2 tại Hải An, Hải Phòng với giá 14,6 tỷ đồng.

+ Năm 2011 chuyển nhượng quyền thuê đất tại số 11 đường Biệt Thự, phường Lộc Thọ, thành phố Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa với giá là 18,5 tỷ đồng.

+ Trong thời gian này, công ty đầu tư một số đầu kéo container ở Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng và tại thành phố Hồ Chí Minh.

- Vốn điều lệ và quá trình niêm yết

+/ Số vốn điều lệ từ khi bắt đầu chuyển sang hoạt động dưới hình hức *"công ty cổ phần"* của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là 89.200.000.000 đồng *(tám mươi chín tỷ, hai trăm triệu đồng)*, tương ứng được phát hành thành 8.920.000 cổ phần *(tám triệu, chín trăm hai mươi nghìn cổ phần)* với mệnh giá 10.000 đồng/cổ phần *(mười nghìn đồng một cổ phần)*.

+/ Ngày 08/7/2008, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã niêm yết 8.920.000 cổ phần của mình tại Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh với mã chứng khoán là DDM *(Quyết định số 74/QĐ-SGDHCM, ngày 08/07/2008 của Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh)*.

+/ Ngày 03/01/2009, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã thực hiện xong *"Phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2008 và Phương án sử dụng vốn thu được từ đợt phát hành và niêm yết bổ sung cổ phiếu phát hành thêm"*. Theo đó, Công ty đã bổ sung thêm 33.244.950.000 đồng *(ba mươi ba tỷ, hai trăm bốn mươi bốn triệu, chín trăm năm mươi nghìn đồng)* vào vốn điều lệ, tăng tổng vốn điều lệ từ 89.200.000.000 đồng (8.920.000 cổ phần) lên thành 122.444.950.000 đồng (12.244.495 cổ phần).

(Trong tổng số 122.444.950.000 đồng (12.244.495 cổ phần) thì cổ đông Nhà nước nắm giữ 5.996.573 cổ phần *(bằng 48,97%)* và các cổ đông khác nắm giữ 6.247.922 cổ phần *(bằng 51,03%)* còn lại)

+/ Ngày 12/03/2013, Sở GDCK thành phố Hồ Chí Minh có Quyết định số 71/2013/QĐ-SGDHCM về việc hủy niêm yết cổ phiếu DDM do Công ty có lỗ lũy kế đến ngày 31/12/2012 là 127,021 tỷ đồng vượt quá vốn điều lệ thực góp của Công ty là 122,444 tỷ đồng theo Báo cáo tài chính kiểm toán năm 2012 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô, thuộc diện hủy niêm yết theo quy định tại điểm đ Khoản 1 Điều 60 Nghị định 58/2012/NĐ-CP ngày 20/07/2012 của Chính phủ. Kể từ ngày 10/04/2013, cổ phiếu DDM chính thức hủy niêm yết trên Sở giao dịch chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh và trở thành Công ty đại chúng chưa niêm yết.

+/ Kể từ ngày 15/12/2014, cổ phiếu của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô bắt đầu giao dịch trên Thị trường UPCOM tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội theo Quyết định số 655/QĐ-SGDHN ngày 28/11/2014 của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội về việc *"Chấp thuận đăng ký giao dịch cổ phiếu CTCP Hàng hải Đông Đô"*.

Những thành tích đã đạt được:

Với thành tích lao động sáng tạo và hiệu quả trong thời kỳ 1999 - 2006 tập thể người lao động và một số cá nhân có thành tích cao trong Công ty đã vinh dự được Nhà nước, Chính phủ, Bộ GTVT, Tổng liên đoàn Lao động Việt Nam... tặng thưởng Huân chương Lao động Hạng ba (tháng 8/2005) và rất nhiều cờ thi đua, bằng khen, giấy khen khác.

2. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

2.1- Ngành nghề kinh doanh

Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh *(thay đổi lần thứ 4)* số 0100105253 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp ngày 06/11/2015.

Công ty CP Hàng hải Đông Đô có các ngành nghề kinh doanh như sau:

Ngành nghề kinh doanh chính:

- Vận tải hàng hóa bằng đường biển;
- Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải;
- Đại lý và môi giới vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ;
- Đào tạo bổ sung, tu nghiệp định kỳ, bồi dưỡng nâng cao trình độ, cập nhật kiến thức, kỹ năng cho thuyền viên và cung ứng thuyền viên.

Trong các năm gần đây, vận tải biển luôn là lĩnh vực hoạt động chiếm tỷ trọng lớn nhất (trên 90%) trong cơ cấu doanh thu của toàn Công ty.

2.2- Địa bàn hoạt động

Trong những năm gần đây, hình thức hoạt động chủ yếu của Công ty là cho thuê tàu định hạn và trực tiếp khai thác nguồn hàng để vận chuyển. Khách hàng thuê tàu của Công ty chủ yếu là các công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia, Trung Quốc và Việt Nam. Phạm vi hoạt động đội tàu của Công ty chủ yếu là khu vực châu Á.

Ngoài ra, Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng và thành phố Hồ Chí Minh còn tổ chức hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe đầu kéo container ở khu vực các tỉnh phía Bắc và phía Nam.

3. Thông tin về mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý

3.1- Mô hình quản trị: Công ty được tổ chức theo hình thức công ty cổ phần.

3.2- Cơ cấu bộ máy quản lý:

DONG DO MARINE hiện được tổ chức và quản trị - điều hành trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2014, Luật Chứng khoán 2006 (Sửa đổi bổ sung năm 2010, năm 2013) và Điều lệ Công ty *(đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm tài chính 2015 sửa đổi - bổ sung kể từ tháng 04/2016)* cũng như các quy định pháp luật liên quan khác của Nhà nước CHXHCN Việt Nam.

3.2.a/ Cơ quan Công ty:

Trụ sở chính: Tầng 19 Tháp Văn phòng Quốc tế Hòa Bình, 106 Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

Điện thoại: (04) 37556140/37556141 Fax: (04) 37556149

Website: www.dongdomarine.com.vn

Email: dongdo@dongdomarine.com.vn

3.2.b/ Trung tâm Thuyền viên Đông Đô:

Địa chỉ: 21 Võ Thị Sáu, Quận Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại: (031) 3921976, (031) 3920131 Fax: (031) 3920131

Email: crewcenter@dongdomarine.com.vn

3.2.c/ Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng:

Địa chỉ: 21 Võ Thị Sáu, Quận Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại: (031) 3551792 Fax: (031) 3552577

Email: haiphong@dongdomarine.com.vn

3.2.d/ Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Tp. Hồ Chí Minh

Địa chỉ: 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, Quận I, Tp. Hồ Chí Minh

Điện thoại: (08) 38241404 Fax: (08) 38224362

Email: saigon@dongdomarine.com.vn

3.2.e) Các công ty con, công ty liên kết (DDM góp cổ phần):

e.1- Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC):

Trụ sở chính : Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, Cầu Giấy, Hà Nội.

Điện thoại : (04) 3.7557965 Fax: (04).3.7558064

Email : DMDC@dongdomarine.com.vn

Lĩnh vực SXKD chính: Vận tải hàng hóa bằng đường biển

Vốn điều lệ : 50 tỷ VNĐ, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 4,5 tỷ đồng tương ứng 9% vốn điều lệ.

e.2- Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines)

Trụ sở chính : 21 Võ Thị Sáu, Ngô Quyền, Hải Phòng.

Điện thoại : (031)3.745588 Fax: (031)3.745858

Email : dhplines@dhplines.com.vn

Lĩnh vực SXKD chính: Vận tải hàng hóa bằng đường biển và đường bộ, kinh doanh logistic...

Vốn điều lệ: 30 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 6,3 tỷ đồng tương ứng 21% vốn điều lệ.

e.3- Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)

Trụ sở chính : thôn Trung, xã Phục Lễ, huyện Thủy Nguyên, thành phố Hải Phòng.

Điện thoại : (031).2672151 Fax: (031).3958929

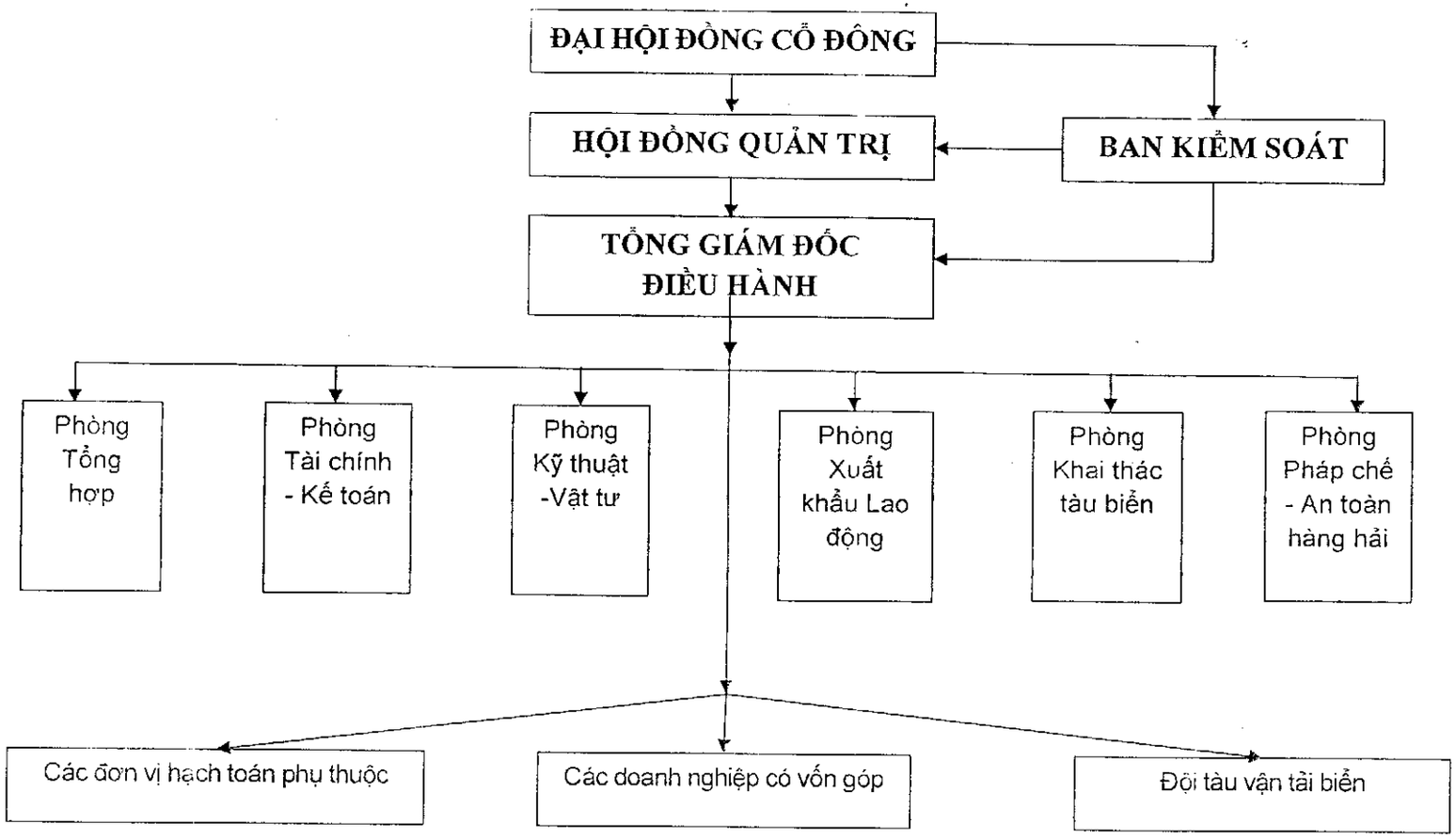
Email : VDS@dongdomarine.com.vn

Lĩnh vực SXKD chính: Sửa chữa tàu biển

Vốn điều lệ:100 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 49 tỷ đồng tương ứng 49% vốn điều lệ.

Hình 1 - Cơ cấu Tổ chức Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô

Hình 2 - Sơ đồ cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý - điều hành Công ty



3.3- Cơ cấu tổ chức Công ty (Mời xem hình 2)

3.3.a/ Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ):

Theo Luật Doanh nghiệp 2015 và Điều lệ hiện hành, ĐHĐCĐ là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của DONG DO MARINE, có quyền quyết định những vấn đề có ý nghĩa chiến lược như: quyết định cơ cấu tổ chức hoặc tổ chức lại, giải thể doanh nghiệp; quyết định các kế hoạch đầu tư dài hạn và chiến lược phát triển; quyết định cơ cấu vốn và mua bán tài sản có giá trị từ 35% tổng giá trị tài sản trở lên; quyết định mức chi trả cổ tức, phát hành cổ,phiếu và trái phiếu; bổ nhiệm và bãi miễn các thành viên HĐQT, Ban Kiểm soát...

3.3.b/ Hội đồng quản trị (HĐQT):

HĐQT là tổ chức quản lý cao nhất do ĐHĐCĐ trực tiếp bầu, gồm 07 (*bảy*) thành viên với nhiệm kỳ 05 năm. HĐQT có trách nhiệm quản lý hoạt động SXKD của doanh nghiệp, có đầy đủ quyền hạn cần thiết để nhân danh DONG DO MARINE quyết định mọi vấn đề liên quan đến trách nhiệm của mình, trừ các vấn đề thuộc quyền hạn của ĐHĐCĐ hoặc đã ủy quyền cho Tổng giám đốc Công ty.

HĐQT có trách nhiệm giám sát Tổng giám đốc và các cán bộ quản lý khác.

Các thành viên HĐQT bầu Chủ tịch HĐQT.

3.3.c/ Ban Kiểm soát:

Ban Kiểm soát do ĐHĐCĐ trực tiếp bầu và có 03 (*ba*) thành viên với nhiệm kỳ tối đa là 05 năm. Ban Kiểm soát là cơ quan trực thuộc ĐHĐCĐ và có nhiệm vụ giám sát, kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp trong các hoạt động quản lý - điều hành, hoạt động kinh doanh, hoạt động tài chính... của DONG DO MARINE.

3.3.d/ Tổng giám đốc:

Tổng giám đốc Công ty do HĐQT lựa chọn, bổ nhiệm trong số các thành viên HĐQT hoặc thuê tuyển trên cơ sở hợp đồng lao động với thời hạn 05 năm. Tổng giám đốc Công ty là đại diện theo pháp luật của DONG DO MARINE và có quyền, trách nhiệm điều hành hoạt động thường ngày của doanh nghiệp trên cơ sở các nghị quyết của ĐHĐCĐ, HĐQT...

Tổng giám đốc Công ty có một số Phó Tổng giám đốc giúp việc do HĐQT quyết định bổ nhiệm, miễn nhiệm theo đề nghị của Tổng giám đốc.

3.3.e/ Các phòng, ban tham mưu, nghiệp vụ (06):

Chức năng nhiệm vụ của các phòng ban trong Công ty:

e.1/ Phòng Tổng hợp:

- Tổ chức - cán bộ, lao động - tiền lương, quản lý và phát triển nguồn nhân lực, thi đua - khen thưởng - kỷ luật.
- Nghiên cứu, quy hoạch và thực hiện các dự án đầu tư - phát triển của Công ty
- Xây dựng kế hoạch, phân tích - đánh giá hiệu quả SXKD định kỳ của toàn Công ty và tình hình thị trường liên quan.
- Hành chính, lễ tân và quản trị văn phòng.
- Y tế, bảo hiểm xã hội và chăm sóc sức khoẻ người lao động.

e.2/ Phòng Tài chính - Kế toán:

- Thực hiện, quản lý các hoạt động tài chính - kế toán, nghiệp vụ kế toán và giám sát việc thực hiện chế độ sử dụng vốn, quỹ, tài sản trong toàn Công ty.
- Hướng dẫn, kiểm tra - đôn đốc các đơn vị trực thuộc hoặc cá nhân liên quan thực hiện đúng chế độ tài chính - kế toán hiện hành và Quy chế tài chính của Công ty.

- Tìm kiếm, khai thác các nguồn vốn phục vụ nhu cầu đầu tư - phát triển và SXKD của toàn Công ty; nghiên cứu các biện pháp huy động vốn góp thông qua phát hành, tái cơ cấu tỷ lệ vốn thông qua thị trường chứng khoán.

e.3/ Phòng Kỹ thuật - Vật tư:

- Quản lý kỹ thuật và giám sát việc khai thác hoặc đóng mới các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Tổ chức sửa chữa - nâng cấp và bảo trì các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Cung ứng vật tư sửa chữa, phụ tùng thay thế cho các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Nghiên cứu ứng dụng các tiến bộ khoa học - kỹ thuật, công nghệ mới vào sản xuất.

e.4/ Phòng Khai thác tàu biển:

- Tổ chức kinh doanh - khai thác đội tàu vận tải biển của Công ty.
- Tham mưu cho lãnh đạo về định hướng đầu tư phát triển đội tàu phù hợp với thị trường vận tải biển.
- Tổ chức các hoạt động đại lý và môi giới hàng hải.

e.5/ Phòng Pháp chế - An toàn hàng hải:

* Về quan hệ quốc tế và quản lý tàu thuê:

- Duy trì, phát triển mối quan hệ giao dịch đối ngoại nhằm tổ chức thực hiện, phát triển các dự án đầu tư phát triển, quản lý tàu thuê.
- Quảng bá doanh nghiệp với các tổ chức, đối tác kinh doanh trong và ngoài nước.
- Phát triển thị trường đầu tư, tích cực hỗ trợ hoạt động SXKD của Công ty.

* Về pháp chế doanh nghiệp:

- Duy trì pháp chế hàng hải
- Duy trì hệ thống pháp chế doanh nghiệp.

* Về An toàn hàng hải:

- Thực hiện chức năng giám sát, kiểm tra (Superintendent) việc triển khai và duy trì hệ thống quản lý an toàn (ISM code), an ninh hàng hải (ISPS code), Công ước lao động hàng hải (MLC) của các phòng ban Công ty và toàn bộ đội tàu do Công ty quản lý.
- Tham mưu, tư vấn cho Tổng giám đốc về chuyên môn, nghiệp vụ trong việc đánh giá các nguyên nhân sự cố hàng hải. Thẩm định chất lượng thuyền viên trước khi điều động xuống tàu.

e.6/ Phòng Xuất khẩu lao động:

- Tham mưu cho Tổng giám đốc Công ty về hoạt động xuất khẩu lao động.
- Tổ chức triển khai, thực hiện các công tác có liên quan đến hoạt động xuất khẩu lao động.

4. Định hướng phát triển

4.1/ Các mục tiêu chủ yếu của Công ty

- Tập trung phát triển mảng kinh doanh chính của Công ty là khai thác đội tàu vận tải biển trên các tuyến quốc tế bằng nhóm tàu chở hàng khô, hàng rời cỡ từ handy - size trở xuống. Từng bước đổi mới cơ cấu đội tàu, tăng cường hiệu quả quản lý - khai thác đội tàu.

- Đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác như: vận tải bộ, đại lý vận tải container, cho thuê văn phòng, cung ứng lao động hàng hải trong và ngoài nước, xuất khẩu lao động, đại lý chủ tàu, quản lý tàu thuê, dịch vụ và môi giới hàng hải...

- Tiếp tục tiết giảm các chi phí không hợp lý, hoàn thiện hệ thống định mức và cơ chế quản lý có tính chuyên nghiệp cao, gia tăng hiệu quả quản lý - điều hành, phấn đấu giảm lỗ tiến tới bù đắp lỗ lũy kế của Công ty.

Mục tiêu trước mắt: Tập trung cân chỉnh năng lực tài chính, siết chặt quản lý - tiết kiệm chi phí, cải thiện mạnh mẽ chất lượng lao động và hiệu quả quản lý - điều hành doanh nghiệp với mục tiêu giảm lỗ, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, chống và tiến tới cắt lỗ kinh doanh càng sớm càng tốt.

Chiến lược phát triển trung và dài hạn: Xây dựng một doanh nghiệp vận tải biển hạng vừa, ổn định và bền vững.

4.2/ Các mục tiêu phát triển bền vững (môi trường, xã hội và cộng đồng) và chương trình chính liên quan đến ngắn hạn và trung hạn của Công ty:

Trong hoạt động SXKD, Công ty luôn hướng đến việc bảo vệ môi trường, sử dụng an toàn và tiết kiệm nhiên liệu, dầu nhờn và các nguyên vật liệu khác. Công ty luôn chủ động hướng tới việc sử dụng các thiết bị, máy móc có công nghệ tiên tiến để giảm thiểu các tác động đến môi trường xung quanh.

Công ty cùng Công đoàn Công ty và các phòng ban chuyên môn xây dựng, hướng dẫn, triển khai kế hoạch và tổ chức thực hiện công tác ATVSLĐ thường xuyên tại các tàu biển của Công ty và các tổ, đội sản xuất; niêm yết các quy tắc an toàn lao động tại nơi sản xuất để tuyên truyền, nâng cao ý thức, nhận thức về công tác an toàn, vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ trong sản xuất của người lao động.

Công đoàn Công ty thường xuyên quan tâm chăm lo đời sống, đại diện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp, chính đáng của đoàn viên và người lao động.

Định kỳ hàng tháng, thực hiện Quy chế Dân chủ ở cơ sở, Quy chế Tổ chức đối thoại tại nơi làm việc, Công đoàn cùng Ban Lãnh đạo Công ty tổ chức họp, truyền thông thông tin và lắng nghe, giải thích các ý kiến của đoàn viên, người lao động. Trong các cuộc họp đó luôn có nội dung phát động phong trào thi đua lao động và quản lý giỏi, phấn đấu hoàn thành tốt các chỉ tiêu SXKD trong từng tháng/quý góp phần hoàn thành nhiệm vụ cả năm của Công ty.

Thường xuyên tổ chức các hoạt động thăm hỏi CBNV và người thân của CBNV, sỹ quan, thuyền viên khi có đau ốm, hiếu/hỷ, hoàn cảnh khó khăn, đặc biệt quan tâm đến các thuyền viên và gia đình thuyền viên bị tai nạn lao động nặng để CNNV, thuyền viên, người lao động yên tâm làm việc. Quan tâm tặng quà cho các cháu thiếu nhi nhân ngày Quốc tế Thiếu nhi 1-6, Tết Trung Thu...

Tuyên truyền, vận động, giáo dục đoàn viên và người lao động về đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, nghị quyết, chủ trương công tác công đoàn.

Chỉ đạo, theo dõi các Tổ Công đoàn tổ chức các hoạt động chăm lo chế độ chính sách, phúc lợi cho người lao động, tuyên truyền giáo dục, tổ chức các phong trào thi đua yêu nước, hoạt động văn hóa, thể dục - thể thao, công tác phát triển Đảng trong công nhân lao động.

Tổ chức các phong trào thi đua yêu nước, tổ chức phát quà cho các cháu thiếu nhi là con CBCNV, sỹ quan, thuyền viên nhân ngày Quốc tế Thiếu nhi 1/6; Tặng quà Tết Trung thu cho gia đình các đoàn viên công đoàn; Phối hợp với Đảng ủy Công ty

triển khai việc học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh, tuyên truyền nội dung cụ thể các Nghị quyết và kết quả triển khai trong đời sống thực tế.

Trong năm 2016, Ban Nữ công phối hợp phát động các phong trào thi đua giỏi việc nước, đảm việc nhà. Tổ chức tuyên truyền các Nghị quyết của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, Nghị quyết, Chỉ thị của Công đoàn về công tác nữ công, về giới, bình đẳng giới. Tổ chức gặp mặt chị em nhân dịp kỷ niệm ngày 8/3...

Tổ chức và thường xuyên kiểm tra việc thực hiện Công ước Lao động hàng hải trên các tàu của Công ty.

Thực hiện quyên góp một ngày công thực tế trong toàn Công ty để ủng hộ đồng bào miền Trung bị lũ lụt với số tiền hơn 150 triệu đồng.

Công ty cũng hết sức quan tâm và nhiệt tình tham gia các hoạt động thiện nguyện, nhân đạo đối với học sinh nghèo tại huyện Yên Minh, tỉnh Hà Giang và đồng bào nghèo tại huyện Vĩnh Linh, tỉnh Quảng Trị...

4. Các yếu tố rủi ro:

1/ Rủi ro về kinh tế:

Những năm gần đây, nền kinh tế Việt Nam duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức trung bình khá so với các nước trong khu vực. Tốc độ tăng trưởng GDP năm 2011 đạt 5,89%, năm 2012 đạt 5,25%, năm 2013 đạt 5,42%, năm 2014 là 5,80%, năm 2015 là 6,68% và năm 2016 là 6,3%. So với các nền kinh tế khác trong khu vực, nền kinh tế Việt Nam được đánh giá là khá cởi mở, có môi trường đầu tư tương đối thuận lợi và nằm trong khu vực phát triển kinh tế - xã hội được xếp vào hàng năng động nhất thế giới hiện nay. Theo nhận định của các chuyên gia phân tích kinh tế, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì ở mức từ 6,5 - 7%/năm trong vài năm tới và có thể còn cao hơn nữa. Đi kèm với nó là sự tăng trưởng mạnh mẽ của ngành xuất nhập khẩu hàng hóa cả về giá trị và sản lượng. Thực tế cho thấy, hiện nay tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam luôn ở mức trên dưới 20%/năm và các mặt hàng xuất khẩu chủ lực ngày càng nhiều. Trong hai năm gần đây, Việt Nam đã cân bằng được cán cân xuất nhập khẩu và hướng tới trở thành nước xuất siêu.

Xét trên phương diện lý thuyết, đáng lẽ ra các yếu tố trên sẽ góp phần tạo ra những cơ hội phát triển mạnh mẽ cho ngành vận tải hàng hóa, trong đó có ngành vận tải hàng hóa bằng đường biển, nhưng do phần lớn khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam hiện nay vẫn thường được trao đổi theo phương thức "*mua CIF - bán FOB*" nên thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu vận tải biển quốc gia của Việt Nam nói chung và của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng tạm thời còn rất khiêm tốn. Đây là một trong những nguyên nhân có thể dẫn đến rủi ro trong kinh doanh đội tàu của Công ty, trong đó có cả tàu vận chuyển container chuyên dụng nếu chỉ hướng vào việc phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam hoặc tham gia vận chuyển trên các tuyến nội địa. Hy vọng trong những năm tới, khi Bộ Giao thông - Vận tải có những quy định mới, tình trạng này sẽ được cải thiện tốt hơn.

Các số liệu thống kê và đánh giá chuyên môn cho thấy thị trường vận tải biển và cho thuê tàu biển kể từ cuối năm 2008 đến nay gặp rất nhiều khó khăn. Mặc dù Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cũng như những doanh nghiệp cùng ngành khác đã rất nỗ lực trong việc khắc phục những khó khăn gặp phải nhưng vẫn không thể kiểm soát và chủ động được đối với những diễn biến của thị trường. Ngành vận tải biển vẫn đang gặp phải những khó khăn rất lớn từ việc cho thuê tàu, cụ thể là giá cho thuê tàu định hạn và cước vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đang nằm ở mức rất thấp *(giá cước/tiền*

cho thuê tàu giảm từ 50-90% so với cuối năm 2008 – thời kỳ cao điểm của thị trường vận tải biển) trong khi các chi phí khác ngày càng tăng thêm. Tình hình này được dự đoán là vẫn chưa thể cải thiện được trong vài năm tới.

Để có thể hạn chế những rủi ro do biến động của thị trường đối với việc khai thác đội tàu vận tải biển của mình, từ nhiều năm nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã quan tâm xây dựng một chiến lược kinh doanh riêng biệt, trong đó lấy phương thức cho thuê tàu định hạn và tự khai thác xen kẽ các tàu biển của mình trên tuyến quốc tế là chủ yếu, nhằm giảm nhẹ sự phụ thuộc vào nguồn hàng xuất nhập khẩu và thị trường vận chuyển nội địa. Đồng thời, tăng cường phát triển quan hệ với nhóm các chủ tàu, chủ hàng, người thuê định hạn có uy tín nước ngoài (đặc biệt là Nhật Bản) để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo duy trì hoạt động ổn định của đội tàu.

2/ Rủi ro về luật pháp:

Nhìn chung, tuy đã có nhiều tiến bộ so với những năm trước đây, hệ thống luật pháp của nước ta hiện nay chưa thật sự hoàn chỉnh, còn nhiều bất cập và nhìn chung ý thức tôn trọng pháp luật chưa cao. Thêm vào đó, vẫn còn nhiều quy định phức tạp chồng chéo và tình trạng quan liêu vẫn còn nặng nề trong các lĩnh vực hành chính, quản lý đầu tư, quản lý doanh nghiệp.., nên đã và chắc chắn sẽ còn làm ảnh hưởng đến kế hoạch tổ chức SXKD của các doanh nghiệp vận tải biển.

Hy vọng với chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc xây dựng một chính phủ kiến tạo, tạo thuận lợi, thông thoáng cho doanh nghiệp hoạt động và phát triển thì Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô sẽ nhận được những thuận lợi nhất định.

Từ nhiều năm nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn coi thị trường vận tải biển và thuê tàu quốc tế là thị trường phát triển chiến lược của mình. Tuy nhiên, do khả năng tương thích giữa hệ thống pháp luật quốc gia hiện nay với các định chế quốc tế hoặc luật pháp nước ngoài còn thấp và một số nguyên nhân chủ quan khác, nên có thể xảy ra một số trở ngại trong quá trình giao lưu kinh tế đối ngoại, trong đó có hoạt động SXKD của Công ty ở các thị trường bên ngoài.

Ngoài ra, pháp luật ở một số nước khác không minh bạch, không chặt chẽ, không phù hợp với thông lệ quốc tế nên dễ dẫn đến xung đột, tranh chấp giữa chủ tàu các nước với nhau và dễ gây thua thiệt cho đội tàu của Việt nam, trong đó có Công ty DDM.

Hiện nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô được quản trị điều hành dưới hình thức "*công ty cổ phần*" và tham gia đăng ký giao dịch trên thị trường chứng khoán UPCOM. hệ thống văn bản pháp luật liên quan vừa được xây dựng và hoàn thiện nên sẽ hạn chế những biến động về chính sách, ổn định môi trường hoạt động của Công ty

Mặc dù vậy, những rủi ro về luật pháp nêu trên là không đáng kể và với năng lực của chính mình cộng với sự hợp tác chặt chẽ với các tổ chức có liên quan, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô sẽ chủ động giảm thiểu được các rủi ro loại này.

3/ Rủi ro hội nhập:

Việc Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (*WTO*), chuẩn bị tham gia hiệp định TPP cũng như các hiệp định thương mại tự do khác và áp dụng chính sách mở cửa để hội nhập toàn diện về kinh tế hiện nay chắc chắn sẽ tiếp tục có những ảnh hưởng nhất định vào hoạt động kinh tế Việt Nam nói chung và Công ty nói riêng. Ở thời điểm hiện nay, với xuất phát điểm còn hạn chế về kinh tế, công nghệ và kinh nghiệm quản lý sẽ ảnh hưởng đáng kể đối với Công ty và các doanh nghiệp cùng ngành trong quá trình hội nhập, cạnh tranh quốc tế.

Tuy nhiên, do đã xác định được phương thức tổ chức SXKD chủ yếu là tập trung khai thác tàu biển trên các tuyến quốc tế và luôn luôn thực hiện nguyên tắc "*hợp tác cùng phát triển*" làm phương châm chỉ đạo cơ bản trong các hoạt động đầu tư, tổ chức SXKD, mở rộng thị trường và đào tạo "*nguồn vốn con người*", nên Công ty cổ phần Hàng hải

Đông Đô hoàn toàn có thể giảm thiểu được tình trạng cạnh tranh đối đầu, chủ động tránh những ảnh hưởng bất lợi trong quá trình hội nhập quốc tế của Việt Nam.

Có thể nói, rủi ro về hội nhập đối với doanh nghiệp là có thật, nhưng không đáng quan ngại và chủ yếu chỉ ảnh hưởng đến mảng kinh doanh logistics, đại lý vận chuyển container... khi mà Việt Nam sẽ buộc phải cho phép các hãng tàu quốc tế lớn gia tăng đầu tư trực tiếp vào các lĩnh vực này hoặc thành lập các công ty 100% vốn nước ngoài tại Việt Nam theo lộ trình cam kết khi gia nhập WTO.

4/ Một số rủi ro đặc thù:

a/ Rủi ro về biến động giá cả, thị trường, tỷ giá ngoại tệ:

Thực tế cho thấy, đối với các hoạt động dịch vụ vận tải thì nhóm rủi ro này luôn luôn được coi là có nhiều nguy cơ. Trong đó, đáng kể nhất là những rủi ro liên quan đến tình trạng thiếu ổn định của thị trường nhiên liệu, vật tư sửa chữa tàu biển gần đây và sự gia tăng cạnh tranh về giá cước vận chuyển, cước cho thuê tàu giữa các hãng tàu với nhau do sự mất cân đối giữa nguồn cung khả năng vận tải và nhu cầu vận tải.

Chi phí tổ chức hoạt động vận tải biển - tức mảng kinh doanh chủ yếu của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay - phụ thuộc khá nhiều vào giá dầu thô, dầu sản phẩm trên thế giới. Trong khi đó, tình hình bất ổn về kinh tế, chính trị - xã hội và các xung đột tôn giáo, sắc tộc ở nhiều quốc gia, cũng như tại một số nước chế biến - xuất khẩu dầu thô khác tiếp tục gây ra những ảnh hưởng tiêu cực đến giá nhiên liệu trên thị trường thế giới.

Phần lớn hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay đều đang diễn ra ở khu vực có thói quen thanh toán chủ yếu bằng USD, do vậy sự lên/xuống bấp bênh về tỷ giá giữa đồng USD so với đồng Việt Nam hiện nay cũng nên được coi là một rủi ro cần được quan tâm. Trong đó, chủ yếu liên quan đến chi phí đầu vào như giá dầu nhờn, nhiên liệu, vật liệu đóng mới - sửa chữa tàu, phụ tùng - thiết bị và các khoản vay dài hạn của Công ty.

Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển với các khách hàng chủ yếu là các Công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia... nên sản phẩm dịch vụ của Công ty cũng được coi là xuất khẩu, đồng tiền thu về phần lớn là Đô la Mỹ (USD). Mặt khác, 5/7 dự án đầu tư tàu biển của Công ty được thực hiện bằng cách vay vốn tín dụng bằng đồng USD để mua tàu biển từ các nước ngoài. Chính vì vậy, một rủi ro mang tính đặc thù là rủi ro về chênh lệch tỷ giá. Trong những năm gần đây, do tỷ giá VNĐ/USD tăng mạnh nên theo quy định của các chuẩn mực kế toán và các quy định hiện hành về tài chính, kế toán của nhà nước, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đang phải ghi nhận một khoản lỗ rất lớn từ việc phát sinh chênh lệch tỷ giá ngoại tệ (USD) và sẽ phân bổ dần khoản lỗ này vào các năm tiếp theo theo quy định.

Tuy nhiên, như đã trình bày ở trên, do chủ trương kinh doanh đối tàu biển của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là chủ động tìm kiếm và ký kết những hợp đồng cho thuê tàu định hạn với các doanh nghiệp có uy tín thương mại cao nên các rủi ro biến động giá cả trên sẽ được giảm thiểu ảnh hưởng đến SXKD ở mức thấp nhất.

b/ Rủi ro về tai nạn, hiểm họa thiên nhiên:

Không chỉ đối với Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô, mà với bất kỳ một doanh nghiệp cùng ngành nghề nào khác, các tai nạn hàng hải (*sai lầm nghề nghiệp của SQTV, đâm va, cháy nổ, mắc cạn thậm chí là chìm tàu, ô nhiễm môi trường ...*) hoặc các hiểm họa thiên nhiên bất khả kháng (*bão lũ, mưa dông, sét đánh, băng trôi, sóng thần...*) luôn được coi là nhóm rủi ro lớn, có nhiều nguy cơ bất lợi.

Các hoạt động SXKD khác như vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, sửa chữa - đóng mới tàu biển... cũng có khá nhiều rủi ro có thể dẫn đến những thiệt hại không nhỏ về người, phương tiện và ngày vận doanh.

Để giảm thiểu các rủi ro này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn luôn quan tâm đến việc duy trì và nâng cấp thường xuyên hệ thống quản trị - quản lý, điều hành doanh nghiệp theo đúng chuẩn mực quốc tế *(Bộ luật quốc tế về Quản lý an toàn hàng hải - ISM Code; Bộ luật quốc tế về An ninh tàu và bến cảng - ISPS Code; các quy phạm phân cấp tàu biển của VR, NK, DNV)*, cũng như tuân thủ triệt để các các qui định pháp luật hiện hành về phòng ngừa ô nhiễm môi trường, giảm nhẹ thiên tai, phòng chống cháy nổ và tai nạn lao động, tai nạn giao thông...

Đồng thời, bên cạnh việc thường xuyên tổ chức đào tạo - huấn luyện để nâng cao ý thức trách nhiệm và trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho người lao động, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã chủ động mua bảo hiểm cho tất cả các tài sản, phương tiện thiết bị có giá trị lớn và mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu, chủ xe cơ giới, bảo hiểm sinh mạng - thương tật cho người lao động.., nhằm hạn chế tối đa thiệt hại tài chính cho công ty nếu có rủi ro xảy ra.

5/ Rủi ro khác:

Tương tự như các doanh nghiệp khác của Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt lao động có trình độ chuyên môn hoặc có tay nghề cao phục vụ cho công việc nhất là cho nhu cầu hợp tác quốc tế và một hoạt động mà Công ty đang quan tâm là xuất khẩu lao động *(thuyền viên)* ra nước ngoài.

Để giải quyết vấn đề này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn đang tiếp tục thực hành chính sách "chiêu hiền - đãi sỹ" để nhanh chóng cải thiện chất lượng lao động và chủ động xây dựng các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao chất lượng, tay nghề SQTV, cán bộ quản lý.

Công ty có một thuận lợi rất cơ bản là đa số CBCNV hiện đều còn rất trẻ, thực sự có năng lực và đủ các điều kiện cần thiết để được đưa vào các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao theo kế hoạch nêu trên.

II/ Tình hình hoạt động, SXKD trong năm 2016:

A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:

Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2016:

1- Doanh thu: Tổng các khoản thu năm 2016 đạt 256,953 tỷ đồng.

1.1)- Doanh thu hoạt động vận tải biển:

Năm 2016, doanh thu hoạt động vận tải biển đạt 185,735 tỷ VNĐ (bằng 87,21% kế hoạch năm). Trong đó, tình hình thực hiện hoạt động đội tàu cụ thể như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2016 (VNĐ)	TH NĂM 2016 (VNĐ)	TH/KH (%)
1	- Đông Ba	24.782.280.000	13.127.041.065	52,97
2	- Đông Phong	29.081.926.600	27.231.726.415	93,64
3	- Đông An	29.965.460.000	21.545.190.756	91,90
4	- Đông Thọ	38.476.155.000	38.933.440.167	101,1
5	- Đông Du	21.584.731.000	17.167.001.738	79,53
6	- Đông Phú	26.438.720.000	28.700.529.502	108,5

7	- Đông Thanh	36.651.320.000	30.262.522.137	82,57
8	- Môi giới và khai thác tàu thuê	6.000.000.000	8.768.211.949	146,14
9	- Cho thuê thuyền viên	18.450.655.540	17.788.681.651	96,41
10	- Xuất khẩu thuyền viên	3.687.000.000	7.762.569.771	210,5

1.2)- Doanh thu các Chi nhánh:

+/ Chi nhánh Hải Phòng : 16,922 tỷ đồng (bằng 94,01% KH năm);

+/ Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh : 14,741 tỷ đồng (bằng 86,71% KH năm).

1.3)- Doanh thu hoạt động tài chính và các hoạt động khác: 11,986 tỷ đồng.

2- Chi phí:

Tổng chi phí các hoạt động năm 2016 là 374,040 tỷ đồng, bằng 98,37% kế hoạch năm, trong đó:

2.1)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí cho hoạt động vận tải biển năm 2016 là 294,391 tỷ đồng, bằng 98,61% kế hoạch năm, các chi phí chủ yếu như sau:

STT	TÊN TÀU	KH 2016 (VNĐ)	TH 2016 (VNĐ)	TH/KH(%)
1	- Đông Ba	38.096.000.000	28.404.993.040	74,56
2	- Đông Phong	33.339.000.000	38.490.922.393	115,45
3	- Đông An	35.194.000.000	27.193.807.419	77,27
4	- Đông Thọ	46.872.000.000	46.844.142.810	99,94
5	- Đông Du	48.564.000.000	49.710.734.323	102,36
6	- Đông Phú	38.824.000.000	39.603.960.613	102,01
7	- Đông Thanh	52.253.000.000	55.926.996.146	107,03
8	- Môi giới và khai thác tàu thuê	5.400.000.000	8.215.748.926	152,14
9	- Cho thuê thuyền viên	16.825.989.822	16.284.686.545	96,78
10	- Xuất khẩu thuyền	3.519.500.000	7.304.484.503	207,54

2.2)- Chi phí các Chi nhánh và chi phí khác:

- Chi hoạt động Chi nhánh Hải Phòng : 17,292 tỷ đồng, bằng 98,25% KH

- Chi hoạt động Chi nhánh TP. HCM : 13,973 tỷ đồng, bằng 85,20% KH

2.3)- Chi phí tài chính và chi khác : 24,209 tỷ đồng

3- Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh:

Kết quả hoạt động năm 2016 bị lỗ (-) 117,086 tỷ đồng so với kế hoạch là (-) 107,948 tỷ đồng. Trong đó:

3.1)- Thua lỗ từ hoạt động vận tải biển:

Trong năm 2016, hoạt động vận tải biển chịu khoản lỗ (-) 108,655 tỷ đồng, cụ thể:

STT	TÊN TÀU	KH 2016 (VNĐ)	TH năm 2016 (VNĐ)
1	- Đông Ba	-13.313.720.000	-15.277.951.975

2	- Đông Phong	-4.257.073.400	-11.259.195.978
3	- Đông An	-5.228.540.000	-5.648.616.663
4	- Đông Thọ	-8.395.845.000	-7.910.702.643
5	- Đông Du	-26.979.269.000	-32.543.732.585
6	- Đông Phú	-12.385.280.000	-10.903.431.111
7	- Đông Thanh	-15.601.680.000	-25.664.474.009
8	- Môi giới và khai thác tàu thuê	600.000.000	552.463.023
9	- Cho thuê thuyền viên	1.624.665.718	1.503.995.106
10	- Xuất khẩu thuyền viên	167.500.000	485.085.268

3.2)- Lợi nhuận từ các Chi nhánh:

- Chi nhánh Hải Phòng lỗ -370 triệu đồng/ KH lãi 400 triệu đồng.
- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh đạt 768 triệu đồng/KH 600 triệu đồng.

3.3)- Lỗ từ hoạt động tài chính và hoạt động khác: -12,223 tỷ đồng

Tổng hợp các chỉ tiêu toàn Công ty 2016 là:

- Tổng thu : 256.953.460.760 đồng;

- Lỗ : - 117.086.537.703 đồng

Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh từ năm 2014 - năm 2016

Đơn vị: đồng

Kết quả kinh doanh	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016
Doanh thu bán hàng	392.123.958.399	294.110.335.734	245.245.860.502
Giá vốn hàng bán	404.967.514.799	312.772.024.867	291.323.480.264
Lợi nhuận gộp	-12.843.556.400	-18.661.689.133	-46.077.619.762
Lợi nhuận thuần từ HĐKD	-118.724.104.296	-134.467.620.537	-122.953.742.029
Tổng LN kế toán sau thuế	-118.076.722.444	-138.429.050.033	-117.086.537.703

4/ Tình hình tài chính: (Theo báo cáo tài chính đã được kiểm toán)

Đơn vị: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2015	Năm 2016	Ghi chú
Tổng giá trị tài sản	972.524	896,136	Lợi nhuận từ SXKD và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2016 bị âm.
Doanh thu thuần từ hoạt động SXKD	294.110	245,246	
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-134.468	-122,954	
Lợi nhuận khác	-3.961	-5,867	
Lợi nhuận trước thuế	-138.429	-117,086	
Lợi nhuận sau thuế	-138.429	117,086	

– Các chỉ tiêu khác:

Doanh thu từ hoạt động vận tải biển/Tổng doanh thu: 72,28%

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

Các chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2016	Năm 2015
1. Bố trí cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn			
1.1 Bố trí cơ cấu tài sản			
- Tài sản dài hạn/Tổng tài sản	%	95,12	95,62
- Tài sản ngắn hạn/Tổng tài sản	%	4,88	4,38
1.2 Bố trí cơ cấu vốn			
- Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn	%	160,68	144,80
- Nguồn vốn chủ sở hữu/Tổng nguồn vốn	%	-60,68	-44,80
2. Khả năng thanh toán			
2.1 Tổng tài sản/Tổng nợ phải trả	Lần	0,62	0,69
2.2 Tài sản ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	1049	0,62
2.3 Tổng tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,07	0,16
3. Tỷ suất lợi nhuận			
3.1 Lợi nhuận/Doanh thu			
Lợi nhuận trước thuế/Doanh thu thuần+ Thu nhập hoạt động tài chính + Thu nhập khác	%	-45,57	-46,13
- Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần+ Thu nhập hoạt động tài chính + Thu nhập khác	%	-45,57	-46,13
3.2 Lợi nhuận/Tổng tài sản			
- Lợi nhuận trước thuế/Tổng tài sản	%	-13,07	-14,23
- Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản	%	-13,07	-14,23
3.3 Lợi nhuận sau thuế/Nguồn vốn Chủ sở hữu	%	21,53	31,77

B/ Tổ chức và nhân sự:

1/- Danh sách, tóm tắt lý lịch các thành viên trong Ban Điều hành:

1.1/ Ông Nguyễn Duy Luân (Sinh năm 1963) - Tổng giám đốc

– Ông Nguyễn Duy Luân *(Kỹ sư điều khiển tàu biển/Kỹ sư kinh tế Vận tải biển/Thuyền trưởng Hạng I)* hiện nay là thành viên Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc Công ty. Trước khi làm Tổng giám đốc Công ty, Ông Luân đã có nhiều năm làm việc tại Công ty và giữ các chức vụ như sau:

*. Từ 12/2006 đến nay: Thành thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.

*. Tổng giám đốc Công ty cổ phần hàng hải Đông Đô (11/2015 đến nay)

*. Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2009 - 10/2015).

*. Trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ Hàng hải Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007-3/2009);

*. Trưởng phòng Khai thác tàu biển Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003-12/2006)

*. Trưởng phòng Khai thác tàu biển Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (7/2003-9/2003);

*. Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002-6/2003);

*. Phó Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (11/1999-11/2002);

*. Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/1997-10/1999);

*. Thủy thủ, Phó 2, Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (1/1988-9/1997).

Số cổ phần do cá nhân ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 75.000 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Nguyễn Duy Luân được đại diện nắm giữ là 15% vốn điều lệ.

1.2/ Ông Đoàn Minh An (Sinh năm 1976) - Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng

– Ông Đoàn Minh An *(Cử nhân Tài chính kế toán)* hiện nay là ủy viên HĐQT Công ty, Phó tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty. Trước khi được bổ nhiệm, Ông Đoàn Minh An có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

*. Từ 04/2012 đến nay: Thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô

*. Phó tổng giám đốc kiêm Kế toán trưởng Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2013 – nay).

*. Kế toán trưởng - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2008 - 09/2013)

*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 2/2008);

*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty Hàng hải Đông Đô (2/2004 - 12/2006);

*. Chuyên viên Phòng TCKT thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 01/2004);

*. Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư, Phòng TCKT thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/2000 - 9/2003);

*. Nhân viên Kế toán Công ty TNHH Việt Nhật - Hải Phòng (7/1999 - 6/2000).

Số cổ phần do cá nhân ông Đoàn Minh An nắm giữ đến ngày 09/03/2017: 0 cổ phần.

1.3/ Ông Cao Tiến Dũng (sinh năm 1961)- Phó Tổng giám đốc

– Ông Cao Tiến Dũng *(Kỹ sư điều khiển tàu biển)* hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Giám đốc Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc công ty, ông Cao Tiến Dũng đã có thời gian công tác và làm việc tại Công ty như sau:

*. 10/2009 đến nay: Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô.

*. Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô (1/2007-9/2009);

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông (5/2006-12/2006);

*. Phó Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2004- 4/2006);

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 9/2004);

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002 - 9/2003);

*. Trưởng phòng Nhân chính - Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1999 -11/2002);

*. Phó Giám đốc khai thác - Xí nghiệp Lash cứu hộ thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1996 - 7/1999);

*. Thủy thủ, Sỹ quan boong trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (3/1988 - 7/1996).

Số cổ phần do ông Cao Tiến Dũng đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 80.000 cổ phần.

1.4/ Ông Nguyễn Thế Hưng (sinh năm 1962) - Phó Tổng giám đốc

Ông Nguyễn Thế Hưng *(Kỹ sư điện tàu biển; Cử nhân Quản trị kinh doanh)* hiện nay là ủy viên HĐQT, Phó Tổng giám đốc Công ty. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc công ty, ông Nguyễn Thế Hưng đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

*. Từ 04/2012 đến nay: Thành thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.

*. Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (11/2014 đến nay).

*. Trưởng phòng Tổng hợp Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2010 - 10/2014).

+ Trưởng Phòng Kế hoạch và Phát triển dự án - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (01/2006 - 9/2010).

*. Phó trưởng Phòng Kinh doanh đối ngoại và Pháp chế - Công ty Hàng hải Đông Đô (02/2004 - 12/2005).

*. Phó trưởng phòng Kế hoạch và Đầu tư/ Phòng Tổng hợp - Công ty Hàng hải Đông Đô (12/2002 - 01/2004).

*. Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư - XNLH Vận tải biển pha sông (05/1999 - 11/2002).

*. Đảm nhiệm các chức danh Thợ điện, Sỹ quan điện tàu biển - XNLH Vận tải biển pha sông (06/1986 - 04/1999).

Số cổ phần do ông Nguyễn Thế Hưng đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 21.800 cổ phần.

1.5/ Ông Bùi Đình Hưởng (sinh năm 1969) - Phó Tổng giám đốc

- Ông Bùi Đình Hưởng *(Kỹ sư khai thác máy tàu thủy)* hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty. Trước khi là Phó Tổng giám đốc Công ty, ông Bùi Đình Hưởng đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

*. Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư (Từ tháng 01/2008 - 10/2015)

*. Phó trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (05/2007 - 12/2007)

*. Chuyên viên Phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty Hàng hải Đông Đô/Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2005 - 05/2007)

*. Thuyền viên - Công ty vận tải và Thuê tàu biển Việt Nam (06/1997 - 03/2005)

*. Công tác tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (05/1995 - 05/1997)

*. Thuyền viên thuộc XNLH Vận tải Biển pha sông (03/1992 - 04/1995)

Số cổ phần do ông Bùi Đình Hưởng đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 960 cổ phần.

2/- Danh sách, tóm tắt lý lịch các cá nhân trong Ban điều hành các đơn vị thành viên:

2.1/ Ông Đinh Hữu Khương (Sinh năm 1959) - Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng.

- Ông Đinh Hữu Khương *(Kỹ sư máy xếp dỡ)* là người am hiểu và nhiều năm kinh nhiệm về tổ chức kinh doanh/dịch vụ logistics và maketting. Trước khi làm Giám đốc Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng, ông Đinh Hữu Khương có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

*. Trợ lý Tổng giám đốc - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (3/2007 -9/2007);

*. Trưởng phòng Maketting - Công ty Liên doanh Vận tải quốc tế Việt Nhật (1996- 2/2007);

*. Trưởng phòng Khai thác nghiệp vụ - Viconship Hải Phòng (1994- 1995);

*. Chuyên viên kỹ thuật - Viconship Hải Phòng (1983 - 1993).

Số cổ phần do ông Đinh Hữu Khương đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 0 cổ phần.

2.2/ Ông Nguyễn Huy Huân (sinh năm 1961) - Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Ông Nguyễn Huy Huân (Kỹ sư khai thác máy tàu biển) có thời gian công tác trước khi làm Giám đốc Chi nhánh như sau:

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (01/2007- 12/2009);

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (8/2004 - 12/2006);

*. Chuyên viên thuộc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (10/2003- 7/2004);

*. Chuyên viên thuộc Chi nhánh Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông tại thành phố Hồ Chí Minh (1/2002- 9/2003);

*. Máy trưởng trên các tàu biển thuộc Công ty Vận tải biển Sài gòn (01/1997 – 12/2001);

*. Thợ máy tàu biển - Xí nghiệp Liên hợp vận tải biển pha sông (1995 - 1996).

Số cổ phần do ông Nguyễn Huy Huân đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 0 cổ phần.

2.3/ Ông Cao Tiến Dũng - Phó Tổng giám đốc kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô
(xin xem Mục II.B điểm 1.3 phía trên).

3)- Quyền lợi của Ban Giám đốc Công ty và Giám đốc các đơn vị thành viên:

- Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô xây dựng kế hoạch tiền lương dựa trên kết quả SXKD được thông qua tại Đại hội đồng cổ đông hàng năm, có sự phê duyệt của HĐQT Công ty. Trên cơ sở đó, Công ty xây dựng các Quy chế phù hợp với tình hình SXKD của Công ty.

- Công ty hiện đang áp dụng Quy chế trả lương và các Thang/Bảng lương cho tất cả các vị trí trong Công ty theo năng lực/khả năng đáp ứng công việc được giao.
- Ban Giám đốc Công ty được trả lương dựa vào kết quả kinh doanh của Công ty và sự công hiến của từng cá nhân cho sự phát triển SXKD. Mức lương tương xứng với đóng góp của mỗi vị trí/công việc được giao đảm nhiệm.
- Giám đốc các Công ty thành viên được quyền chủ động trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương, thưởng.
- Các chế độ khác như BHXH, BHYT, BHTN được thực hiện đầy đủ theo đúng quy định của Luật Lao động.

4/ Thay đổi trong Ban điều hành:

Trong năm 2016, không có thay đổi trong Ban điều hành Công ty.

5/ Số lượng cán bộ, nhân viên. Tóm tắt chính sách đối với người lao động:

5.1)- Số lượng lao động và cơ cấu lao động:

Đến 31/12/2016, toàn Công ty có 447 lao động (giảm 14 người so với 31/12/2015), trong đó:

- Cơ quan Công ty và Trung tâm thuyền viên : 66 người (giảm 5 người);
- Thuyền viên : 329 người (giảm 03 người).
- Chi nhánh TP. HCM : 17 người (giảm 04 người);
- Chi nhánh Hải Phòng : 35 người (giảm 02 người).

5.2). Các chính sách đối với người lao động:

5.2.1) Chính sách phát triển nguồn nhân lực:

Do luôn xác định yếu tố *"nguồn vốn con người"* có tầm quan trọng đặc biệt và là nhân tố quyết định thành bại của doanh nghiệp nên Ban Lãnh đạo Công ty đã và sẽ tiếp tục quan tâm đến việc nâng cao chất lượng lao động.

Có thể tóm lược các biện pháp cơ bản để phát triển nguồn nhân lực của DONG DO MARINE như sau:

- Ưu tiên tuyển chọn và đưa cán bộ quản lý, chuyên viên nghiệp vụ có năng lực tham gia các khoá đào tạo, cập nhật kiến thức chuyên môn để phục vụ cho các kế hoạch đầu tư phát triển, tổ chức sản xuất kinh doanh của Công ty.

- Quan tâm bảo vệ quyền lợi và cải thiện chất lượng cuộc sống (lương, chế độ bảo hiểm, chăm sóc y tế, đời sống tinh thần...), môi trường làm việc thuận lợi cho tập thể người lao động trong Công ty.

- Áp dụng chính sách với người lao động hợp lý để thu hút ngày một nhiều hơn đội ngũ cán bộ quản lý, sỹ quan thuyền viên, chuyên viên có trình độ, năng lực và tâm huyết từ nơi khác về làm việc cho DONG DO MARINE, khắc phục tình trạng thiếu nhân lực có trình độ cao.

- Bên cạnh việc tiếp tục sàng lọc, giảm thiểu các lao động yếu tay nghề hoặc không đủ tiêu chuẩn tái đào tạo để sử dụng lâu dài, Công ty sẽ tập trung phát triển thêm các lao động mới, trẻ hơn và có trình độ chuyên môn phù hợp hơn.

- Tuyển chọn cho những sinh viên, học sinh có năng lực ngay từ sau khi đã hoàn tất chương trình cơ bản bằng các hợp đồng tài trợ học bổng - tuyển dụng để chủ động chuẩn bị nguồn nhân lực cho nhu cầu phát triển lâu dài.

- Áp dụng chính sách trả lương, thưởng (nếu có) theo thỏa thuận đối với cho từng nhóm đối tượng tùy theo năng lực, trình độ, hiệu quả công tác, chất lượng chuyên môn và nhu cầu đầu tư phát triển của doanh nghiệp để khuyến khích người lao động gắn bó với Công ty.

5.2.2) Chính sách lương, thưởng, phúc lợi:

- Hiện nay Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô, trên cơ sở vận dụng pháp luật hiện hành, tự xây dựng, đăng ký với cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền hệ thống thang, bảng lương riêng.

- HĐQT Công ty đã quyết định tổ chức điều hành doanh nghiệp dưới hình thức *"công ty mẹ - con"* và Cơ quan Công ty đóng vai trò "công ty mẹ". Các công ty con được hưởng quyền tự chủ trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương cho người lao động... Việc trả lương không được vượt quá tổng quỹ lương hàng năm và quỹ lương thưởng thêm nếu có lợi nhuận vượt mức do HĐQT giao cho Tổng Giám đốc Công ty.

Một chế độ tiền lương hấp dẫn và gắn liền với hiệu suất công tác của từng người lao động luôn được coi là một trong những công cụ quan trọng để thực hiện chính sách thu hút và động viên tập thể người lao động trong doanh nghiệp.

- Định kỳ hàng tháng trả lương cho Cán bộ, nhân viên. Riêng đối với sỹ quan thuyền viên, Công ty sẽ trả lương vào tài khoản, trả trực tiếp trên tàu hoặc trả cho gia đình theo ủy quyền mỗi tháng một lần.

- Ngoài các chính sách, chế độ thực hiện trên cơ sở *"Thoả ước lao động tập thể"* được Công đoàn Công ty - đại diện người lao động ký với Tổng giám đốc Công ty, DONG DO MARINE còn áp dụng các chính sách hỗ trợ như: Ưu tiên tuyển dụng đối với những trường hợp là con, em ruột của người lao động nếu đáp ứng yêu cầu tuyển dụng quy định tại Quy chế Tuyển dụng lao động hiện hành; Trợ cấp khó khăn đột xuất khi bố mẹ ruột, vợ hoặc chồng, con cái của người lao động bị ốm đau, bệnh tật, tai nạn; Thực hiện chính sách thăm hỏi, hiếu - hỷ đối với người lao động theo quy định chung; Tổ chức cho người lao động đi tham quan, nghỉ mát hàng năm và được hưởng chế độ thưởng động viên vào các ngày lễ, tết hoặc khi có công lao đột xuất...

C/ Tình hình đầu tư tài sản cố định, thực hiện các dự án:

1)- Dự án đầu tư đầu kéo container:

1.1 Nhằm tăng chất lượng và khả năng cạnh tranh cho đội xe của Chi nhanh TP. Hồ Chí Minh, Công ty đã cho phép đơn vị đầu tư 02 sơ mi rơ moóc nhãn hiệu Liang Feng, sản xuất tại Trung Quốc, với tổng giá trị đầu tư là 487.754.544 VNĐ và 01 đầu kéo container (đã qua sử dụng) nhãn hiệu International của Mỹ, với giá trị đầu tư là 741.615.455 VNĐ. Đây là tài sản thuộc "Dự án Đầu tư - Khai thác 01 đầu kéo container và 02 rơ moóc của Chi nhánh TP. HCM" đã được HĐQT phê duyệt theo Quyết định số 64/QĐ-HĐQT-II ngày 15/6/2016.

1.2 Theo Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên 2015, Công ty tiếp tục thực hiện các thủ tục nhằm thoái/giảm vốn tại VDS theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2014 của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, Công ty đã tích cực phối hợp cùng VDS và các bên liên quan hoàn tất việc chuyển nhượng Ụ nổi 8.850 DWT cho Tổng công ty Ba Son đồng thời đang triển khai tìm kiếm các đối tác có nhu cầu để chuyển nhượng quyền sử dụng 18,3 ha đất và các tài sản trên đất khác.

1.3 Việc tiến hành các bước để tuyên bố phá sản Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC) cũng chưa thể thực hiện được do nhiều nguyên nhân khác nhau.

D/ Tình hình hoạt động SXKD của các công ty con, công ty liên kết:

- Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines):

Trong năm 2016, Công ty DHP Lines tiếp tục thực hiện các hoạt động chính như vận tải bộ, logistic, giao nhận, khai thuê hải quan ... Công ty cũng ở trong tình hình khó khăn chung như 02 chi nhánh thuộc Công ty là lượng hàng hóa ít, cạnh tranh mạnh và phí, lệ phí tăng cao...

Kết quả SXKD của Công ty DHP Lines năm 2016 như sau:

+/ Doanh thu : 8.471,625 triệu đồng

+/ Lợi nhuận : -132,920 triệu đồng

- Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS):

Do tập trung cho công tác chuyển nhượng ụ nổi và tài sản trên đất theo yêu cầu của các bên, năm 2016, hoạt động sửa chữa tàu của VDS không nhiều. Kết quả SXKD trong năm của Công ty như sau:

+/ Doanh thu : 273,603 triệu đồng

+/ Lỗ : -241,959 triệu đồng

- Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC):

Năm 2016, Công ty DMDC không có hoạt động kinh doanh nào vì các hoạt động kinh doanh của Công ty đã ngừng hoạt động và nguồn vốn chủ sở hữu không đảm bảo.

E. Cơ cấu cổ đông, thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu:

a/ Cổ phần:

Tổng số cổ phần của Công ty là 12.244.495 cổ phần, trong đó:

*/ Xét theo loại cổ phần: 100% là cổ phần phổ thông.

*/ Xét theo tính chất lưu hành, số cổ phần trên được chia ra 12.244.492 cổ phần đang lưu hành và 03 cổ phần là cổ phiếu quỹ.

b/ Cơ cấu cổ đông:

Tính đến ngày 09/03/2017, cơ cấu cổ đông được phân loại như sau:

*/ Xét theo số lượng nắm giữ:

- Cổ đông Nhà nước (cũng là cổ đông nắm cổ phần chi phối): 48,97%

- Cổ đông ngoài nhà nước: 51,03%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước: 99,98

- Cổ đông nước ngoài: 0,02%

c/ Giao dịch cổ phiếu quỹ:

Số cổ phiếu quỹ là 03 cổ phần. Trong năm, Công ty không giao dịch cổ phiếu quỹ.

F. Báo cáo tác động liên quan đến môi trường và xã hội

Trong hoàn cảnh ngành vận tải biển gặp nhiều khó khăn, Công ty đang nỗ lực tiết giảm chi phí, trong đó có các yếu tố đầu vào cho hoạt động SXKD. Với tinh thần sử dụng các nguồn lực hợp lý, tiết kiệm, trong năm 2016, tình hình sử dụng các yếu tố đầu vào có tác động đến môi trường như sau:

1. Tiêu thụ nhiên liệu:

Trong năm, tiêu thụ nhiên liệu của đội tàu biển có giá trị là 28,663 tỷ đồng.

2. Tiêu thụ dầu mỡ phụ (dầu nhờn):

Đội tàu biển tiêu thụ dầu nhờn với giá trị là 13,301 tỷ đồng.

3. Tiêu thụ nước ngọt:

Tổng giá trị nước ngọt tiêu thụ là 1,471 tỷ đồng.

4. Chính sách liên quan đến người lao động: (Mời tham khảo tại mục 5.2.1 mục B phần II)

III/ Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc

1/ Đánh giá kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh

a/ Khái quát tình hình chung:

- Báo cáo của Công ty nghiên cứu Clarkson cho biết, mức nhập khẩu than và quặng sắt của Trung Quốc sau khi giảm 4,2% vào năm 2015, đã giảm thêm 2,4% trong năm 2016. Theo đó, lượng nhập khẩu than nhiệt chuyên chở bằng đường biển cho các nhà máy nhiệt điện của Trung Quốc tính từ năm 2013 tới hết năm 2016 đã giảm khoảng 40%. Ngoài ra, trong báo cáo của hãng nghiên cứu IHS Global về hoạt động vận tải biển, số lượng tàu vận tải biển trên thế giới đã tăng gấp đôi kể từ năm 2008 mà trong đó không ít các tàu cỡ lớn với trọng tải từ 150.000 tấn trở lên đã làm tăng tính cạnh tranh về chi phí.

- Thị trường vận tải biển năm 2016 vẫn còn nhiều khó khăn, Công ty tiếp tục đối mặt với nhiều thách thức (giá cước giảm sâu, thị trường hàng hóa khan hiếm...). Ngoài ra, do ảnh hưởng bởi một số nguyên nhân: tàu Đông An bị lưu giữ tại Nhật Bản do mắc lỗi 30; tàu Đông Ba bị bắt giữ tại Malaysia do liên quan đến vụ OW. Bunker; tàu Đông Du giảm cước 03 tháng cuối năm do chuyển sang hình thức cho thuê tàu trần, năm 2016 doanh thu hoạt động vận tải biển đã không đạt kế hoạch đề ra.

- Sự chung tay, cộng đồng trách nhiệm và ủng hộ hết mình của HĐQT Công ty trong việc tổ chức, quản lý và điều hành doanh nghiệp đã góp phần rất lớn trong kết quả các mặt hoạt động của Công ty trong suốt thời gian qua. Mặc dù vẫn còn nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu. Với khó khăn của hoạt động vận tải biển như đã nói trên cùng việc phải hạch toán khoản chênh lệch tỷ giá lớn, năm 2016, Công ty phải chịu khoản lỗ lên tới 117,08 tỷ đồng.

- Trước bối cảnh thị trường hàng hóa khan hiếm trong khi đội xe tư nhân tiếp tục tăng, các chi nhánh tại Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh đã có rất nhiều cố gắng, cắt giảm triệt để các chi phí quản lý nhằm tiếp tục duy trì được sự ổn định về tổ chức SXKD. Tuy nhiên, do đội xe đã bước vào giai đoạn xuống cấp và luôn trong tình trạng thiếu lái xe, năm 2016, 02 chi nhánh đã không đảm bảo yêu cầu về chỉ tiêu lợi nhuận SXKD như kế hoạch đã giao.

b- Những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến SXKD của Công ty:

- Tập thể CBCNV trong Công ty vẫn tiếp tục giữ được sự đoàn kết nội bộ, ổn định về tổ chức, các đoàn thể chính trị - xã hội được duy trì và hoạt động. Lương, cũng như các lợi ích hợp pháp khác cho người lao động trong doanh nghiệp được quan tâm thanh toán đầy đủ. Việc làm này không chỉ tạo ra chỗ dựa vững chắc về mặt tinh thần cho cán bộ, nhân viên trong toàn doanh nghiệp và là sự khác biệt với rất nhiều doanh nghiệp bạn bè khác, mà còn tạo ra sự đồng thuận cần thiết trong mọi mặt hoạt động, có tác dụng động viên CBCNV nỗ lực thực hiện nhiệm vụ trong bối cảnh nền kinh tế trong và ngoài nước còn rất nhiều khó khăn như đã phân tích ở trên.

- Chỉ số vận tải tàu hàng khô (BDI) tiếp tục có những biến động theo chiều hướng đi xuống. Đây là minh chứng cho thấy những khó khăn của ngành vận tải biển thế giới nói chung và nhất là đối với doanh nghiệp vận tải biển trong nước có quy mô hạn chế như Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng.

- Các hoạt động quản lý - điều hành SXKD của Công ty trong năm vẫn diễn ra nhịp nhàng, tư tưởng của người lao động ổn định, góp phần thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch do ĐHĐCĐ và HĐQT Công ty giao. Sự chung tay gánh vác trách nhiệm và ủng hộ của HĐQT Công ty trong việc tổ chức, quản lý và điều hành doanh nghiệp, nhất là đối với các phương án SXKD mà Tổng giám đốc điều hành đề xuất đã góp phần rất lớn vào kết quả các mặt hoạt động của Công ty trong năm 2016.

- Tuy Công ty gặp nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu *(trong điều kiện các nhà cung cấp nhiên liệu, phụ tùng vật tư, dịch vụ sửa chữa... cho chậm trả có thời hạn).*

- Việc hoàn thiện hệ thống văn bản pháp quy nội bộ; định mức - tiêu chuẩn kỹ thuật; hệ thống lương thưởng - chế độ đãi ngộ lao động; hệ thống quản lý an toàn - an ninh hàng hải và pháp chế doanh nghiệp, triển khai áp dụng các công ước quốc tế mới vào thực tế... cũng làm cho hoạt động quản lý - điều hành doanh nghiệp của Công ty ngày càng công khai minh bạch, chuyên nghiệp hơn.

- Trong năm 2016, liên quan đến các khoản đầu tư tàu biển, Công ty đã chủ động trả được nợ gốc cho các tổ chức tín dụng số tiền tương đương 10,4 tỷ đồng.

2/ Về tình hình tài chính:

a/ Tình hình tài sản: Tổng TS	:	**896.135.944.841 đồng**
- Tài sản ngắn hạn	:	43.693.784.486 đồng, trong đó:
* Tiền và tương đương	:	6.244.682.544 đồng
* Đầu tư T/C ngắn hạn	:	106.000.000 đồng
* Phải thu	:	20.408.119.331 đồng
* Hàng tồn kho	:	8.997.542.746 đồng
* Tài sản khác	:	7.937.439.865 đồng
- Tài sản dài hạn	:	852.442.160.355 đồng, trong đó:
* Các khoản phải thu	:	185.514.584.414 đồng
* Tài sản cố định	:	648.656.244.609 đồng
* Tài sản dở dang dài hạn	:	391.289.091 đồng
* Tài sản dài hạn khác	:	17.880.042.241 đồng
b/ Tình hình nguồn vốn	:	**896.135.944.841 đồng**
- Nợ phải trả	:	1.439.907.096.350 đồng, trong đó:
* Nợ ngắn hạn	:	88.660.731.599 đồng
* Nợ dài hạn	:	1.351.246.364.751 đồng
- Vốn chủ sở hữu	:	-543.771.151.509 đồng

3/ Về công tác quản lý và khai thác tàu.

a) Qua 23 lần kiểm tra, đội tàu Công ty đã để PSC ghi nhận 69 khiếm khuyết, chủ yếu là các lỗi 15, 16, 17,18,99 và đặc biệt 02 tàu Đông Phú và Đông An đều bị mắc tới 02 lỗi 30. Nguyên nhân của các khiếm khuyết này một phần do sự thiếu kiểm soát của các cán bộ quản lý, thiếu sự hướng dẫn thuyền viên trước khi xuống tàu, một phần nữa là do thuyền viên còn thiếu mẫn cán trong công tác huấn luyện, thực tập.

b) Năm 2016, đội tàu Công ty đã để phát sinh chi phí gần 12,0 tỷ VNĐ do một số sự cố phát sinh trong năm. Ngoài 4,51 tỷ VNĐ được bồi hoàn, Công ty phải chịu khoản chi phí 7,21 tỷ VNĐ (3,74 tỷ VNĐ chi phí không được bồi hoàn; 3,4 tỷ VNĐ do không thu được những ngày tàu off-hire, nhiên liệu; 72 triệu VNĐ là các chi phí khác).

c) Trong công tác quản lý nhiên liệu, các bộ phận nghiệp vụ đã tích cực phối hợp thực hiện các biện pháp nhằm thắt chặt công tác quản lý nhiên liệu chạy tàu, cụ thể:

+ Triển khai áp dụng định mức vòng tua kinh tế hợp lý cho từng tàu, giảm định mức tiêu thụ so với năm 2015 cho 02 tàu (Đông Ba, Đông Thanh);

+ Tính toán hợp lý địa điểm mua nhiên liệu để đảm bảo giá cả và chất lượng;

+ Thường xuyên nhắc nhở thuyền viên thực hiện nghiêm quy trình bảo quản, bảo dưỡng máy móc, thiết bị;

+ Kiểm tra chặt chẽ việc tiêu hao nhiên liệu thực tế và thu hồi lượng nhiên liệu dư thừa để trả lại cho Người thuê tàu.

4/ Về việc sử dụng và quản lý thuyền viên:

Tính đến 31/12/2016 Trung tâm thuyền viên đang quản lý 342 thuyền viên (22 thuyền viên ký HĐ thời vụ), trong đó có 125 thuyền viên đang đi trên các tàu của Công ty, 109 thuyền viên dự trữ luân phiên, 84 thuyền viên đang được Công ty cho các chủ tàu trong nước và nước ngoài thuê, 8 thuyền viên đi học sỹ quan, 16 thuyền viên chờ giải quyết chế độ. Thực tế cho thấy SQQL và SQVH đang trong tình trạng thừa, trong khi đội ngũ thủy thủ, thợ máy đang thiếu nghiêm trọng. Trong thời gian tới, Công ty cần áp dụng các biện pháp cần thiết để khắc phục tình trạng này (xuất khẩu và cho thuê SQQL/SQVH; tăng lương cho thủy thủ, thợ máy để thu hút lao động...). Thống kê tình trạng thừa/ thiếu SQQL/ SQVH hiện nay như sau:

STT	Chức danh	Số thuyền viên cần thiết	Số thuyền viên hiện có	Thừa (+)/ Thiếu (-)
1	Thuyền trưởng hạng 1	15	14	-1
2	Phó 1 hạng 1	15	26	+11
3	Máy trưởng hạng 1, 2	15	21	+6
4	Máy 2 hạng 1, 2	15	18	+3
5	SQVH boong	30	36	+6
6	SQVH máy	30	42	+12
	TỔNG CỘNG	120	157	+ 37

5/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

5.1/ Mục tiêu chung: Kiên trì mục tiêu tập trung căn chỉnh năng lực tài chính, siết chặt quản lý - tiết kiệm chi phí, cải thiện mạnh mẽ chất lượng lao động và hiệu quả quản lý - điều hành doanh nghiệp với mục tiêu giảm lỗ, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, chống và tiến tới cắt lỗ kinh doanh càng sớm càng tốt.

5.2/ Biện pháp thực hiện:

- Về nguyên tắc, Công ty luôn phải tôn trọng các quy luật của thị trường, tiếp tục rà soát, củng cố nguồn lực hiện có về chất, thực hành triệt để nhiệm vụ giảm chi - giảm lỗ, tăng cường quản trị rủi ro và chờ thời cơ. Trong đó, cần tiếp tục ưu tiên thực

hiện những biện pháp chống khủng hoảng cụ thể như đã áp dụng trong những năm gần đây.

- Hoạt động vận tải biển tiếp tục giữ vai trò chủ đạo, kết hợp với các hoạt động SXKD phụ và dịch vụ khác như: Cho thuê thuyền viên, xuất khẩu thuyền viên, môi giới hàng hải, vận tải bộ, cho thuê văn phòng... để tạo ra doanh thu và hiệu quả tốt nhất có thể được.

- Xuất phát từ năng lực chuyên môn, nghiệp vụ của các cấp thừa hành, trong những năm tới, Công ty có kế hoạch tập trung phát triển mảng kinh doanh khai thác các con tàu hiện có, đồng thời, phải tăng cường hiệu quả quản lý, khai thác đội tàu bằng cách kết hợp hiệu quả giữa cho thuê định hạn và tự khai thác tàu trên cơ sở các quan hệ hợp tác chiến lược ưu tiên khối lượng dịch vụ lớn và dài hạn với các đối tác kinh doanh có uy tín. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, cần đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác như: Cho thuê thuyền viên, xuất khẩu thuyền viên, môi giới hàng hải, vận tải bộ, cho thuê văn phòng, kho bãi, cung ứng lao động hàng hải trong và ngoài nước, xuất khẩu lao động, đại lý tàu và môi giới hàng hải, quản lý tàu thuê... để cải thiện doanh thu, tận dụng triệt để nguồn lực lao động trong Công ty.

- Theo Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên các năm trước, Công ty tiếp tục tìm phương án thoái vốn hết tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô tại Hải Phòng/VDS.

- Tiếp tục hỗ trợ và xúc tiến hoạt động SXKD tại Công ty DHP Lines...

6/ Giải trình nội dung mà đơn vị kiểm toán kiểm toán chưa chấp nhận:

Trong Báo cáo tài chính của Công ty đã được kiểm toán, đơn vị kiểm toán chưa đưa ra ý kiến về 02 nội dung:

- Đối với nội dung "Từ ngày 13/9/2014, theo biên bản bàn giao tài sản số 09/2014/BBBG/ĐM-PVB ngày 13/9/2014 về việc xử lý công nợ theo yêu cầu của các tổ chức tín dụng, Công ty đã bàn giao tàu Đông Mai cho Ngân hàng Hàng hải và tạm dừng trích lãi vay phải trả ngân hàng đối với khoản nợ vay thế chấp là tàu Đông Mai cũng như khấu hao TSCĐ đối với con tàu này với số lãi vay và khấu hao TSCĐ tương ứng là 713.695.304 đồng và 718.202.444 đồng. Giá trị khoản gốc vay, lãi vay phải trả: 291.030.252.528 đồng đang được theo dõi trên tài khoản Phải trả khác và giá trị còn lại của tàu Đông Mai: 158.710.066.366 đồng hiện đã được theo dõi trên tài khoản Phải thu khác.

Tại thời điểm kiểm toán, chúng tôi chưa thu thập được đầy đủ các hồ sơ có liên quan đến việc xử lý khoản nợ vay này (ngoài biên bản bàn giao tài sản nêu trên) từ phía ngân hàng cho vay, nên chúng tôi chưa thể đưa ra ý kiến về việc tạm dừng trích khấu hao, chi phí lãi vay phải trả và nguyên giá tài sản cố định như Công ty đang thực hiện."

Sự việc Công ty chúng tôi bàn giao tàu Đông Mai cho Ngân hàng PVcomBank là thực hiện theo quy định tại Hợp đồng Thế chấp tài sản hình thành từ vốn vay đầu tư con tàu này. Đến nay, mặc dù Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã nhiều lần gửi công văn yêu cầu Ngân hàng thu xếp thời gian giải quyết dứt điểm tồn tại trên, nhưng cho đến nay Ngân hàng vẫn chưa có ý kiến trả lời. Vì vậy, hai bên Công ty và Ngân hàng vẫn chưa đạt được thống nhất về nội dung này, trong đó chủ yếu là xác định giá trị tàu Đông Mai để xử lý tài sản đảm bảo. Do đó, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn chưa có các hồ sơ liên quan làm căn cứ kèm theo Báo cáo tài chính năm 2016.

Trong thời gian tới, chúng tôi sẽ tiếp tục tích cực đề nghị Ngân hàng PVcomBank phối hợp để giải quyết việc này.

- Đối với nội dung: "Số lỗ luỹ kế của Công ty tại thời điểm 31/12/2016 là: 680.141.523.951 đồng, nợ phải trả tại thời điểm 31/12/2016 là: 1.440.072.347.219 đồng vượt quá tổng tài sản 896.301.195.710 đồng với số tiền là 543.771.151.509 đồng. Khả năng tiếp tục hoạt động của Công ty phụ thuộc vào khả năng sinh lời trong tương lai và sự tiếp tục hỗ trợ tài chính từ các chủ sở hữu vốn."

Trong gần 10 năm qua, hai nguyên nhân chủ yếu gây nên thua lỗ của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng và các công ty vận tải biển khác nói chung là:

Thứ nhất, thị trường vận tải biển sụt giảm rất mạnh (từ năm 2008 đến nay, chỉ số BDI của ngành vận tải biển giảm đến 95%) làm doanh thu ngành này sụt giảm rất mạnh, trong khi đó các chi phí của doanh nghiệp không những không giảm mà còn có một số khoản mục bị tăng thêm, làm cho Công ty ngày càng bị thua lỗ.

Thứ hai, phần lớn các con tàu của Công ty được đầu tư bằng vốn vay USD. Trong nhiều năm qua, tỷ giá VNĐ/USD hàng năm đều được Ngân hàng nhà nước điều chỉnh tăng, gây nên một số lỗ chênh lệch tỷ giá lớn, ảnh hưởng tới kết quả SXKD của Công ty.

IV/ Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Công ty

1. Đánh giá của Hội đồng quản trị về các mặt hoạt động của Công ty:

- Trong năm 2016, HĐQT Công ty đã thực hiện đúng và đầy đủ Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2014 với tinh thần trách nhiệm cao. HĐQT Công ty đã tạo các điều kiện thuận lợi để Tổng giám đốc điều hành hoàn thành nhiệm vụ của mình. Trong các sự vụ khẩn cấp, để ra quyết định nhanh chóng phục vụ cho hoạt động điều hành, HĐQT Công ty đã nhóm họp ngay hoặc xin ý kiến các thành viên HĐQT qua điện thoại/E-mail không làm ảnh hưởng đến công tác điều hành thường nhật của Công ty.

- Mặc dù, Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ thuộc quyền đã hoàn thành tốt các định hướng, các chỉ đạo của HĐQT trong hoạt động SXKD, đầu tư, tổ chức bộ máy sản xuất. Tuy nhiên, năm 2016 hoạt động quản lý - điều hành doanh nghiệp, trong đó quản lý an toàn đội tàu vẫn còn để xảy ra một số sự cố phát sinh chi phí gần 12 tỷ VNĐ (trong đó có 4,51 tỷ VNĐ đã được bồi hoàn). Qua 23 lần kiểm tra, đội tàu đã để PSC ghi nhận 69 khiếm khuyết (chủ yếu là các lỗi 15,16,17,18,99), đặc biệt, tàu Đông Phú và Đông An đều bị mắc tới 02 lỗi 30.

- Tồn tại:

+ Việc thoái/giảm vốn tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển VDS

Thực hiện các thủ tục để thoái/giảm vốn tại VDS theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2014 của Thủ tướng Chính phủ, Công ty đã tích cực phối hợp với VDS và các bên liên quan hoàn tất việc chuyển nhượng ụ nổi 8.850 DWT cho Tổng công ty Ba Son theo Hợp đồng đã ký kết. Tuy nhiên, việc triển khai các thủ tục nhằm chuyển nhượng quyền sử dụng 18,3 ha đất và tài sản trên đất (gồm các gói thầu, nhà xưởng....) chưa hoàn tất do chưa tìm được các đối tác có nhu cầu.

+ Sau khi bàn giao tàu Đông Mai cho PVcomBank (tháng 9/2014), mặc dù HĐQT Công ty đã yêu cầu Tổng giám đốc điều hành làm việc để thống nhất với PVcomBank xử lý dứt điểm khoản nợ vay mua tàu nhưng cho đến nay hai bên vẫn chưa thống nhất được. Lý do: Công ty đã nhiều lần làm việc cũng như có đề nghị bằng văn bản nhưng do phía PVcomBank còn nhiều khó khăn nên chưa thống nhất được.

2. Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Ban Giám đốc công ty:

- Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ dưới quyền đã có nhiều tận tâm và thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý - điều hành doanh nghiệp trong bối cảnh hết sức khó khăn về tài chính, thị trường và nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn phù hợp.

- Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo các các bộ phận giúp việc, các phòng ban tham mưu nghiệp vụ thực hiện hầu hết các kế hoạch, hạng mục công việc nhằm thực hiện tối đa các chỉ đạo của HĐQT, các nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2015. Bên cạnh đó, tính đoàn kết nội bộ cũng là một trong những nguyên nhân giữ ổn định doanh nghiệp trong hoàn cảnh hết sức khó khăn như hiện nay.

3. Các kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị:

Do tình hình chung của ngành vận tải biển vẫn đang vô cùng khó khăn và chưa có dấu hiệu cải thiện, Hội đồng quản trị công ty chỉ đưa ra các giải pháp ngắn hạn, cụ thể như sau:

a/ Cho dù tình hình thị trường vận tải biển khó khăn, nhưng hoạt động này vẫn giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2017 của Công ty. Do vậy, để chủ động giảm thiểu những tác động bất lợi, Công ty sẽ phải tiếp tục duy trì mối quan hệ với những khách hàng hoặc đối tác hợp tác có uy tín cũng như thiết lập thêm các mối quan hệ khác nhằm khai thác các tàu có hiệu quả và tránh bị off - hire trong quá trình khai thác, đồng thời cần siết chặt hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật và quản lý chi phí...

b/ Tiếp tục thực hiện định hướng tổ chức SXKD và các biện pháp đối phó khủng hoảng như các nghị quyết trước đây đã đưa ra.

c/ Tiếp tục hỗ trợ các doanh nghiệp có vốn góp duy trì hoạt động, chờ thời cơ khôi phục sản xuất cho tới khi các cổ đông có quyết định cuối cùng về sự tồn tại và hoạt động của các doanh nghiệp đó.

V/ Quản trị công ty

1/ *Hội đồng quản trị*

a/ Thành viên và cơ cấu của Hội đồng quản trị:

a.1/ Ông Trần Văn Nghi (Sinh năm 1962) - Chủ tịch HĐQT Công ty

- Ông Trần Văn Nghi *(Kỹ sư Điều khiển tàu biển/ Thuyền trưởng Hạng I)* hiện nay Chủ tịch HĐQT Công ty. Trước khi là Chủ tịch HĐQT Công ty, Ông Trần Văn Nghi có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

*. Tổng giám đốc Công ty cổ phần hàng hải Đông Đô (04/2014 -10/2015)

*Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Trưởng phòng Hàng hải/PC-ATHH/ Người phụ trách (DP) trong Hệ thống Quản lý an toàn của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2009 – 04/2014);

(04/2012 đến nay: Thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô)

*. Trưởng phòng Hàng hải - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (7/2007 - 9/2009);

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 6/2007);

*. Phó Giám đốc Trung tâm thuyền viên thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (4/2006 - 12/2006);

*. Trưởng phòng thuyền viên - Trung tâm thuyền viên Công ty Hàng hải Đông Đô (8/2004 - 3/2006);

*. Thủy thủ, thuyền phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Công ty Vận tải biển Việt Nam (1987 - 4/2004).

Số cổ phần do cá nhân ông Trần Văn Nghi đang nắm giữ tính đến ngày 09/03/2017: 100.000 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Trần Văn Nghi được đại diện nắm giữ là 19% vốn điều lệ.

a.2/ Các ủy viên Hội đồng quản trị

Danh sách thành viên HĐQT Công ty

Stt	Họ và tên	Chức danh trong HĐQT	Số cổ phần cá nhân nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu cá nhân	Ghi chú
1	Trần Văn Nghi	Chủ tịch	100.000	0,82%	Được bầu làm Chủ tịch HĐQT từ ngày 28/10/2015. Đại diện TCty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 19% vốn điều lệ.
2	Nguyễn Duy Luân	ủy viên	75.000	0,61%	Được bầu làm Tổng giám đốc Công ty từ ngày 28/10/2015. Đại diện Vinalines nắm giữ 15% vốn điều lệ.
3	Hoàng Lê Vượng	ủy viên	0	0%	Được bầu làm ủy viên HĐQT từ ngày 28/10/2015. Đại diện TCty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 15% vốn điều lệ.
4	Nguyễn Quốc Khánh	ủy viên	876.400	7,16%	Được bầu làm ủy viên HĐQT từ ngày 01/09/2016
5	Đoàn Minh An	ủy viên	0	0%	Kiêm Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty.
6	Nguyễn Thế Hưng	ủy viên	21.800	0,18%	Kiêm Phó Tổng giám đốc Công ty.
7	Nguyễn Như Dân	ủy viên	0	0%	Được bầu làm ủy viên HĐQT từ 23/04/2015.

a.3/ Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Các cuộc họp của HĐQT Công ty:

Trong năm 2016, thông qua 8 cuộc họp toàn thể mở rộng và các lần lấy ý kiến bằng văn bản khác, HĐQT Công ty đã ban hành 08 Nghị quyết; 17 Thông báo và 05 Quyết định. Cụ thể:

Stt	SỐ VĂN BẢN	NGÀY	NỘI DUNG
1	TB số 04/TB-HĐQT-II	05/01/2016	Phê duyệt kế hoạch và dự toán sửa chữa kỳ

			trung gian lần 4 tàu Đông Thọ tại Tổng công ty Ba Son.
2	TB số 09/TB-HĐQT-II	08/01/2016	Chấp thuận và cho phép TGĐ điều hành bổ sung quỹ tiền lương làm nguồn khen thưởng vật chất cho hoạt động dịch vụ môi giới, thuê tàu.
3	TB số 36/TB-HĐQT-II	04/02/2016	Bổ nhiệm lại PTGĐ Cao Tiến Dũng và thông qua đề xuất bổ nhiệm lại bà Trần Thị Kim Én - Phó Trưởng phòng TCKT.
4	QĐ số 17/QĐ-HĐQT-II	18/02/2016	Phê duyệt điều chỉnh Hệ thống thang, bảng lương tham gian BHXH cho CBCNV, SQTV khối vận tải biển
5	TB số 37/TB-HĐQT-II	18/02/2016	Thông qua việc bổ nhiệm ông Nguyễn Thanh Tùng giữ chức vụ Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư.
6	TB số 49/TB-HĐQT-II	23/02/2016	Thông qua kế hoạch triệu tập ĐHĐCĐ thường niên 2015
7	QĐ số 25/QĐ-HĐQT-II	02/3/2016	Cử ông Trần Văn Nghi đi công tác tại Singapore để tham dự Hội nghị thường niên lần thứ 30 UB An toàn hàng hải - Diễn đàn chủ tàu Châu Á (từ ngày 17 - 19/3/2016).
8	NQ số 01-2016/HĐQT-II	02/3/2016	Giao TGĐ điều hành đề nghị Hội WOE thay mặt Công ty đàm phán với ING Bank liên quan đến vụ bắt giữ tàu Đông Ba tại Port Kelang; Tiếp tục phối hợp với Luật sư để theo đuổi vụ kiện tàu Đông Thọ bị bắt giữ tại cảng Galle theo yêu cầu cảu Lanka Marine Service Pvt Ltd
9	NQ số 02-2016/HĐQT-II	15/3/2016	Xem xét Báo cáo về kết quả hoạt động SXKD năm 2015 và kế hoạch SXKD, đầu tư - phát triển năm 2016; Thông qua các Báo các Quản trị Công ty năm 2015, Báo cáo tài chính năm 2015 đã được kiểm toán và kế hoạch tổ chức ĐHĐCĐ thường niên và một số vấn đề khác.
10	NQ số 03-2016/HĐQT-II	05/4/2016	Thông qua Báo cáo về kết quả hoạt động SXKD năm 2015 và kế hoạch SXKD, đầu tư - phát triển năm 2016 (đã được sửa đổi, bổ sung); Thông qua chương trình Đại hội và tài liệu trình ĐHĐCĐ thường niên 2015; Các vấn đề liên quan đến nhân sự của HĐQT và BKS
11	TB số 88/TB-HĐQT-II	11/4/2016	Phê duyệt kế hoạch và dự toán sửa chữa định kỳ lần 2 tàu Đông Ba tại Công ty đóng tàu Nam Triệu.
12	NQ 03A-2016/HĐQT-II	29/4/2016	Chấp thuận giới thiệu ông Lê Việt Hùng - Trưởng Ban kiểm soát Công ty CP Hàng hải Đông Đô tham gia BKS của Công ty TNHH SCTB Vinalines - Đông Đô thay bà Nguyễn Ngọc Tú có đơn từ nhiệm.
13	NQ số 04-2016/HĐQT-II	24/5/2016	Giao Ban Điều hành làm việc với các tổ chức tín dụng và nghiên cứu, đánh giá nhằm có phương án xử lý tàu Đông Thọ cho phù hợp và bàn giao tàu Đông Du để cắt lỗ (nếu có thể); Rà soát các hoạt động khai thác, kỹ thuật và thuyền viên đội

			tàu tránh các sự cố rủi ro phát sinh; Tiếp tục thực hiện chủ trương "giao vốn - khoán lãi" cho 02 Chi nhánh Công ty.
14	QĐ số 64/QĐ-HĐQT-II	15/6/2016	Phê duyệt "Dự án đầu tư - khai thác 01 đầu kéo container và 02 rơ móoc của Chi nhánh Công ty tại TP. Hồ Chí Minh".
15	TB số 133/TB-HĐQT-II	30/6/2016	Thông qua việc bổ nhiệm ông Nguyễn Hữu Trường giữ chức vụ Phó Trưởng phòng Pháp chế - An toàn hàng hải.
16	TB số 137/TB-HĐQT-II	04/7/2016	Tán thành và chấp thuận phương án để TGĐ điều hành đàm phán, ký văn bản thỏa thuận 3 bên (Công ty CP Hàng hải Đông Đô/ Công ty TNHH Hòa Bình/ Công ty mua bán nợ Việt Nam) về việc chuyển nhượng Tháp VPQT Hòa Bình tại 106 Hoàng Quốc Việt, Hà Nội.
17	TB số 138/TB-HĐQT-II	04/7/2016	Nhất trí lựa chọn đơn vị thực hiện kiểm toán báo cáo tài chính năm 2016 là Công ty TNHH Kiểm toán ASC.
18	TB số 140/TB-HĐQT-II	11/7/2016	Không chấp nhận việc đưa nội dung "Về hình thức sử dụng đất, Bên C (Công ty CP Hàng hải Đông Đô) sẽ chấp thuận để Bên B (Công ty TNHH Mua bán nợ Việt Nam) có toàn quyền sử dụng 1.952,5 m2 đất (Khu A2) như quy định trong Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số AĐ493503 sau khi Bên A chuyển nhượng Tòa tháp B - Tháp quốc tế Hòa Bình cho Bên B" vào văn bản thỏa thuận giữ ba bên như yêu cầu của Công ty TNHH Mua bán nợ Việt Nam.
19	NQ số 05-2016/HĐQT-II	19/7/2016	Thông qua Báo cáo sơ kết hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển 6 tháng đầu năm 2016; Giao Ban Điều hành lập phương án sửa chữa, khai thác đối với tàu Đông Phong và làm việc với các tổ chức tín dụng đưa ra phương án sử lý tàu Đông Thọ; Một số vấn đề liên quan đến công tác nhân sự.
20	TB số 160/TB-HĐQT-II	28/7/2016	Thông qua việc bổ nhiệm ông Nguyễn Thành Long giữ chức vụ Phó Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư.
21	TB số 162/TB-HĐQT-II	01/8/2016	Phê duyệt phương án sửa chữa và khai thác tàu Đông Phong.
22	TB số 183/TB-HĐQT-II	31/8/2016	Phê duyệt kế hoạch và dự toán sửa chữa kỳ trung gian lần 5 tàu Đông Phong tại Công ty đóng tàu Bạch Đằng.
23	TB số 226/TB-HĐQT-II	24/10/2016	Thống nhất và chấp thuận đề xuất về giá trị mua bảo hiểm thân tàu Đông Du để đàm phán, ký kết hợp đồng thuê tàu trần với VOSCO.
24	NQ số 06-2016/HĐQT-II	01/11/2016	Thông qua kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch 9 tháng đầu năm; Giao TGĐ điều hành đưa ra phương án xử lý tàu Đông Thọ, nghiên cứu phương án để Trung tâm thuyền viên hạch toán phụ thuộc, phối hợp với Luật sư giải quyết dứt điểm vụ kiện tàu Đông Thọ, yêu cầu 02 Chi

			nhánh Công ty chủ động đề xuất phương án xử lý các đầu xe container đã quá cũ.
25	TB số 258/TB-HĐQT-II	24/11/2016	Thông qua việc bổ nhiệm bà Nguyễn Thị Vân Anh giữ chức vụ Phó Trưởng phòng Pháp chế - An toàn hàng hải.
26	TB số 262/TB-HĐQT-II	29/11/2016	Nhất trí các vấn đề liên quan đến giá trị tham gia bảo hiểm thân vỏ của đội tàu năm 2017 theo đề xuất của TGĐ điều hành.
27	QĐ số 125/QĐ-HĐQT-II	12/12/2016	Bổ trí bà Nguyễn Thúy Quỳnh kiêm nhiệm chức danh "Thư ký Công ty" kể từ 01/12/2016
28	QĐ số 126/QĐ-HĐQT-II	12/12/2016	Để bà Nguyễn Thị Vân Anh thôi kiêm nhiệm chức danh "Thư ký Công ty" kể từ 01/12/2016
29	TB số 273/TB-HĐQT-II	08/12/2016	Thông qua việc bổ nhiệm lại các cán bộ chủ chốt thuộc Chi nhánh Công ty tại TP. HCM (ông Nguyễn Huy Huân và bà Trần Thị Cúc)
30	NQ số 07-2016/HĐQT-II	21/12/2016	Xem xét kế hoạch SXKD, đầu tư - phát triển năm 2017; Yêu cầu TGĐ điều hành tiếp tục nghiên cứu phương án để Trung tâm thuyền viên hạch toán phụ thuộc; Nhất trí phương án giải quyết tranh chấp với LMS tại SriLanka

Thành viên HĐQT tham gia các cuộc họp trong năm như sau:

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp	Tỷ lệ	Lý do không tham dự
1	Ông *Trần Văn Nghi*	Chủ tịch HĐQT	8/8	100%	
2	Ông *Nguyễn Duy Luân*	Uỷ viên	8/8	100%	
3	Ông *Bùi Minh Hưng*	Ủy viên	3/3	100%	Miễn nhiệm kể từ tháng 04/2016
4	Ông *Đoàn Minh An*	Uỷ viên	8/8	100%	
5	Ông *Nguyễn Thế Hưng*	Uỷ viên	8/8	100%	
6	Ông *Hoàng Lê Vượng*	Uỷ viên	8/8	100%	
7	Ông *Nguyễn Như Dân*	Uỷ viên	4/8	50%	
8	Ông Nguyễn Quốc Khánh	Uỷ viên	2/2	100%	Được bầu từ tháng 09/2016

2/ Ban Kiểm soát:

a/ Thành viên và cơ cấu của Ban kiểm soát:

Danh sách thành viên Ban kiểm soát và số lượng cổ phiếu năm giữ

Stt	Họ và tên	Chức danh trong BKS	Số cổ phiếu nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu	Ghi chú
1	ông Lê Việt Hùng	Trưởng ban	1.000	0,008%	
2	Ông Trần Sỹ Khánh	Thành viên			

b/ Hoạt động của Ban kiểm soát:

Trong năm 2016, Ban kiểm soát vẫn tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ theo quy định của Pháp luật và Điều lệ Công ty. Ban Kiểm soát tiếp tục duy trì mối quan hệ và hợp tác thường xuyên với Hội đồng quản trị và Ban lãnh đạo Công ty để thực hiện chức trách của mình đối với việc giám sát các hoạt động của Công ty, đảm bảo cho các hoạt động của Công ty được thường xuyên, tuân thủ pháp luật và Điều lệ Công ty; Bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các cổ đông.

Ban Kiểm soát thường xuyên tham gia các cuộc họp định kỳ và đột xuất của HĐQT; Tham gia các cuộc họp giao ban hàng tháng, giữa tháng của Ban lãnh đạo Công ty cũng như có đóng góp ý kiến trong các cuộc họp đó.

Trong hoạt động của mình, Ban Kiểm soát giám sát việc triển khai thực hiện các Nghị Quyết của Đại hội đồng cổ đông, việc đưa ra các quyết đinh, nghị quyết của HĐQT và việc quản lý của Ban điều hành trong việc tổ chức kinh doanh, quản lý vốn và tài sản của Công ty...

Trong năm 2016, sau khi được bầu vào ngày 26/04/2016, Ban kiểm soát đã tiến hành họp 03 cuộc họp để đánh giá tình hình hoạt động SXKD của Công ty sau khi kết thúc quý II, quý III và quý IV. Ngoài ra, Ban kiểm soát tiến hành họp, đưa ra ý kiến bằng văn bản về việc xử lý tài sản đảm bảo là tàu Đông Thọ tại văn bản số 244/TB-BKS ngày 11/11/2016 của Ban kiểm soát Công ty.

3. Các giao dịch, thù lao của Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát

a/ Thù lao Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát:

Stt	Nội dung	Năm 2015 (đồng)	Năm 2016 (đồng)
1	Thu nhập của HĐQT và Ban Kiểm soát	794.000.000	754.000.000

b/ Giao dịch cổ phiếu của cổ đông nội bộ:

Trong năm 2016, không có các giao dịch mua, bán cổ phiếu của cổ đông nội bộ

c/ Trong năm 2016, các thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát không ký và thực hiện các hợp đồng hoặc các giao dịch với cổ đông nội bộ khác của Công ty cũng như các công ty con và các công ty có liên quan khác.

4. Báo cáo tài chính

Ý kiến kiểm toán và Báo cáo tài chính đã kiểm toán BCTC năm 2016 được gửi kèm theo và có thể tra cứu trên trang thông tin điện tử của của Công ty thông qua trang web: *www.dongdomarine.com.vn hoặc trang thông tin điện tử của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.*

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY

M.S.D.N: 0100105253 - C.T.C.P - CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ - Q. CẦU GIẤY - T.P HÀ NỘI

Nguyễn Duy Luân