

**CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ  
DONG DO MARINE JOINT STOCK COMPANY**

**BÁO CÁO THƯỜNG MIÊN  
NĂM TÀI CHÍNH 2017**

HÀ NỘI, THÁNG 04 NĂM 2018

**BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN**  
**CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**  
**Năm tài chính 2017**

**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: 024.37556140/024.37556141
- Số fax: 024.37556149
- 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 (vi 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 32 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 Thủy (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 đây 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, ban 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 "kiến 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 Bình Khiêm "Nhất tâm vạn sự thành" làm tôn chỉ, cũng như tận dụng tối đa sự hỗ trợ của các doanh nghiệp, đối tác ban 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 tồn 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 thể 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 năm 2017 Công ty này đã chuyển nhượng nốt tài sản trên đất gắn liền với quyền thuê đất của Công ty. Hiện nay, Công ty CP 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.

+ Tháng 07/2017, Công ty đã góp 72% vốn cùng hai đối tác khác thành lập Công ty cổ phần Cung ứng Thuyền viên Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực cho thuê thuyền viên.

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 m<sup>2</sup> 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.

+ Tháng 09/2014, theo yêu cầu của Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (Tổ chức tín dụng cho vay vốn đầu tư tàu Đông Mai), Công ty đã phải bàn giao tàu Đông Mai cho Ngân hàng này để thay thế nghĩa vụ trả nợ.

+ Tháng 09/2017, trong khuôn khổ giải quyết dứt điểm khoản nợ đầu tư tàu Đông Thọ, được sự cho phép của các cổ đông và sự chấp thuận của Ngân hàng Techcombank (Tổ chức tín dụng cho vay vốn), Công ty đã tổ chức bán thành công tàu Đông Thọ để lấy nguồn tiền trả nợ cho tổ chức tín dụng và tất toán khoản vay này.

+ 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 thức "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) và 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*”.

+/ Kể từ ngày 26/03/2015, sau khi thoái 07% vốn góp của Công ty, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) còn sở hữu 48,97% vốn của Công ty.

#### **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**

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 cộng với làm dịch vụ vận tải, kê khai hải quan...

### **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: (024) 37556140/37556141 Fax: (024) 37556149

Website: [www.dongdomarine.com.vn](http://www.dongdomarine.com.vn)

Email: [dongdo@dongdomarine.com.vn](mailto: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: (0225) 3921976, (0225) 3920131 Fax: (0225) 3920131

Email: [crewcenter@dongdomarine.com.vn](mailto: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: (0225) 3551792 Fax: (0225) 3552577

Email: [haiphong@dongdomarine.com.vn](mailto: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: (028) 38241404 Fax: (028) 38224362

Email: [saigon@dongdomarine.com.vn](mailto: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 : (024) 3.7557965 Fax: (024) 3.7558064

Email : [DMDC@dongdomarine.com.vn](mailto: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 : (0225)3.745588 Fax: (0225)3.745858

Email : [dhplines@dhplines.com.vn](mailto: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 : (0225).2672151 Fax: (0225).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.

**e.4- Công ty cổ phần Cung ứng Thuyền viên Đông Đô (Dong Do CMC)**

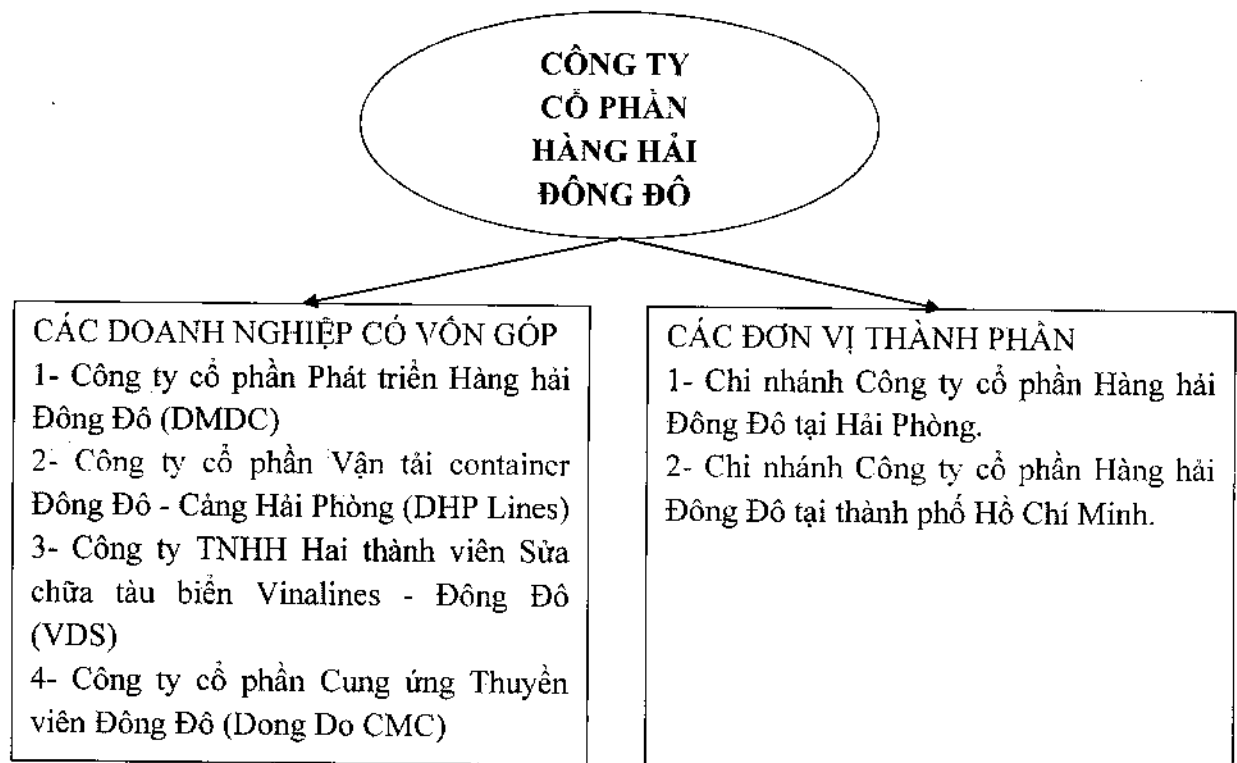
Trụ sở chính : 21 Võ Thị Sáu, Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại : (0225).3250663

Email : crew@dongdocmc.com

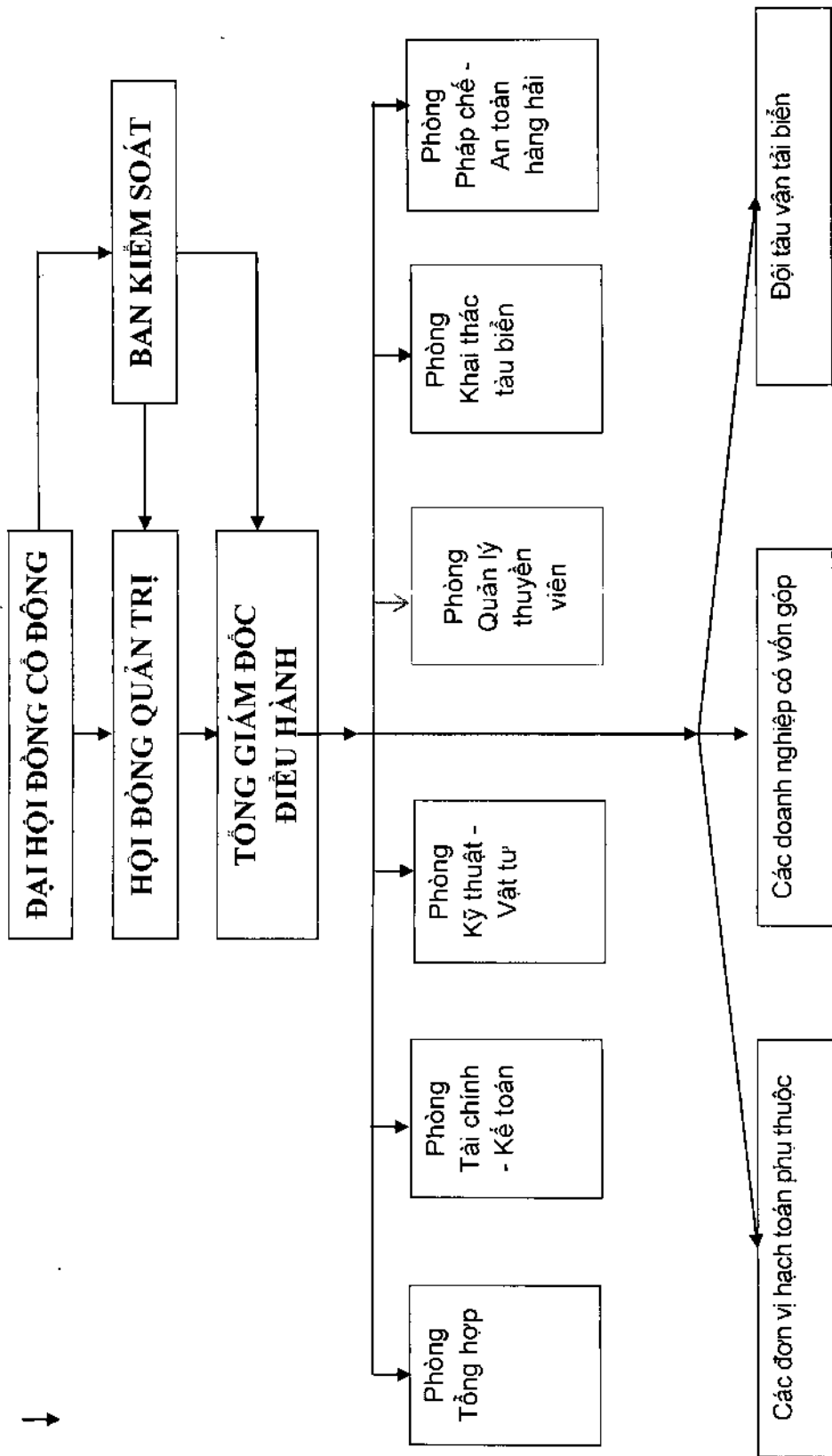
Lĩnh vực SXKD chính: Cung ứng và quản lý nguồn lao động

Vốn điều lệ: 2,5 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 1,8 tỷ đồng tương ứng 72% 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 Công ty, 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 05 (năm) 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 Công ty 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 Công ty.

#### **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 Công ty 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 (07):**

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 khỏe 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 Quản lý thuyền viên:

- Quản lý và sử dụng thuyền viên thuộc Công ty.
- Đào tạo bổ sung, tu nghiệp định kỳ, bồi dưỡng nâng cao trình độ, cập nhật kiến thức, kỹ năng làm việc cho thuyền viên.
- Tuyển dụng, cung ứng nhân lực đáp ứng nhu cầu về thuyền viên cho đội tàu của Công ty và cho các đối tác có nhu cầu (nếu có).

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, 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, miễn, 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 nhớt 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 an toàn vệ sinh lao động 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 2017, 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 quyền góp trong toàn Công ty để ủng hộ đồng bào miền núi phía Bắc bị ảnh hưởng bởi lũ lụt với số tiền 50 triệu đồng và ủng hộ xây trường học cho trẻ em nghèo tại Cao Bằng cũng với số tiền 50 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 và đồng bào nghèo tại nhiều địa phương.

5/ Các yếu tố rủi ro:

5.1/ 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 2013 đạt 5,42%, năm 2014 là 5,80%, năm 2015 là 6,68%, năm 2016 là 6,3% và năm 2017 là 6,7%. 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 các 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. 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.

#### *5.2/ 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.

#### 5.3/ Rủi ro hội nhập:

Việc Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), chuẩn bị tham gia hiệp định CPTPP 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 ngại và chủ yếu chỉ ảnh hưởng đến mảng 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.

#### 5.4/ 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 nhớt, 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, 4/6 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 (không kể năm 2017), 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, dịch vụ vận tải, dịch vụ hàng hải... 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.

5.5/ 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.

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 sĩ" 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.

### III/ Tình hình hoạt động, SXKD trong năm 2017:

#### **A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:**

Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2017:

#### **1- Doanh thu:**

Tổng thu của toàn Công ty trong năm 2017 đạt 305,302 tỷ đồng (bằng 115,96% kế hoạch năm), cụ thể:

STT	TÊN TÀU	KẾ HOẠCH NĂM 2017 (tỷ đồng)	THỰC HIỆN NĂM 2017 (tỷ đồng)	TH/KH (%)
<b>I</b>	<b>ĐỘI TÀU</b>			
1	- Đông Ba	17,657	17,761	100,59
2	- Đông Phong	40,152	32,259	80,34
3	- Đông An	22,177	21,638	97,58
4	- Đông Thọ	43,913	29,347	66,83
5	- Đông Du	8,213	9,408	114,55
6	- Đông Phú	28,173	29,085	103,24
7	- Đông Thanh	36,133	38,091	105,42
<b>II</b>	<b>CÁC NỘI DUNG KHÁC</b>			
1	- Hoạt động dịch vụ khác	40,167	38,552	95,98
2	- Hoạt động tài chính	-	1,521	-
3	- Hoạt động khác	-	62,322	-
4	- Chi nhánh Hải Phòng	15,000	15,871	105,81
5	- Chi nhánh TP.HCM	11,695	9,447	80,78

#### **1.1)- Doanh thu hoạt động vận tải biển:**

##### **a)- Hoạt động đội tàu:**

Ngoài những khó khăn chung của thị trường vận tải biển, hoạt động khai thác của đội tàu Công ty còn bị ảnh hưởng bởi một số tàu bị off-hire và lên đà (*Đông Phong, Đông Phú, Đông Thanh, Đông An*). Đến hết năm 2017, doanh thu đội tàu đạt 177,59 tỷ đồng (*bằng 90,4% kế hoạch năm*). Tình hình hoạt động của các tàu cụ thể như sau:

- Tàu *Đông Ba*: Theo kế hoạch, năm 2017 tàu hoàn toàn được cho thuê định hạn với giá cho thuê 2.150 USD/ngày trong 8 tháng đầu và 2.230 USD/ngày trong 4 tháng kế tiếp. Tuy nhiên, do thị trường không thuận lợi nên mức giá duy trì 2.150 USD/ngày trong cả năm. Doanh thu năm 2017 đạt 17,76 tỷ đồng - bằng 100,59% kế hoạch năm (*tăng do điều chỉnh tỷ giá*);

- Tàu *Đông Phong*: Theo kế hoạch, tàu sẽ tự khai thác toàn bộ thời gian với dự kiến T/C (time charter) rate đạt 2.400 USD/ngày. Tuy nhiên, do sự cố trục chân vịt, tàu đã phải off-hire 13 ngày sửa chữa tại nhà máy Ba Son. Thêm vào đó, khi thực hiện Voy 0317 dỡ Sawn-Timber tại Manila, tàu đã phải neo chờ cầu dài ngày khiến tổng thời gian thực hiện chuyến là 76 ngày thay vì 30 ngày như dự kiến. Năm 2017, tàu tự khai thác 13 chuyến với doanh thu chỉ đạt 32,26 tỷ đồng (*bằng 80,34% kế hoạch cả năm*); T/C rate ngày vận doanh là 1.921 USD/ngày, T/C rate ngày công lịch 1.853 USD/ngày;

- Tàu *Đông An*: Theo kế hoạch, tàu sẽ được cho thuê định hạn cả 365 ngày với giá 2.700 USD/ngày. Song, Công ty đã đàm phán với Người thuê tàu tăng được mức giá cho thuê định hạn là 2.800 USD/ngày trong cả năm. Do ảnh hưởng của việc off-hire chờ giấy chứng nhận của Đăng kiểm tại Phú Mỹ 2 ngày, chịu một nửa chi phí chạy tránh cướp biển và việc off-hire từ ngày 11 tháng 12 năm 2017 để lên đà tại nhà máy Nam Triệu thay vì tháng 01/2018 nên doanh thu chỉ đạt 21,64 tỷ đồng (*bằng 97,57% kế hoạch năm*);

- Tàu *Đông Thọ*: Theo kế hoạch, tàu sẽ tự khai thác Gypsum chuyên tuyến Thatong - HCM toàn bộ 365 ngày. Từ đầu năm đến ngày 18/9 tàu đã được Công ty tự khai thác 12 chuyến với số ngày vận doanh là 261 ngày. Từ ngày 18/9 đến ngày 04/10, tàu được bàn giao cho người mua tại HCM. Doanh thu khai thác chuyến đến khi bán tàu đạt 29,35 tỷ đồng (*bằng 66,83% kế hoạch cả năm*);

- Tàu *Đông Thanh*: Theo kế hoạch, tàu sẽ được cho thuê định hạn với giá 4.000 USD/ngày trong 90 ngày đầu và 4.300 USD/ngày trong 90 ngày tiếp theo, sau đó được nâng lên 4.800 USD/ngày đến hết năm. Trên thực tế, 87 ngày đầu tiên cho thuê với giá 4.000 USD/ngày, 84 ngày tiếp theo cho thuê với giá 4.300 USD/ngày, 30 ngày tiếp đó cho thuê với giá 4.700 USD/ngày và 5.200 USD/ngày đến hết năm. Số ngày vận doanh là 362 ngày (*tàu bị off-hire 3 ngày khắc phục các sự cố cầu, máy chính, máy đèn, hỏng tời neo, trục trặc hệ thống đóng mở nắp hầm hàng và thời gian vệ sinh hầm hàng trước khi giao tàu*). Doanh thu tàu đạt 38,09 tỷ đồng (*bằng 105,42% kế hoạch năm*);

- Tàu *Đông Du*: Theo kế hoạch, tàu tiếp tục thực hiện hợp đồng cho Vosco thuê tàu trần với mức giá 1.000 USD/ngày trong toàn bộ 365 ngày. Trên thực tế, Vosco chỉ thuê đến ngày 12/11, từ ngày 14/11 tàu được chuyển cho Vsico thuê tàu trần với giá 800 USD/ngày. Doanh thu của tàu đạt 9,41 tỷ đồng - bằng 114,55% kế hoạch năm (*tăng do điều chỉnh tỷ giá*);

- Tàu *Đông Phú*: Theo kế hoạch, tàu sẽ lên đà trong 25 ngày, thời gian còn lại sẽ hoàn toàn được cho thuê định hạn với giá thuê trung bình là 3.650 USD/ngày. Trên thực tế, với tổng thời gian lên đà tại Zhoushan và chạy đi giao tàu mất 17 ngày, mức giá cho thuê là 3.550 USD/ngày đến ngày 26/12; từ ngày 27/12 đến hết năm mức giá cho thuê tăng lên 3.800 USD/ngày nên doanh thu đạt 29,08 tỷ đồng (*bằng 103,24% kế hoạch năm*).

#### 1.2)- Doanh thu các chi nhánh và dịch vụ khác:

- Chi nhánh Hải Phòng: đạt 15,871 tỷ đồng (*bằng 105,81% kế hoạch năm*);
- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh: đạt 9,447 tỷ đồng (*bằng 80,78% KH năm*);
- Cho thuê và XK thuyền viên: đạt 36,692 tỷ đồng (*bằng 127,9% KH năm*);
- Cho thuê văn phòng: đạt 1,754 tỷ đồng (*bằng 118,8% kế hoạch năm*);

## 2- Chi phí:

Tổng chi phí toàn Công ty năm 2017 là 393,690 tỷ đồng (bằng 107,7% kế hoạch năm), trong đó:

STT	TÊN TÀU	KẾ HOẠCH NĂM 2017 (tỷ đồng)	THỰC HIỆN NĂM 2017 (tỷ đồng)	TH/KH (%)
<b>I</b>	<b>ĐỘI TÀU</b>			
1	- Đông Ba	27,902	27,306	97,87
2	- Đông Phong	45,477	40,350	88,73
3	- Đông An	26,742	26,110	97,63
4	- Đông Thọ	50,894	42,654	83,81
5	- Đông Du	33,954	35,085	103,33
6	- Đông Phú	41,212	42,346	102,75
7	- Đông Thanh	49,906	51,884	103,96
<b>II</b>	<b>CÁC NỘI DUNG KHÁC</b>			
1	- Hoạt động dịch vụ khác	37,717	35,883	95,14
2	- Hoạt động tài chính	24,687	0,367	-
3	- Hoạt động khác	-	66,035	-
4	- Chi nhánh Hải Phòng	14,775	15,857	107,32
5	- Chi nhánh TP.HCM	11,395	9,815	86,13

### 2.1)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí đội tàu trong năm 2017 đạt 265,735 tỷ đồng - bằng 96,3% kế hoạch năm.

### 2.2)- Chi phí của các chi nhánh và dịch vụ khác:

- Chi nhánh Hải Phòng 15,857 tỷ đồng (bằng 107,3% KH năm);
- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh 9,815 tỷ đồng (bằng 86,13% KH năm).
- Cho thuê và XK thuyền viên: 35,017 tỷ đồng (bằng 128,1% KH năm);
- Cho thuê văn phòng: 0,810 tỷ đồng (bằng 101,5% KH năm);

### 3- Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh:

Năm 2017, lợi nhuận toàn Công ty -88,388 tỷ đồng:

STT	TÊN TÀU	KH LN NĂM 2017 (tỷ đồng)	TH LN NĂM 2017 (tỷ đồng)	TH/KH (%)
<b>I</b>	<b>ĐỘI TÀU</b>		<b>-88,146</b>	
1	- Đông Ba	-10,245	-9,545	
2	- Đông Phong	-5,324	-8,092	
3	- Đông An	-4,565	-4,472	
4	- Đông Thọ	-6,981	-13,307	

5	- Đông Du	-25,741	-25,677	
6	- Đông Phú	-13,039	-13,261	
7	- Đông Thanh	-13,773	-13,792	
<b>II</b>	<b>CÁC NỘI DUNG KHÁC</b>			
1	- Hoạt động dịch vụ khác	2,450	2,670	
2	- Hoạt động tài chính	-24,687	1,155	
3	- Hoạt động khác	-	-3,713	
4	- Chi nhánh Hải Phòng	0,225	0,014	
5	- Chi nhánh TP.HCM	0,300	-0,368	

**3.1)- Lợi nhuận từ hoạt động vận tải biển:**

Lợi nhuận đội tàu: Do không đảm bảo kế hoạch doanh thu đề ra, hoạt động đội tàu đã phải chịu khoản lỗ -88,146 tỷ đồng, cao hơn số -79,67 tỷ đồng mà kế hoạch đề ra.

**3.2)- Lợi nhuận của các chi nhánh và dịch vụ khác:**

- Do khó khăn nhiều trong hoạt động vận tải, năm 2017, 02 chi nhánh tại Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh không đạt yêu cầu đề ra. Lợi nhuận của 02 chi nhánh như trình bày trong bảng trên.

**3.3)- Lợi nhuận hoạt động khác:**

Hoạt động khác lỗ -3,713 tỷ đồng.

**3.4)- Lợi nhuận hoạt động tài chính:**

Hoạt động tài chính 1,155 tỷ đồng, trong đó lãi 1,277 tỷ đồng chênh lệch tỷ giá trong thanh toán.

**Tổng hợp các chỉ tiêu Công ty thực hiện năm 2017 là:**

- Tổng thu : 305.301.807.565 đồng;
- Tổng chi : 393.690.180.030 đồng;
- Lợi nhuận : -88.388.372.465 đồng.

**Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh từ năm 2015 - năm 2017**

*Đơn vị: đồng*

Kết quả kinh doanh	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017
Doanh thu bán hàng	294.110.335.734	245.245.860.502	246.141.214.199
Giá vốn hàng bán	312.772.024.867	291.323.480.264	271.364.715.539
Lợi nhuận gộp	-18.661.689.133	-46.077.619.762	-25.223.501.340
Lợi nhuận thuần từ HĐKD	-134.467.620.537	-122.953.742.029	-84.631.240.083
Tổng LN kế toán sau thuế	-138.429.050.033	-117.086.537.703	-88.295.440.304

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

Đơn vị: Triệu đồng

Chi tiêu	Năm 2016	Năm 2017	Ghi chú
Tổng giá trị tài sản	896,136	752,735	Lợi nhuận từ
Doanh thu thuần từ hoạt động SXKD	245,246	246,141	SXKD và lợi
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-122,954	-84,631	nhuận sau thuế
Lợi nhuận khác	-5,867	-3,571	của Công ty
Lợi nhuận trước thuế	-117,086	-88,203	năm 2017 bị
Lợi nhuận sau thuế	117,086	-88,295	âm.

- Các chỉ tiêu khác:

Doanh thu từ hoạt động vận tải biển/Tổng doanh thu: 72,15%

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

STT	Chi tiêu	Đơn vị	Năm nay	Năm trước
I	<b>Cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn</b>			
1	<b>Cơ cấu tài sản</b>			
	- Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản	%	93,09	95,12
	- Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản	%	6,91	4,88
2	<b>Cơ cấu vốn</b>			
	- Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn	%	183,98	160,68
	- Nguồn vốn CSH/ Tổng nguồn vốn	%	-83,98	-60,68
II	<b>Khả năng thanh toán</b>			
1	Tổng tài sản/Tổng nợ phải trả	Lần	0,54	0,62
2	Tài sản ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,80	0,49
3	Tổng tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,14	0,07

**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 Hàng 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 22/03/2018: 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 22/03/2018: 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. Nay là Phó Tổng giám đốc Công ty.
- \*. 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 Đô (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 22/03/2018: 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) - 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:

\*. 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 22/03/2018: 21.800 cổ phần.

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

Ông Bùi Đình Hường (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 Hường 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 Hường đang nắm giữ tính đến ngày 22/03/2018: 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 xép dỡ) là người am hiểu và nhiều năm kinh nghiệm 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 22/03/2018: 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 nắm giữ đến ngày 22/03/2018: 0 cổ phần.

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 2017, 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 31/12/2017, toàn Công ty có 321 lao động (giảm 126 người so với 31/12/2016), trong đó:

- Cơ quan Công ty : 54 người (giảm 12 người);
- Thuyền viên : 225 người (giảm 104 người).
- Chi nhánh TP. HCM : 10 người (giảm 07 người);
- Chi nhánh Hải Phòng : 32 người (giảm 03 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 Công ty 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, kỹ sư, thuyền viên, chuyên viên có trình độ, năng lực và tâm huyết từ nơi khác về làm việc cho Công ty, 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.

- Áp dụng chính sách trả lương, thưởng (nếu có) theo thỏa thuận đối với 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 của Công ty.

- 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 thường thêm nếu có lợi nhuận vượt mức do HĐQT giao cho Tổng Giám đốc Công ty.

Một cơ chế trả 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, Công ty 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 thường 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:**

- Thực hiện Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên 2016 và Thông báo số 157/TB-HĐQT-II ngày 30/8/2017 của Hội đồng Quản trị, Công ty đã hoàn tất việc bán tàu Đông Thọ theo phương thức chào giá cạnh tranh quốc tế. Thủ tục mua bán khoản nợ còn lại cũng đã được hoàn tất, theo đó, sau khi thực hiện xong, Công ty được xóa khoản nợ 30,36 tỷ VNĐ (gồm 13,175 tỷ VNĐ nợ lãi và 17,185 tỷ VNĐ nợ gốc), đồng thời, được giải chấp sản Văn phòng Cơ quan Công ty tại 106 Hoàng Quốc Việt.

- Thực hiện Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên 2016, Công ty đã chỉ đạo Chi nhánh Hải Phòng hoàn tất các thủ tục bán thanh lý 01 đầu kéo và 02 rơ moóc đã xuống cấp để mua 01 rơ moóc đã qua sử dụng có chất lượng tốt hơn nhằm đáp ứng yêu cầu SXKD trong thời gian tới.

- Tiếp tục thực hiện các thủ tục thoái/giảm vốn tại VDS theo kế hoạch, Công ty cũng đã tích cực phối hợp với các bên liên quan hoàn tất việc chuyển nhượng QSD đất và tài sản trên đất của VDS.

Việc chuẩn bị làm thủ tục 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:**

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

- Tiếp tục thực hiện các hoạt động SXKD chính như vận tải bộ, logistics, giao nhận, khai thuê hải quan..., năm 2017, DHP Lines cũng trong tình hình khó khăn chung như 02 chi nhánh thuộc Công ty. Cùng với khó khăn do lượng hàng hóa kém, chủ xe rút dịch vụ nhiều nên lợi nhuận từ hoạt động vận tải container rất thấp. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2017 của DHP Lines như sau:

+ Doanh thu : đạt 9,61 tỷ đồng;

+ Lợi nhuận : -0,359 tỷ đồng.

- Năm 2018, DHP Lines dự kiến mức doanh thu chỉ đạt 9,0 tỷ đồng với lợi nhuận kế hoạch là 100 triệu đồng.

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

- Do tập trung cho công tác chuyển nhượng tài sản trên đất theo yêu cầu của các bên, năm 2017, hoạt động sửa chữa tàu của VDS không nhiều. Kết quả SXKD trong năm của Công ty như sau:

+ Doanh thu: 0,905 tỷ đồng;

+ Lợi nhuận: -6,12 tỷ đồng.

- Năm 2018, VDS sẽ hoàn tất các thủ tục giải thể doanh nghiệp trình cấp có thẩm quyền như yêu cầu của các chủ sở hữu vốn.

#### 3- Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô (Dong Do CMC):

- Công ty được thành lập và đi vào hoạt động tháng 8/2017. Do có nhiều nỗ lực nên hoạt động SXKD của Dong Do CMC có nhiều khả quan so với Đề án thành lập Công ty đã đề ra. Kết quả SXKD trong năm của Công ty như sau:

+ Doanh thu: 5,4 tỷ đồng;

+ Lợi nhuận: 0,157 tỷ đồng.

- Năm 2018, dự kiến doanh thu của Dong Do CMC là 43,9 tỷ đồng với lợi nhuận là 400 triệu đồng.

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

Năm 2017, 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 22/03/2018, 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 : 12.224.717 cổ phần, chiếm 99,84%

- Cổ đông nước ngoài : 19.778 cổ phần chiếm 0,016%

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 2017, 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 22,7 tỷ đồng.

2. Tiêu thụ dầu mỡ phụ (dầu nhờn):

Đội tàu biển tiêu thụ dầu nhờn với giá trị là 9,1 tỷ đồng.

3. Tiêu thụ nước ngọt:

Tổng giá trị nước ngọt tiêu thụ là 829 triệu 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:

- Theo Hiệp hội Vận tải biển quốc tế (Bimco), năm 2017 lượng cung tàu tăng khoảng 2,7%. Các chuyên gia đánh giá, lượng cung tàu tiếp tục tăng trên 2% đã tạo áp lực lớn cho sự hồi phục của thị trường vận tải biển.

- Đội tàu hàng Việt Nam đang có sự sụt giảm rất lớn cả về lượng và chất khi chỉ còn 1.406 chiếc (bao gồm cả tàu của các doanh nghiệp trong nước nhưng mang quốc tịch nước ngoài), trong khi số lượng năm ngoái là 1.800 tàu. Đội tàu nội địa chủ yếu được mua sắm từ năm 2008, đến nay đã quá 15 năm tuổi - vừa hao nhiên liệu, vừa tốn chi phí bảo trì, sửa chữa và nhất là không thích hợp với phương thức bốc dỡ mới tại các cảng. Khan hiếm nguồn hàng, giá cước thấp, giá thuê tàu ở mức thấp; cạnh tranh gay gắt, trong khi giá dầu, giá vật tư phụ tùng, dịch vụ sửa chữa, dịch vụ hàng hải, bảo hiểm và cung ứng vẫn ở mức cao và đang có xu hướng tăng mạnh kể từ giữa năm 2016, nhất là giá dầu, đã đẩy các doanh nghiệp vận tải biển vào tình trạng thua lỗ lớn.

- Năm 2017, Công ty gặp rất nhiều khó khăn trong SXKD, nhất là công tác quản lý và khai thác đội tàu. Tuy nhiên, nhờ có sự hỗ trợ, ủng hộ hết mình của HĐQT, đóng góp tích cực trong công tác quản trị và điều hành doanh nghiệp, tập thể Ban điều hành đã cùng CBCNV trong Công ty từng bước tháo gỡ, đảm bảo ổn định trong SXKD.

- Trước bối cảnh thị trường hàng hóa khan hiếm trong khi đội xe tự nhân tiếp tục tăng, các chi nhánh tại Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh đã có 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 2017, hai 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) vẫn dao động ở mức thấp. 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 vẫn còn.

- 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 ĐHCĐ và HĐQT Công ty giao.

- 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.

2/ Về tình hình tài chính đến 31/12/2017:

a/ Tình hình tài sản: Tổng tài sản : **752.734.841.763 đồng**

- Tài sản ngắn hạn	: 52.008.511.303 đồng, trong đó:
* Tiền và tương đương	: 8.246.669.024 đồng
* Đầu tư T/C ngắn hạn	: 806.000.000 đồng
* Phải thu	: 28.086.484.884 đồng
* Hàng tồn kho	: 7.658.401.475 đồng
* Tài sản khác	: 7.210.955.920 đồng
- Tài sản dài hạn	: 700.726.330.460 đồng, trong đó:
* Các khoản phải thu	: 180.616.611.373 đồng
* Tài sản cố định	: 504.403.030.432 đồng
* Tài sản dở dang dài hạn	: 391.289.091 đồng
* Tài sản dài hạn khác	: 15.315.399.564 đồng

b/ Tình hình nguồn vốn : **752.734.841.763 đồng**

- Nợ phải trả	: 1.384.863.293.291 đồng, trong đó:
* Nợ ngắn hạn	: 64.791.037.384 đồng
* Nợ dài hạn	: 1.320.072.255.907 đồng

- Vốn chủ sở hữu : -632.128.451.528 đồng

Năm 2017, liên quan đến các khoản đầu tư, Công ty đã trả cho các tổ chức tín dụng 57,8 tỷ đồng (32,8 tỷ đồng trả cho Techcombank; 6,6 tỷ đồng trả cho IndoVinabank; 15,6 tỷ đồng trả cho SGD Agribank; 3,6 tỷ đồng trả cho VDB); 3,3 tỷ đồng để xử lý nợ tàu Đông Thọ và trả cho Nhà máy Đóng tàu Hạ Long 3,5 tỷ đồng.

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

- Do sự cố gắng của khối quản lý tàu, năm 2017, công tác quản lý an toàn có những tiến bộ nhất định, đội tàu đã không để xảy ra khiếm khuyết đến mức phải lưu giữ tàu. Tuy nhiên, qua 13 lần kiểm tra, đội tàu cũng đã để PSC ghi nhận 63 lỗi, trong đó 04 lỗi 16, 57 lỗi 17 và 02 lỗi 99. Để giảm thiểu và phòng ngừa khiếm khuyết, các phòng ban cần sát sao hơn nữa công tác kiểm tra, theo dõi và giám sát nhằm hỗ trợ cho các tàu, đồng thời, tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện để thuyền viên đủ năng lực trước khi điều động xuống tàu.

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

Sau khi điều chuyển 88 thuyền viên sang công tác tại Công ty Dong Do CMC, đến 31/12/2017, DDM đang quản lý 225 thuyền viên (05 thuyền viên ký HĐ thời vụ), trong đó có 96 thuyền viên đang đi trên các tàu của Công ty, 106 thuyền viên dự trữ luân phiên (trong đó 02 thuyền bộ về dự trữ do bán tàu), 06 thuyền viên đang đi học sỹ quan, 04 thuyền viên tự đóng BHXH; 04 thuyền viên đang chờ giải quyết chế độ. Trong năm tới, Công ty có thể sẽ thiếu khoảng 20 thủy thủ/thợ máy phục vụ cho đội tàu. Riêng khối SQQL/SQVH, tình trạng thừa thiếu hiện nay có thể được thống kê như sau:

TT	Chức danh	Số thuyền viên	SỐ TV HIỆN CÓ	THỪA(+)/ THIẾU(-)
1	Thuyền trưởng hạng 1	10	12	+2
2	Phó 1 hạng 1	10	13	+3
3	Máy trưởng hạng 1,2	10	11	+1
4	Máy 2 hạng 1,2	10	14	+4
5	SQVH boong	20	20	0
6	SQVH máy	20	20	0
	Tổng cộng:	80	90	+10

5- Các công tác khác:

- Sau khi Giấy phép Xuất khẩu lao động bị thu hồi, các chủ sở hữu vốn đã nhất trí để Công ty thành lập Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô (Dong Do CMC) do Công ty nắm cổ phần chi phối (72% vốn điều lệ) với sự tham gia góp vốn của một số cổ đông khác nhằm đáp ứng nhu cầu về thuê thuyền viên của các đối tác trong và ngoài nước. Đầu tháng 8/2017, Dong Do CMC đã chính thức đi vào hoạt động.

- Thực hiện các quyết định, nghị quyết có liên quan của HĐQT Công ty, Tổng giám đốc điều hành đã hoàn tất các thủ tục giải thể Phòng XKLD và chuyển đổi Trung tâm thuyền viên Đông Đô thành Phòng Quản lý thuyền viên. Công tác tổ chức và việc làm cho CBCNV hiện đã được ổn định.

- Năm 2017, hai chi nhánh đã không hoàn thành kế hoạch doanh thu và lợi nhuận đã đề ra. Nguyên nhân việc này là do:

+ *Chịu sự cạnh tranh lớn giữa các doanh nghiệp, lượng xe trên thị trường được đầu tư lớn trong khi hàng hóa vẫn trong tình trạng khan hiếm;*

+ *Đội xe đã đến thời kỳ xuống cấp, hư hỏng nhiều, việc tuyển dụng lái xe gặp nhiều khó khăn (một số xe hiện trong tình trạng không khai thác do thiếu lái xe);*

+ *Các chi nhánh chưa chủ động trong việc tìm kiếm, khai thác hàng hóa cũng như đẩy mạnh các dịch vụ khác như khai thuê hải quan, môi giới xe vận tải, logistics, đại lý tàu, cho thuê văn phòng;*

+ *Hai khách hàng truyền thống mang lại nguồn doanh thu chủ yếu cho Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh bị tạm dừng nhập hàng vào Mỹ nên doanh thu của Chi nhánh bị sụt giảm mạnh.*

#### 5/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

5.1/ Mục tiêu chung: Kiên trì mục tiêu tập trung tái cơ cấu, 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:

- Ngay đầu năm 2018, Công ty đã xây dựng xong Đề án tái cơ cấu doanh nghiệp, trong đó tập trung tái cơ cấu các khoản vốn vay, nhằm tạo chuyển biến lớn tình hình tài chính chung của Công ty.

- Công ty luôn 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: 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 thông qua việc kết hợp hiệu quả giữa cho thuê định hạn và tự khai thác tàu. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, cần đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác để cải thiện doanh thu, tận dụng triệt để nguồn lực lao động trong Công ty.

#### 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."

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 2017.

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

- Đối với nội dung "Số lỗ lũy kế của Công ty tại thời điểm 31/12/2017 là: 769.327.896.416 đồng, nợ phải trả tại thời điểm 31/12/2017 là: 1.384.698.276.476 đồng vượt quá tổng tài sản 751.740.752.502 đồng với số tiền là 632.957.523.974 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 90%) 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 có vốn đầu tư lớn và 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. Mặt khác, tiền khấu hao tài sản cố định hàng năm cũng rất lớn (từ 60-80 tỷ đồng/năm). Những nguyên nhân đó đã gây ra số lỗ lũy kế nêu trên. Tuy nhiên, Công ty vẫn bảo đảm dòng tiền dương để duy trì hoạt động kinh doanh.

#### **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 2017, HĐQT đã thường xuyên giám sát việc thực hiện các nghị quyết của ĐHCĐ thường niên và HĐQT, hỗ trợ các hoạt động của Tổng giám đốc điều hành, bộ máy tham mưu - giúp việc theo quy định của Điều lệ hoặc khi cần thiết với tinh thần trách nhiệm cao. HĐQT Công ty đã chỉ đạo Tổng giám đốc điều hành một số nội dung nổi bật như sau:

- Liên quan đến hoạt động của Trung tâm thuyền viên, HĐQT yêu cầu Tổng giám đốc điều hành chỉ đạo các cá nhân và bộ phận:

+ Nghiên cứu, tìm mô hình và phương án phù hợp nhằm đẩy mạnh việc xuất khẩu thuyền viên, tăng nguồn thu cho Công ty; chủ động trong việc tìm kiếm thị trường, nguồn nhân lực để thực hiện tốt công tác cho thuê và xuất khẩu thuyền viên; thực hiện đúng quy chế hiện hành về việc thanh toán lương cho thuyền viên...

+ Nhất trí chuyển đổi Trung tâm thuyền viên Đông Đô thành Phòng Quản lý thuyền viên thuộc Công ty.

- Đối với hoạt động kinh doanh, khai thác đội tàu:

+ Rà soát lại các chỉ tiêu về chi phí, đảm bảo được dòng tiền phục vụ cho hoạt động SXKD của Công ty. Sớm đưa ra các biện pháp hiệu quả để ổn định hoạt động khai thác cho tàu Đông Phong.

+ Tán thành phương án bán tàu chở hàng Đông Thọ - 10.094 DWT để xử lý nợ theo đề nghị của Tổng giám đốc điều hành và giao Tổng giám đốc tổ chức triển khai các thủ tục bán tàu theo đúng trình tự, quy định pháp luật hiện hành có liên quan, đảm bảo lợi ích tối đa cho Công ty.

- Giao Tổng giám đốc điều hành hợp tác với các cổ đông khác tiến hành các thủ tục thành lập "Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô" với ngành nghề kinh doanh chính là cung ứng và quản lý nguồn lao động. Vốn điều lệ của Công ty là 2.500.000.000 VNĐ (Hai tỷ, năm trăm triệu đồng), trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 72% vốn.

- Sau khi xem xét quả hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển 9 tháng ước thực hiện cả năm 2017, HĐQT yêu cầu Ban điều hành cần phát huy hơn nữa trong công tác quản lý, điều hành nhằm hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch đã được ĐHĐCĐ phê duyệt. Đồng thời, sớm hoàn tất việc xây dựng kế hoạch SXKD năm 2018 sát với thực tế trình HĐQT Công ty xem xét, cho ý kiến theo đúng các quy chế quản lý nội bộ hiện hành.

- Đối với các khoản nợ dài hạn, nghiên cứu phương án cơ cấu đội tàu, cơ cấu lại nợ với ngân hàng theo hướng có lợi nhất.

- Nghiên cứu lộ trình nhằm giảm biên, cơ cấu lại lao động, tinh giảm bộ máy lãnh đạo ở các phòng ban cho phù hợp với hoạt động thực tế của Công ty.

- Nghiên cứu để đưa ra định hướng, kế hoạch cụ thể về việc sử dụng diện tích sàn văn phòng tại Tầng 19, Tháp VPQT Hòa Bình cho phù hợp và hiệu quả.

- Phê duyệt các dự án phương án theo đúng trình tự, thủ tục và các quy định hiện hành của Công ty.

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

+ Ban lãnh đạo Công ty đã có nhiều cố gắng 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. Bên cạnh đó, sự 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 rất 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/ Hoạt động vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2018 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/ Xây dựng và tổ chức thực hiện chương trình tái cơ cấu doanh nghiệp đã trình cấp có thẩm quyền khi đủ điều kiện.

c/ Tiếp tục hỗ trợ các doanh nghiệp có vốn góp đang gặp khó khăn 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.

## **VI/ 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 22/03/2018: 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 lại làm Chủ tịch HĐQT từ ngày 12/04/2017. 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 lại làm Tổng giám đốc Công ty từ ngày 12/04/2017. Đại diện Vinalines nắm giữ 15% vốn điều lệ.
3	Hoàng Lê Vượng	Ủy viên	0	0%	Được bầu lại làm Ủy viên HĐQT từ ngày 12/04/2017. 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 lại làm Ủy viên HĐQT từ ngày 12/04/2017
5	Đoàn Minh An	Ủy viên	0	0%	Kiểm Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty. Được bầu lại làm Ủy viên HĐQT từ ngày 12/04/2017

a.3/ Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Các cuộc họp của HĐQT Công ty:

Trong năm 2017, thông qua 06 cuộc họp toàn thể mở rộng và các lần lấy ý kiến bằng văn bản khác, HĐQT Công ty đã ban hành 07 Nghị quyết; 05 Thông báo và 02 Quyết định, trong đó có các nghị quyết sau:

STT	SỐ VĂN BẢN	NGÀY	NỘI DUNG
I	<b>Nghị quyết</b>		
1	01-2017/HĐQT-II	21/02	Sửa đổi, bổ sung Hợp đồng thế chấp tài sản (tàu Đông Du)
2	02-2017/HĐQT-II	01/3	- Thông qua báo cáo kết quả hoạt động SXKD năm 2016 và dự kiến kế hoạch 2017. - Xem xét việc nghiên cứu phương án để TTTV hoạt động SXKD và hạch toán phụ thuộc.
3	01-2017/HĐQT-III	12/4	Bầu Chủ tịch HĐQT/TGD tại ĐHĐCĐ (nhiệm kỳ 2017-2022)

4	02-2017/HĐQT-III	27/4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thông qua báo cáo kết quả hoạt động Quý I/2017 và kế hoạch Quý II.</li> <li>- Rà soát các chỉ tiêu đảm bảo hoạt động SXKD của Công ty.</li> <li>- Nhất trí để ông Nguyễn Quốc Khánh làm thành viên HĐQT chuyên trách kể từ ngày 01/5/2017</li> </ul>
5	03-2017/HĐQT-III	19/6	-Các nội dung liên quan đến việc thành lập Công ty CP cung ứng thuyền viên Đông Đô
6	05-2017/HĐQT-III	12/7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thông qua báo cáo ước kết quả hoạt động 6 tháng đầu năm 2017 và dự kiến các chỉ tiêu kế hoạch 6 tháng cuối năm.</li> <li>- Nhất trí với đề nghị xin điều chỉnh định mức nhiên liệu đội tàu và giải thể Phòng XKLD.</li> </ul>
7	06-2017/HĐQT-III	25/7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tán thành phương án bán tàu Đông Thọ theo đề xuất của TGD.</li> <li>- Giao TGD tổ chức triển khai các thủ tục bán tàu theo đúng trình tự, quy định của pháp luật hiện hành.</li> </ul>
8	07-2017/HĐQT-III	14/11	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thông qua kết quả hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển 9 tháng và ước TH cả năm 2017.</li> <li>- Nhất trí phương án chuyển đổi Trung tâm thuyền viên thành Phòng Quản lý thuyền viên</li> <li>- Một số vấn đề khác: cơ cấu lại đội tàu, lao động gián tiếp, sử dụng VP</li> </ul>

Thành viên HĐQT tham gia các cuộc họp trong năm 2017 như sau:

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp	Tỷ lệ	Ghi chú
1	Ông <i>Trần Văn Nghi</i>	Chủ tịch HĐQT	8/8	100%	
2	Ông <i>Nguyễn Duy Luân</i>	Ủy viên	8/8	100%	
3	Ông <i>Hoàng Lê Vượng</i>	Ủy viên	8/8	100%	
4	Ông <i>Đoàn Minh An</i>	Ủy viên	8/8	100%	
5	Ông <i>Nguyễn Quốc Khánh</i>	Ủy viên	8/8	100%	

b/)- Đánh giá công tác quản trị doanh nghiệp:

- Trong năm 2017, HĐQT Công ty đã thực hiện đúng và đầy đủ Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên năm tài chính 2016 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

minh. Trong các sự kiện cấp bách, 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.

- Tồn tại:

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

## **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 nắm 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			
3	bà Nguyễn Thị Hằng	Thành viên			

b/ Hoạt động của Ban kiểm soát:

Trong năm 2017, 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 định, 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 2017, Ban kiểm soát đã tiến hành họp 04 cuộc họp để đánh giá tình hình hoạt động SXKD của Công ty sau khi kết thúc quý I, quý II, quý III và quý IV. Ngoài ra, Ban kiểm soát đưa ra ý kiến bằng văn bản tại Báo cáo hoạt động kiểm soát 6 tháng đầu năm 2017 của 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 2016 (đồng)	Năm 2017 (đồng)
1	Thu nhập của HĐQT và Ban Kiểm soát	754.000.000	798.000.000

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

Trong năm 2017, không có các giao dịch mua, bán cổ phiếu của cổ đông nội bộ

c/ Trong năm 2017, 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 năm 2017 đã được đăng tải và có thể tra cứu trên trang thông tin điện tử của Công ty thông qua trang web: [www.dongdomarine.com.vn](http://www.dongdomarine.com.vn) hoặc trang thông tin điện tử của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY



Nguyễn Duy Luân