



Dong do Marine

Công ty cổ phần hàng hải đông đô  
Dong Do Marine Joint Stock Company

# BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN

HÀ NỘI, THÁNG 05 NĂM 2010

## I. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH & PHÁT TRIỂN CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

1. Những sự kiện quan trọng
2. Quá trình phát triển
3. Định hướng chính hoạt động năm 2010

## II. BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

1. Những nét nổi bật của kết quả hoạt động năm 2009
2. Tình hình thực hiện so với kế hoạch

## III. BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC CÔNG TY

1. Báo cáo tình hình tài chính
2. Báo cáo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh
3. Những tiến bộ Công ty đã đạt được
4. Kế hoạch phát triển trong tương lai

## IV. TỔ CHỨC VÀ NHÂN SỰ

1. Cơ cấu tổ chức của Công ty
2. Tóm tắt SYLL của các cá nhân trong Ban điều hành
3. Quyền lợi của Ban TGD và Giám đốc các đơn vị thành viên
4. Số lượng CBCNV và chính sách người lao động
5. Những thay đổi TV HĐQT/BKS/BTGD/ KTT

## V. THÔNG TIN CỔ ĐÔNG

1. Hội đồng quản trị/ Ban kiểm soát
2. Cơ cấu cổ đông

## VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH

### **I- QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH & PHÁT TRIỂN CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**

#### **1- Những sự kiện quan trọng**

### 1.1)- Thành lập doanh nghiệp

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

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

- Đến tháng 10/2003, Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông đã đổi tên doanh nghiệp 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.

### 1.2)- 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*”. Và cũng kể từ ngày 25/12/2006, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động SXKD trên cơ sở Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103015196 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp.

### 1.3)- 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*) được phát hành thành 8.920.000 cổ phiếu (*tám triệu, chín trăm hai mươi nghìn cổ phiếu*) với mệnh giá 10.000 đồng (*mười nghìn đồng*).

- Ngày 08/7/2008, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã niêm yết 8.920.000 cổ phiếu 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 hiện có 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 6.854.573 cổ phần (*bằng 55,98%*) và các cổ đông khác nắm 44,02% còn lại.

## **2- Quá trình phát triển**

Sau gần 25 năm thành lập, có thể tạm chia quá trình phát triển của Công ty thành các giai đoạn sau:

### **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 NSNN 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*” thời bấy giờ.

### **2.2)- Giai đoạn 1989 - 1996:**

Đây là thời kỳ cả nước Việt Nam 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.

- Bắt đầu từ đầu năm 1994, VISERITRANS đã thực sự lâm vào tình trạng kinh doanh thua lỗ kéo dài, hoàn toàn mất khả năng tự cân đối về tài chính, chủ trương đầu tư - phát triển đội tàu vận tải biển chuyên dụng thất bại nặng nề với đỉnh điểm là vụ mua tàu Hy Vọng/New Hope - 7.620 DWT đầy tai tiếng, nội bộ ngày càng lục đục mất đoàn kết trầm trọng. Đây là những nguyên nhân chủ yếu không chỉ làm cho SXKD bị đình trệ, nợ nần chồng chất, mà còn đẩy hơn 1.200 lao động lâm vào tình trạng khốn cùng, bản thân doanh nghiệp đã thừa đủ điều kiện để 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 cũng là điểm khởi đầu cho những thay đổi vô cùng to lớn về sau.

### 2.3)- Giai đoạn 1997 - 1999:

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

- Từ cuối năm 1999 trở đi, VISERITRANS bắt đầu tiến hành đổi mới căn bản về cơ cấu tổ chức, nhân sự lãnh đạo chủ chốt và phương thức quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp. Đặc biệt, Ban Lãnh đạo mới đã khởi xướng và vận động CBCNV trong toàn doanh nghiệp quyết tâm thực hiện quyết sách lớn “*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).

### 2.4)- 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 bạn hàng trong ngoài nước và kế thừa những giá trị truyền thống tốt đẹp do các thế hệ trước để lại..., với thương hiệu mới là Công ty Hàng hải Đông Đô (DONG DO MARINE), Ban Lãnh đạo đã chớp đúng thời cơ tăng tốc đầu tư - phát triển, mở rộng quy mô sản xuất với những bước đi mạnh dạn, nhưng vừa sức và phù hợp với nhu cầu thị trường. Đồng thời, tiếp tục khắc phục triệt để các yếu điểm, cũng như những tồn tại khác về công nghệ, tiền vốn, công nợ, chất lượng lao động, uy tín kinh doanh do lịch sử để lại và ưu tiên tập trung cải thiện chất lượng quản lý - điều hành doanh nghiệp, nguồn vốn con người trước một bước so với các dự án đầu tư phát triển trọng điểm...

- Trong thời gian từ năm 2000 - 2004, DONG DO MARINE đã nâng tổng trọng tải đội tàu vận tải biển chuyên dụng lên tới 61.350 DWT, tăng gấp gần 10 lần so với thời kỳ trước chỉ bằng vốn vay thương mại và vốn đối ứng tự huy động không cần sự bảo lãnh của bất cứ một tổ chức pháp nhân nào khác... 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), chuẩn bị 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 2008-2010... để thay thế, bổ sung cho đội tàu vận tải biển hiện có.

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 thắng lợi chung vô cùng to lớn của DONG DO MARINE.

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, đã và đang xúc tiến đầu tư sang một số lĩnh vực kinh doanh tuy hoàn toàn mới mẻ so với truyền thống, nhưng có rất nhiều triển vọng là cung ứng dịch vụ sửa chữa tàu biển và kinh doanh khách sạn, văn phòng cho thuê, du lịch lữ hành...

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

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

#### 2.5)- Giai đoạn từ tháng 12/2006 đến nay:

Sau khi chuyển sang hoạt động dưới hình thức “*công ty cổ phần*” vào cuối năm 2006, DONG DO MARINE đang tiếp tục phát triển rất tốt và cơ bản hoàn thành trước thời hạn hầu hết các nhiệm vụ công tác, chỉ tiêu kinh tế do ĐHĐCĐ lần thứ nhất giao trong Kế hoạch năm 2007:

- *Về quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp:* - 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 Nghị quyết ĐHĐCĐ lần thứ nhất.

- *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 - đa phương hóa hoạt động SXKD theo đúng tinh thần các nghị quyết của ĐHĐCĐ, HĐQT Công ty, tạo ra nhiều tiền đề tốt đẹp cho kế hoạch SXKD, phát triển thị trường và quy mô hoạt động trong nhiều năm tới.

Từ tháng 8/2008 đến nay, cũng như các doanh nghiệp trong ngành khác, hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là kinh doanh - khai thác vận tải biển bị ảnh hưởng lớn của suy thoái kinh tế thế giới. Nhận thức được điều này, Lãnh đạo Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp nhằm 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 khác ... để hoàn thành các chỉ tiêu do Đại hội đồng cổ đông phân giao và chờ thị trường phục hồi.

- *Về đầu tư - phát triển* : - Hầu hết các chỉ tiêu về đầu tư phát triển 03 năm (2006 - 2009) được Công ty hoàn thành.

+ *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.*

+ *Dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác Nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng đã cơ bản hoàn thành các gói thầu xây dựng cơ sở hạ tầng. Tháng 4/2009 đã góp vốn cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập Công ty TNHH hai thành viên Sửa chữa tàu biển VDS với số vốn điều lệ là 100 tỷ đồng trên cơ sở Dự án trên (DONG DO MARINE góp 49% và VINALINES góp 51% vốn điều lệ).*

+ *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 tàu đang được khai thác trên tuyến Bắc Mỹ và Úc.*

### **3- Ngành nghề kinh doanh**

Theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103015196 cấp ngày 15/8/2007 (đăng ký thay đổi lần thứ 1) của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô có các ngành nghề kinh doanh như sau:

- *Vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy;*
- *Đại lý xăng dầu và vật tư kỹ thuật, sửa chữa, duy tu, bảo dưỡng xe máy và các phương tiện, thiết bị kỹ thuật thủy bộ khác;*
- *Đại lý hàng hóa;*
- *Kinh doanh xếp dỡ kho và bãi cảng;*
- *Kinh doanh vật tư thiết bị hàng hóa;*

- Trục vớt, cứu hộ;
- Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải;
- Tổ chức nạo vét vùng nước cảng và khu vực lân cận, kết hợp tận thu đất cát sản phẩm trong quá trình nạo vét;
- Khai thác vật liệu xây dựng các loại;
- Xây dựng các công trình dân dụng, kho tàng, bến bãi thuộc nhóm C;
- Xây lắp các cấu kiện công trình;
- Thi công nền móng mặt đường bộ, đào đắp, san lấp mặt bằng, tạo bãi và các dịch vụ xây dựng cơ bản khác;
- Đại lý và môi giới vận chuyển hàng hóa;
- Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ;
- Kinh doanh dịch vụ nhà hàng và du lịch lữ hành;
- Cung ứng thuyền viên (không bao gồm giới thiệu, tuyển chọn, cung ứng nhân lực cho các doanh nghiệp có chức năng xuất khẩu lao động);
- Đào tạo bổ sung, tu nghiệp định kỳ, bồi dưỡng nâng cao trình độ, cập nhật kiến thức, kỹ năng cho thuyền viên;
- Quản lý, vận hành, sửa chữa hạ tầng nhà ở và văn phòng;
- Vận hành, sửa chữa thiết bị, máy móc cho khu nhà ở và văn phòng;
- Dịch vụ dọn vệ sinh; trang trí phong cảnh; trông giữ xe đạp, xe máy, xe ô tô.

#### **4- 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 đến cỡ từ handy - size trở xuống. Từng bước đổi mới cơ cấu đội tàu, tăng cường hiệu quả quản lý - khai thác đội tàu và tiến tới chủ động giảm dần tỷ trọng doanh thu từ hoạt động “cho thuê tàu định hạn” thay thế bằng doanh thu từ hoạt động “trực tiếp khai thác đội tàu” trên cơ sở các quan hệ hợp tác kinh doanh chiến lược, có khối lượng dịch vụ lớn và dài hạn với các đối tác kinh doanh có uy tín lớn.

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

- Tiếp tục cắt 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, tăng lợi nhuận, tăng mức chia cổ tức cho các cổ đông hàng năm.

## **II- BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ CÔNG TY**

### **1- Những nét nổi bật của kết quả hoạt động trong năm**

### 1.1)- Hoạt động SXKD:

- Xiết chặt công tác quản lý nhằm hỗ trợ, tạo điều kiện tối đa cho việc khai thác an toàn đội tàu vận tải biển. Ban hành và điều chỉnh các văn bản pháp quy của doanh nghiệp như “*Quy chế Quản lý tài chính*”, “*Quy chế trả lương cho khối quản lý*”, “*Quy chế trả lương, thưởng, làm việc ngoài giờ cho khối thuyền viên*”, “*Quy chế quản lý kỹ thuật*” nhằm động viên, khuyến khích người lao động, tăng năng suất lao động và cắt giảm các chi phí, tăng hiệu quả kinh doanh.

- Tiếp tục triển khai, duy trì và hoàn thiện Bộ luật Quản lý An toàn (ISM Code) và Bộ luật An ninh tàu và cảng biển (ISPS Code) nhằm đảm bảo các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn và an ninh tàu biển trong việc khai thác tàu trên tuyến quốc tế theo tiêu chuẩn của phân cấp Nhật Bản (NK).

- Lần đầu tiên từ ngày thành lập, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã quản lý và khai thác tốt loại tàu handy - size hoạt động trên các tuyến xa (Châu Úc và Châu Mỹ) an toàn và hiệu quả.

- Tiếp tục các hợp đồng “cho thuê tàu định hạn” đối với Người thuê Nhật Bản sau khi hết hạn hợp đồng nhằm đảm bảo “đầu ra” cho đội tàu của Công ty trong điều kiện suy thoái kinh tế thế giới vẫn còn ảnh hưởng lớn đến ngành hàng hải trong nước và quốc tế.

- Các hoạt động SXKD khác như: cho thuê văn phòng, cho thuê kho bãi, vận tải bộ, đại lý vận tải container ... vẫn tiếp tục được triển khai như kế hoạch.

### 1.2)- Hoạt động đầu tư - phát triển:

- Trong tình hình nguồn vốn tín dụng thương mại dành cho đầu tư - phát triển trong nước khó tiếp cận, hầu hết các dự án đầu tư của Công ty vẫn được triển khai đúng hạn. Công ty đã cấu trúc lại một số danh mục đầu tư nhằm dồn nguồn tài chính cho một số các dự án đang thực hiện dở dang từ các năm trước để hoàn thành sớm, đưa vào hoạt động; giãn một số dự án đầu tư đang trong giai đoạn nghiên cứu chờ đến khi thị trường vận tải biển hồi phục.

- Mặc dù đang trong giai đoạn suy thoái của nền kinh tế thế giới, Công ty đã chớp thời cơ khi giá tàu vận tải biển thấp nhất để đầu tư thành công tàu chở hàng rời cỡ handy - size ***Đông Thanh/28.502 DWT (đóng năm 1998 tại Nhật Bản)*** với tổng mức đầu tư cỡ 283 tỷ đồng vào tháng 8/2009. Ngay sau khi nhận tàu, Công ty đã cho thuê tàu này với mức giá 9.200 USD/ngày và đến thời điểm lập Báo cáo đã nâng giá cho thuê lên tới 13.500 USD/ngày. Đây là dự án đầu tư táo bạo và có hiệu quả nhất trong năm 2009 vì giá mua tàu và giá cho thuê loại tàu này đã, đang và sẽ tăng trong tương lai gần.

- Phối hợp cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập Công ty TNHH hai thành viên Sửa chữa tàu biển VINALINES - ĐÔNG ĐÔ (VDS) trên cơ sở Dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác Nhà máy Sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng với số vốn điều lệ khi thành lập là 100 tỷ đồng (*trong đó VINALINES chiếm 51% và DONG DO MARINE chiếm 49% vốn điều lệ*). Hiện VDS đã đi vào hoạt động SXKD từ giữa năm 2009.

- Sau một thời gian triển khai các thủ tục có liên quan, đến cuối năm 2009 Công ty đã hoàn tất các thủ tục để năm 2010 sẽ triển khai khởi công Dự án Đầu tư xây dựng Trung tâm

Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động hàng hải Đông Đô tại khu đất 47 Lương Khánh Thiện, Hải Phòng.

## **2- Các chỉ tiêu hiệu quả chủ yếu**

- Doanh thu đạt 323.921.643.000 đồng bằng 124,85% so với kế hoạch đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên thông qua.

- Lợi nhuận đạt 1.123.547.000 đồng bằng 157,86% so với kế hoạch đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên thông qua.

## **III. BÁO CÁO CỦA BAN LÃNH ĐẠO CÔNG TY**

### **1/ Báo cáo tình hình tài chính:**

+ Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn giữ được tính ổn định trong bộ máy tổ chức điều hành. Điều đó tạo thuận lợi cho việc thực hiện các kế hoạch về SXKD của DONGDO MARINE và là tiền đề để Công ty hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch đã đặt ra.

Doanh thu thực hiện của cả năm 2009 đạt 323.921.642.635 VNĐ/kế hoạch là 259.440.136.000 VNĐ đạt 124,85% kế hoạch năm. Tuy nhiên, tổng chi phí thực tế (312,947 tỷ đồng) cũng tăng tới 120,96% so với kế hoạch chi phí (258,728 tỷ đồng). Mặc dù vậy, tổng lợi nhuận trước thuế đạt được (1.123.547.000 đồng) đã tăng 157,86% so với kế hoạch năm 2009 (712 triệu đồng). Mức lợi nhuận thu được của năm 2009 nêu trên chỉ bằng 8% so với năm 2008 nhưng nó là kết quả của những nỗ lực rất lớn của Công ty trong hoàn cảnh toàn thế giới lâm vào cuộc khủng hoảng kinh tế rất nặng nề mà vận tải biển là một trong những lĩnh vực bị ảnh hưởng nghiêm trọng nhất.

Tổng tài sản tăng hơn 211,372 tỷ đồng, vốn chủ sở hữu giảm 40,730 tỷ đồng so với năm 2008. Trong đó, phần chênh lệch tỷ giá hối đoái làm giảm vốn chủ sở hữu của Công ty hơn 31 tỷ đồng.

Chỉ số giá vốn trên doanh thu thuần là 0,785% phản ánh năng lực quản lý chi phí của công ty trong năm 2009 là tương đối hiệu quả.

+ Dòng tiền thuần từ hoạt động kinh doanh đạt trên +317 tỷ đồng tăng 6,6 lần so với thực hiện năm 2008. Trong khi đó, lưu chuyển tiền từ hoạt động đầu tư là thấp hơn -552 tỷ, trong đó chủ yếu là mua sắm, xây dựng cơ bản và đầu tư các loại tài sản dài hạn khác. Để đảm bảo dòng tiền phục vụ cho nhu cầu kinh doanh và đầu tư, Công ty đã tiến hành vay vốn ngắn và dài hạn làm cho lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính hơn +218 tỷ đồng.

Số dư tiền mặt cuối kỳ chỉ hơn 6 tỷ đồng, giảm đáng kể so với hơn 22 tỷ đồng ở thời điểm đầu năm phản ánh việc sử dụng hiệu quả nguồn vốn nhân rồi.

+ Các hoạt động SXKD chính đạt kết quả tốt, khẳng định tính đúng đắn trong việc định hướng chiến lược phát triển của Ban Lãnh đạo trong các hoạt động kinh doanh chủ yếu của Công ty.

+ Các hoạt động đầu tư làm gia tăng tài sản cố định và các tài sản khác theo đúng kế hoạch đề ra. Điều này có tác dụng tích cực, làm gia tăng đáng kể mức sinh lời của công ty trong tương lai cũng như làm tăng hiệu quả sử dụng các nguồn vốn của Công ty. Việc nhanh

chóng đưa vào đưa vào khai thác dự án đầu tư tàu chở hàng Đông Thanh (28.502 DWT) đã làm tăng doanh thu, cải thiện dòng tiền và tạo ra một sức bật mới cho tương lai của Công ty.

Trong năm 2009 vừa qua, sau hơn 2 năm triển khai dự án đóng mới, Công ty đã chính thức tiếp nhận và đưa ngay vào khai thác tàu chở hàng Đông Phú - 12.500DWT. Tàu này đã được Công ty TSURUMARU SHIPPING Co, (Nhật Bản) thuê với giá thuê là 7.500 USD/ngày trong thời hạn 12 tháng.

Ngoài ra, công ty cũng đã thực hiện chủ trương của HĐQT Công ty về việc bán tàu Đông Hồ (6.868DWT). Đây là một biện pháp nhằm tái cơ cấu lại nguồn vốn tự có, cải thiện khả năng tự chủ về tài chính của Công ty. Đồng thời, việc bán tàu Đông Hồ đã tạo ra một khoản lợi nhuận bất thường lớn, cải thiện khả năng thanh toán và trả nợ cho toàn Công ty.

+ Các khoản nợ ngắn hạn giảm xuống chủ yếu từ (i) Giảm vay và nợ ngắn hạn (ii) các khoản phải trả người bán giảm và (iii) Giảm khoản thuế và các khoản phải nộp Nhà nước. Trong khi đó, nợ dài hạn tăng lên do tăng khoản vay và nợ dài hạn, trong đó có khoản vay đầu tư tàu Đông Thanh (28.502 DWT).

+ Hoạt động vận tải đường biển (hoạt động SXKD chính) của Công ty bị lỗ gần 28,5 tỷ đồng làm ảnh hưởng đáng kể tới kết quả kinh doanh toàn công ty (xem phần phân tích hoạt động) do mức cước cho thuê tàu tính theo ngày bị giảm đáng kể.

+ Tổng cộng tài sản đến ngày 31/12/2009: 1.465, 079 tỷ VNĐ.

+ Tổng số cổ phiếu của Công ty: 12.244.495 cổ phiếu, trong đó:

- Cổ phiếu phổ thông: 12.244.492 cổ phiếu

- Cổ phiếu quỹ: 03 cổ phiếu

## **2/ Báo cáo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh**

Bảng so sánh kết quả thực hiện 2009-2008 (xin xem bảng phụ lục kèm theo).

## **3. Những tiến bộ công ty đã đạt được:**

### **3.1)- Công tác tổ chức:**

Năm 2009, cùng với nỗ lực khắc phục các khó khăn do ảnh hưởng của suy thoái kinh tế để duy trì hiệu quả sản xuất kinh doanh, một trong những mục tiêu của Công ty là tiếp tục “*Ổn định, chấn chỉnh bộ máy tổ chức nhân sự*”. Vì vậy trong năm 2009, cùng với việc phát huy các lợi thế có được từ những năm trước trong tổ chức nhân sự, Công ty tiếp tục có sự tăng cường về tổ chức bộ máy, về nhân sự tại công ty. Cụ thể là việc bổ nhiệm thêm 03 Phó Tổng Giám đốc bên cạnh việc thôi chức đối với 01 Phó tổng giám đốc cũ chuyển sang làm công việc khác ở một đơn vị có vốn góp của Công ty. Công ty đang cố gắng xây dựng một mô hình hoạt động hợp lý/hiệu quả trong quản lý các hoạt động SXKD, tăng tính kết nối giữa các bộ phận trong cùng công ty và giữa các đơn vị thành viên với nhau.

### **3.2)- Về chính sách quản lý và các biện pháp kiểm soát hoạt động:**

Cùng với nhiệm vụ ổn định bộ máy tổ chức, công ty đã tiến hành rà soát, điều chỉnh bổ sung nhiều chính sách liên quan đến quản trị nhân sự/quản trị doanh nghiệp:

- \* Quy chế phân cấp về tổ chức và nhân sự: Mục đích phân cấp rõ ràng, tạo sự chủ động cho các đơn vị thành viên trong việc quản trị doanh nghiệp theo vị trí và phân cấp được giao.

- \* Quy chế quản lý tài chính với mục đích: Kiểm soát, nâng cao tính minh bạch trong hoạt động tài chính theo các quy định của công ty và Luật pháp Nhà nước.

- \* Quy chế trả lương và các chế độ bổ sung theo các vị trí công việc với mục đích: Xây dựng các nguyên tắc chi trả lương, mức lương cho các vị trí tương ứng, thống nhất áp dụng chung cho CBNV trong toàn Công ty, tạo ra cơ sở pháp lý trả lương công bằng, trên cơ sở mức độ đóng góp của mỗi cá nhân, tạo động lực cho CBNV làm việc tích cực và có trách nhiệm cao.

- \* Công ty đã xây dựng được Quy chế về định mức công tác phí, định mức về điện thoại, định mức về xăng dầu... với mục đích kiểm soát các chi phí liên quan.

- \* Xây dựng các quy chế quản lý - điều hành hoạt động SXKD, quản lý các chi phí kinh doanh, chi phí nhân sự theo năm tạo sự đổi mới và khoa học trong phương pháp quản lý, tạo chủ động trong điều tiết các chính sách liên quan đến hoạt động SXKD và quản trị nguồn nhân lực..

### 3.3)- Công tác nhân sự

Để phù hợp với việc ổn định bộ máy tổ chức, Công ty phải tiến hành đồng bộ và mạnh mẽ việc rà soát, sắp xếp, đào tạo và đào tạo lại lực lượng nhân sự phù hợp với định hướng và chiến lược phát triển của công ty.

- \* Một số thay đổi về nhân sự chủ chốt như sau:

Thay đổi/Miễn nhiệm:

Bổ sung/Bổ nhiệm:

01 Phó Tổng Giám đốc (tháng 9/2009)

01 Phó Tổng Giám đốc (tháng 3/2009)

02 Phó Tổng Giám đốc (tháng 12/2009)

- \* Hoạt động đào tạo: Năm 2009, Công ty đã dành một khoản chi phí và tiến hành các hoạt động đào tạo, nâng cao kỹ năng, kiến thức và năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ quản lý từ phó phòng/ban trong toàn công ty, đào tạo các nghiệp vụ SXKD với các vị trí nhân viên, tạo sự phù hợp và đáp ứng cao của đội ngũ nhân sự trong cơ cấu tổ chức mới.

- \* Với các nhân viên: Tổ chức đào tạo nội bộ, hoặc cử đi đào tạo các chương trình liên quan đến nghiệp vụ chuyên môn như: Đầu thầu/tài chính/nhân sự/Logistics/Dịch vụ khách hàng...

### 4)- Kế hoạch phát triển trong năm 2010 và những năm tiếp theo:

Năm 2010 được HĐQT và ĐHĐCĐ xác định là năm mà nền kinh tế vĩ mô sẽ có những bước hồi phục nhất định. Tuy nhiên, sự hồi phục nhìn chung sẽ chậm và những vấn đề hậu khủng hoảng như chỉ số tiêu dùng tăng, lạm phát, khan hiếm nguyên vật liệu - năng

lương, nạn thất nghiệp gia tăng, nợ công của chính phủ tăng lên.....sẽ diễn biến phức tạp và gây ảnh hưởng xấu đến sự hồi phục chung của nền kinh tế. Do đó, trong năm 2010, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cần thực hiện một số giải pháp cơ bản như sau:

- Cắt giảm tối đa các chi phí không hợp lý cũng như không ngừng cải thiện chất lượng hoạt động quản lý - điều hành nhằm tăng hiệu quả quản lý, tập trung giảm thiểu những sự cố và thiệt hại không đáng có trong việc quản lý - khai thác đội tàu vận tải biển, đầu tư xây dựng cơ bản...

- Đẩy mạnh mảng hoạt động kinh doanh chính là vận tải biển với phương thức kinh doanh chủ yếu là cho thuê tàu định hạn, kết hợp với việc đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ khác như: vận tải bộ, đại lý vận tải container, cho thuê văn phòng, kho bãi, cung ứng lao động hàng hải cho các thị trường trong và ngoài nước... Trong đó cố gắng tìm mọi cách giữ hoạt động của nhóm tàu container ở mức lỗ thấp nhất có thể để chờ thời cơ, tạo bước phục hồi ngay khi có thể.

- Tạm thời dừng việc đầu tư các dự án có giá trị lớn cho đến khi thị trường hồi phục trở lại hoặc có thể khắc phục tỷ lệ vốn chủ sở hữu/vốn vay hợp lý, mà chỉ tiếp tục thực hiện các dự án đang tiến hành dở dang. Tuy nhiên, nếu phân khúc thị trường tàu chở hàng khô cỡ handy-size tiếp tục hồi phục khả quan như tại thời điểm tháng 3/2010 và có thể vay tiền đầu tư với lãi suất hợp lý thì sẽ đầu tư 01 tàu đã qua sử dụng, tương tự như tàu Đông Thanh.

- Tiếp tục cơ cấu, bán bớt những tài sản kém sinh lời hoặc gần hết khấu hao để chủ động cơ cấu lại nguồn vốn theo hướng tích cực.

**\* Kế hoạch cụ thể:**

- Kế hoạch doanh thu: Dự kiến là 276.417.003.000 VNĐ, bằng 85,33% so với năm 2009, trong đó:

  - + Doanh thu từ vận tải biển : 247.490.738.000 VNĐ

  - + Doanh thu củ a các chi nhánh : 25.650.000.000 VNĐ

  - + Doanh thu khá c : 3.276.265.000 VNĐ

- KH chi phí: KH chi phí đội tàu là : 243.876.112.000 VNĐ

  - Chi phí quản lý DN : 13.893.926.647 VNĐ

- Kế hoạch lợi nhuận toàn Công ty là : 1.070.891.000 VNĐ

**\* Kế hoạch đầu tư - phát triển:**

Do khả năng tài chính còn khó khăn và tình hình chung của thị trường trong năm 2010 sẽ tiếp tục diễn biến phức tạp, ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế toàn cầu còn rất nặng nề..., nên trong năm 2010, HĐQT công ty chỉ chủ trương:

- a) Tập trung thực hiện các dự án đang làm dở dang, chủ yếu gồm:

  - Chuyển giao dứt điểm các phần việc còn lại của Dự án ĐT-XD-KT Nhà máy SCTB Vinalines - Đông Đô cho VDS và thanh toán công nợ liên quan với Tổng công ty HHVN, các nhà thầu thực hiện các gói thầu xây dựng nhà máy.

- Triển khai Dự án xây dựng Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện Lao động Hàng hải Đông Đô (khởi công vào tháng 04/2010 và hoàn tất vào cuối năm 2010) với tổng giá trị đầu tư Giai đoạn I ước tính là 2,311 tỷ VNĐ (xây dựng phần móng và 02/06 tầng nhà kiên cố; 166,3 m2 xây dựng/200,8 m2 đất) tại 47 Lương Khánh Thiện, Hải Phòng.

- Xử lý dứt điểm (nhượng bán hoặc góp vốn đầu tư xây dựng) bất động sản tại khu đất số 11 Đường Biệt Thự - Nha Trang.

- Hoàn tất quyết toán với Công ty Đầu tư - Xây dựng Hà Nội để nhận giấy chứng nhận quyền sở hữu hoặc các giấy tờ tương đương đối với diện tích 1860,09 m2 (sàn tầng II và tầng lửng) - Khu chung cư cao tầng Lạc Trung.

b) Về nguyên tắc, sẽ hạn chế việc đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển và cũng không bán tháo nhóm 02 tàu container chuyên dụng cho đến khi xét thấy vẫn cố gắng cầm cự được. Tuy nhiên, đề nghị ĐHĐCĐ chấp thuận và giao cho HĐQT toàn quyền quyết định bán nhóm tàu này cùng một tàu chở hàng khô đã cao tuổi khác để hình thành khoản vốn tự có đủ để mua thêm 01 tàu chở hàng khô cỡ handy-size khác thay thế khi có cơ hội.

c) Mục tiêu về tổ chức, nhân sự, lao động tiền lương:

\* Về lao động: Dự kiến kế hoạch lao động năm 2010 là 545 người (tăng 39 người so với năm 2009). Tuy nhiên, việc tuyển dụng lao động mới cần được quản lý chặt chẽ hơn, chủ yếu sẽ chỉ dành cho việc phát triển nhóm lao động trẻ, cam kết làm việc lâu dài hoặc lao động có trình độ chuyên môn, tay nghề cao sau khi đã phân loại, giảm bớt lao động không còn phù hợp với nhu cầu sử dụng.

\* Về tiền lương: Dự kiến tổng quỹ lương năm 2010 là 45.012.577.000 VNĐ (trong đó đã bao gồm 10% dự phòng tính trên Quỹ tiền lương kế hoạch của khối vận tải biển).

\* Quỹ tiền lương kế hoạch của khối thuyền viên dự kiến năm 2010 là 30,538 tỷ VNĐ bằng 106% so với thực hiện năm 2009.

\* Tổ chức thực hiện các quy chế đã xây dựng liên quan đến nhân sự, quản trị, điều hành.

\* Tuyển dụng bổ sung các vị trí, chức danh còn thiếu trong bộ máy tổ chức, hoạt động, vận hành nhằm ổn định và phát triển đội ngũ nhân sự.

\* Xây dựng, hoàn thiện và thực hiện các chính sách đãi ngộ đối với các cán bộ quản lý cũng như các cán bộ nhân viên khác.

\* Xây dựng chương trình giữ chân và phát triển nhân tài, xây dựng các tiêu chí về cán bộ nguồn và thực hiện chính sách đào tạo nhằm tạo nguồn bổ sung, thay thế các cán bộ quản lý, tăng tính chủ động và sự ổn định trong bộ máy tổ chức.

\* Tập trung đào tạo đội ngũ cán bộ nhân viên. Định kỳ đánh giá cán bộ và nhân viên theo yêu cầu của công việc.

\* Cải thiện môi trường làm việc, có chế độ quan tâm tới đời sống văn hoá tinh thần của từng CBNV tạo sự hiểu biết và cùng nhau hướng tới những mục tiêu phát triển chung của toàn doanh nghiệp.

\* Tiếp tục nghiên cứu và đề nghị ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT phê duyệt phương án liên kết các chi nhánh hiện có vào một tổ chức thống nhất.

d)- Mục tiêu về quản trị - điều hành:

\* Tiếp tục ổn định bộ máy tổ chức, rà soát, điều chỉnh các bất hợp lý phát sinh trong quá trình vận hành.

\* Thực hiện quản lý doanh nghiệp theo hệ thống điều hành chuẩn cho tất cả hoạt động. Rà soát, chỉnh sửa, bổ sung, thay thế để xây dựng được hệ thống quản trị thống nhất. Nâng cao hiệu quả phối hợp hoạt động giữa các phòng/ban/nhóm/đơn vị.

\* Đầu tư cho công nghệ thông tin hiệu quả, hỗ trợ tốt cho hoạt động quản lý SXKD: website, internet, phần mềm kế toán, các phần mềm quản lý khác.

e) Mục tiêu về thị trường, khách hàng:

\* Không ngừng nâng cao chất lượng hoạt động, làm tăng uy tín của Công ty đối với khách hàng.

\* Phát triển mối quan hệ các khách hàng truyền thống.

\* Đẩy mạnh hoạt động PR, quảng bá thương hiệu thông qua việc tạo lập và phát triển thương hiệu, logo, hồ sơ năng lực...

\* Đẩy mạnh các quan hệ với các đối tác trong ngành, nâng cao thương hiệu và vị thế của DONGDOMARINE, tạo cơ hội hợp tác và cùng phát triển.

#### **IV. TỔ CHỨC VÀ NHÂN SỰ:**

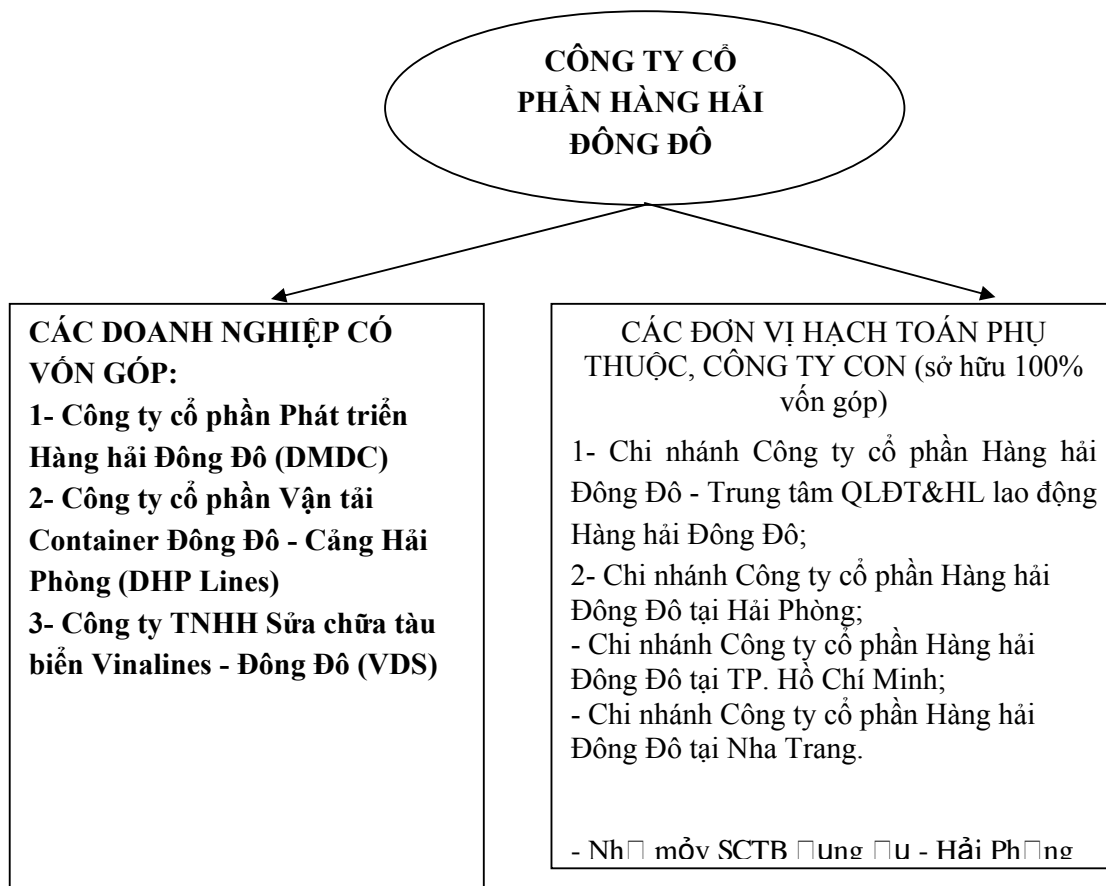
##### **1.) Cơ cấu tổ chức của Công ty tại thời điểm 31/3/2010**

DONG DO MARINE hiện được tổ chức và quản trị - điều hành trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2005, Luật Chứng khoán 2006 và Điều lệ Công ty (đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên sửa đổi - bổ sung kể từ ngày 15/5/2009 cho phù hợp với Điều lệ mẫu dành cho tổ chức phát hành, ban hành kèm theo Quyết định số 15/2007/QĐ- BTC, ngày 19/3/2007 của Bộ Tài chính), cũng như các quy định pháp luật liên quan khác của nước CHXHCN Việt Nam.

Công ty được tổ chức theo mô hình Công ty mẹ - con, bao gồm Công ty mẹ, các Chi nhánh trực thuộc 100% vốn của DONGDO MARINE và các đơn vị có vốn góp của DONGDO MARINE.

Cụ thể:

Hình 1 - Mô hình Tổ chức SXKD - Đầu tư vốn



### **1.1) - Cơ quan Công ty:**

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

Điện thoại : (04).3.7556140/7556141

Fax: (04).3.7556149

Email : dongdo@dongdomarine.com.vn

Website : www.dongdomarine.com.vn

Các Phòng/Ban tại Văn phòng Công ty:

- Phòng Tài chính kế toán;
- Phòng Kế hoạch và Phát triển dự án;
- Phòng Tổng hợp;
- Phòng Kỹ thuật - Vật tư;
- Phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ hàng hải;
- Phòng Quan hệ quốc tế - Xuất khẩu lao động và Pháp chế;
- Phòng Hàng hải.

### **1.2)- Các Chi nhánh:**

- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô:

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

Điện thoại : (031) 3920131

Fax: (031)3920131

Email : crewcenter@dongdomarine.com.vn

- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng:

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

Điện thoại : (031) 3551792

Fax: (031) 3552577

Email : haiphong@dongdomarine.com.vn  
- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh:  
Địa chỉ : 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, Quận I, TP. Hồ Chí Minh  
Điện thoại : (08) 38241404 Fax: (08) 38224362  
Email : saigon@dongdomarine.com.vn  
- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Nha Trang:  
Địa chỉ : Số 11, Đường Biệt Thự, Nha Trang  
Điện thoại : (058) 3525356 Fax: (058) 3 525356  
Email : nhatrang@dongdomarine.com.vn

### **1.3 - Các Công ty góp vốn cổ phần:**

#### ***- Công ty cổ phần phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC):***

Trụ sở chính: Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, Cầu Giấy, Hà Nội.  
Điện thoại : (04) 3.7557965 Fax: (04).3.7558064  
Email : DMDC@dongdomarine.com.vn  
Vốn điều lệ : 50 tỷ VNĐ, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 4,5 tỷ đồng tương ứng 9% tỷ lệ cổ phần sở hữu.

#### ***- Công ty cổ phần Vận tải Container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines)***

Trụ sở chính : Số 4A Hoàng Diệu, Phường Minh Khai, Quận Hồng Bàng, Hải Phòng.  
Điện thoại : (031)3745588 Fax: (031)3745858  
Email : dhplines@dhplines.com.vn  
Vốn điều lệ : 30 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 6,3 tỷ đồng tương ứng 21% tỷ lệ cổ phần sở hữu.

#### ***- Công ty TNHH sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)***

Trụ sở chính : Thôn Trung, Xã Phục Lễ, Huyện Thủy Nguyên, Thành phố Hải Phòng.  
Điện thoại: (031)2672151 Fax: (031)3958929  
Email : VDS@dongdomarine.com.vn  
Vốn điều lệ : 100 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 49 tỷ đồng tương ứng 49% tỷ lệ sở hữu.

## **2.) Tóm tắt lý lịch của các cá nhân trong Ban điều hành:**

### **2.1 - Ban điều hành Công ty**

#### ***- Ông Bùi Minh Hưng (sinh năm 1955) - Tổng giám đốc***

Ông Bùi Minh Hưng (Kỹ sư Khai thác vận tải biển tốt nghiệp tại CHLB Nga) hiện nay là Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Tổng giám đốc Công ty. Trước khi được bổ nhiệm làm Tổng giám đốc, Ông Hưng đã trải qua trên 25 năm trong ngành vận tải, từng giữ các chức vụ ở các Công ty như sau:

\*. Phó Tổng giám đốc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 12/2006);

\*. Phó Tổng giám đốc Xí nghiệp liên hiệp Vận tải biển pha sông kiêm giám đốc Xí nghiệp Vận tải ven biển (6/2000- 9/2003);

\*. Giám đốc Chi nhánh Công ty Liên doanh vận tải hàng công nghệ cao tại Hải Phòng (1/1998- 5/2000);

\*. Phó giám đốc Công ty vận tải biển Liên doanh Viễn Hải (2/1992-12/1997);

\*. Phó Trưởng phòng khai thác - Công ty Container Việt Nam (từ 1/1983-1/1992);

\*. Trợ lý vận tải - Lữ đoàn 125 Hải quân (12/1980 -12/1982).

- Ông Nguyễn Thanh Tịnh ( Sinh năm 1964)- Phó Tổng giám đốc

Ông Nguyễn Thanh Tịnh (Kỹ sư khai thác hàng hải thủy sản) hiện nay là thành viên HĐQT kiêm Phó Tổng giám đốc Công ty, Trưởng phòng QHQT-XKLD & PC. Trước khi được bổ nhiệm làm Phó Tổng giám đốc Ông Tịnh đã có thời gian công tác và giữ các chức vụ ở các Công ty như sau:

\*. Trưởng phòng Kinh doanh - Đối ngoại và pháp chế Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003- 12/2006);

\*. Trưởng phòng Kinh doanh - Đối ngoại và pháp chế Xí nghiệp LHVT biển pha sông (7/2003- 9/2003);

\*. Phó Trưởng phòng Kế hoạch - Đầu tư Xí nghiệp LHVT biển pha sông(12/2001- 6/2003);

\*. Chuyên viên Phòng Tổng hợp - Xí nghiệp LHVT biển pha sông(3/2001- 11/2001);

\*. Giám đốc Văn phòng đại diện Công ty liên doanh VTB Vinamar Thành phố HCM(1/1997-2/2001);

\*. Trưởng phòng Khai thác Công ty liên doanh VTB Vinamar Thành phố HCM(1/1994 - 12/1996);

\*. Chuyên viên ở các Công ty Hợp tác lao động với nước ngoài, Cục Hàng hải Việt Nam, Nhà máy đóng tàu sông cấm Hải Phòng(1989-1993).

- Ông Nguyễn Duy Luân( Sinh năm 1963) - Phó 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 HĐQT kiêm Phó Tổng giám đốc Công ty/Trưởng phòng KTTB&DVHH. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc Ông Luân đã có nhiều năm làm việc tại Công ty và giữ các chức vụ như sau:

\*. 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 LHVT biển pha sông(7/2003-9/2003);

\*. Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, xí nghiệp vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp LHVT 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 LHVT biển pha sông (11/1999-11/2002);

\*. Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển, xí nghiệp vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp LHVT biển pha sông (10/1997-10/1999);

\*. Thủy thủ, Phó 2, Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Xí nghiệp LHVT biển pha sông (1/1988-9/1997).

*- 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 QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc Ông Dũng đã có thời gian công tác và làm việc tại Công ty như sau:

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

\*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải 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 LHVT biển pha sông(12/2002 - 9/2003);

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

\*. Phó Giám đốc khai thác - Xí nghiệp Lash cứu hộ thuộc Xí nghiệp LHVT biển pha sông (8/1996 - 7/1999);

\*. Thủy thủ, SQ boong trên các tàu của Xí nghiệp LHVT biển pha sông (3/1988 - 7/1986).

*- Ông Trần Văn Nghi (Sinh năm 1962)- Phó Tổng giám đốc*

Ông Trần Văn Nghi (Kỹ sư Điều khiển tàu biển/ Thuyền trưởng Hạng I) hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Trưởng phòng Hàng hải. Trước khi là Phó Tổng giám đốc Ông Nghi có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

\*. 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 QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô(1/2007 - 6/2007);

- \*. Phó Giám đốc - Trung tâm thuyền viên 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).

- Ông Đoàn Minh An (Sinh năm 1976)- Kế toán trưởng

Ông Đoàn Minh An (Cử nhân Tài chính kế toán) có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

- \*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty cổ phần Hàng Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 2/2008);
- \*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty Hàng 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 LHVT biển pha sông (10/2000 - 9/2003);
- \*. Nhân viên Kế toán Công ty TNHH Việt nhật - Hải Phòng (7/1999 - 6/2000).

## **2.2 - Giám đốc các đơn vị thành viên:**

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

Ông Đinh Hữu Khương (Kỹ sư máy xếp dỡ) là người am hiểu và nhiều năm kinh nghiệm về tổ chức kinh doanh /dịch vụ logistics và Marketing. Trước khi làm Giám đốc Chi nhánh Công ty Ông 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 Marketing 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).

- Ông Nguyễn Huy Huân (sinh năm 1961)- Phó giám đốc phụ trách 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 tại các đơn vị trước khi làm Phó Giám đốc phụ trách Chi nhánh như sau:

- \*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (1/2007- 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 LHVT biển pha sông tại thành phố Hồ Chí Minh (1/2002- 9/2003);

\*. Máy trưởng trên các tàu biển - Công ty vận tải biển Sài Gòn(1/1997 – 12/2001);

\*. Thợ máy tàu biển - Xí nghiệp LHVT biển pha sông(1995 - 1996).

- *Trần Văn Nghị (sinh năm 1960)- Phó giám đốc phụ trách Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Nha Trang*

Ông Trần Văn Nghị (Kỹ sư Kinh tế Vận tải biển) có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

\*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Nha Trang(1/2007-12/2009);

\*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Nha Trang(2/2004 -12/2006);

\*. Chuyên viên khai thác thuộc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh(10/2003 - 01/2 004);

\*. Chuyên viên khai thác thuộc Chi nhánh Xí nghiệp LHVT biển pha sông tại TP. Hồ Chí Minh (01/2002- 9/2003);

\*. Chuyên viên khai thác Công ty vận tải biển Khánh Hòa (1991 - 12/2001).

- *Ông Cao Tiến Dũng - Phó Tổng giám đốc kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QLDT&HL lao động Hàng hải Đông Đô (xin xem phần trên).*

### **3) Quyền lợi của Ban Giám đốc và giám đốc các đơn vị thành viên:**

Công ty xây dựng kế hoạch tiền lương dựa trên kết quả SXKD và lợi nhuận được thông qua tại Đại hội đồng cổ đông, 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.

Với 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 cạnh tranh so với thị trường vận tải biển và tương xứng với đóng góp của mỗi vị trí/ công việc được giao đảm nhiệm.

Giám đốc các Công ty con 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.

Ngoài tiền lương hàng tháng, Công ty cũng có chế độ tiền thưởng hàng năm gắn với hiệu quả SXKD chung của Công ty và các đơn vị thành viên.

Các chế độ khác như BHXH, BHYT, BHTN được thực hiện đầy đủ theo đúng quy định của Luật lao động.

#### **4) Số lượng CBNV và các chính sách đối với người lao động:**

##### **4.1 - Số lượng Cán bộ, nhân viên:**

Tổng số lao động đến 31/12/2009 đang quản lý và sử dụng 506 lao động (Cơ quan 60 người; Chi nhánh Hải Phòng 38 người; Chi nhánh TP. HCM 18 người; Chi nhánh Nha Trang 02 người; Trung tâm QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô 388 người). Trong năm 2009 số lao động trong công ty luôn có sự biến động là do các nguyên nhân chủ yếu sau:

- Văn phòng Công ty:

+ ) Lao động giảm: 63 người . Trong đó:

\*. Công ty đã làm thủ tục điều chuyển 44 lao động tại Ban quản lý dự án sang Công ty TNHH sửa chữa tàu biển Vinalies - Đông Đô(VDS), từ khi Công ty VDS chính thức đi vào hoạt động từ tháng 5/2009;

\*. Số lao động còn lại : Hết hạn hoặc chấm dứt HĐLĐ 15 người, 02 về hưu, 02 điều động sang TTTV.

+ ) Lao động tăng: 22 người được Công ty tuyển mới để thay thế cho số lao động thiếu hụt ở các Phòng/Ban do bị điều chuyển hoặc chấm dứt hợp đồng lao động.

- Trung tâm QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô:

+ ) Lao động giảm: Thuyền viên hết hạn HĐ thuê thuyền viên, thuyền viên chấm dứt hợp đồng;

+ ) Lao động tăng: Thuê thuyền viên chất lượng cao (HĐ thời vụ 38 người), tuyển mới 31 lao động có trình độ ĐH, CĐ, TC.

- Chi nhánh Hải Phòng:

+ ) Lao động giảm: 14 người (chấm dứt HĐLĐ và điều chuyển trong các đơn vị của Công ty).

+ ) Lao động tăng: 13 được tuyển mới để bù đắp cho số lao động giảm và số lao động cần bổ sung do Chi nhánh đầu tư thêm xe ô tô.

- Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh:

+ ) Lao động giảm: 05 người chấm dứt HĐLĐ;

+ ) Lao động tăng: 02 công nhân kỹ thuật.

Các số liệu trên được Tổng hợp cụ thể qua bảng cơ cấu lao động (Bảng 2 và 3) kèm theo:

Bảng 2: - Tăng giảm lao động

| Bộ phận                         | Số lao động tại 1/1/2009 | Số giảm | Số tăng | Số lao động tại 31/12/2009 |    |         |
|---------------------------------|--------------------------|---------|---------|----------------------------|----|---------|
|                                 |                          |         |         | Nam                        | Nữ | Tổng số |
| Cơ quan công ty                 | 104                      | 63      | 19      | 38                         | 22 | 60      |
| Trung tâm QLĐT&HL lao động HHĐĐ | 375                      | 56      | 69      | 381                        | 7  | 388     |
| Chi nhánh Hải Phòng             | 39                       | 14      | 13      | 31                         | 7  | 38      |
| Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh       | 21                       | 5       | 2       | 16                         | 2  | 18      |
| Chi nhánh Nha Trang             | 02                       |         |         | 1                          | 1  | 02      |
| Toàn Công ty                    | 541                      | 138     | 103     | 467                        | 39 | 506     |

Bảng 3: Trình độ học vấn và phân công lao động

| Chỉ tiêu                     | Nam | Nữ |
|------------------------------|-----|----|
| Phân theo trình độ học vấn   | 467 | 39 |
| 1. Trên đại học              | 01  | 01 |
| 2. Đại học/cao đẳng          | 234 | 31 |
| 3. Trung cấp                 | 159 | 03 |
| 4. Cộng nhõn kỹ thuật        | 38  | 0  |
| 5. Sơ cấp/lao động phổ thụng | 35  | 04 |
| Phân theo phân công lao động | 467 | 39 |
| 1. HDQT/BanĐiềuhành          | 08  | 0  |
| 2. Lao động quản lý          | 23  | 07 |
| 3. Lao động trực tiếp        | 397 | 05 |
| 4. Lao động giõn tiếp        | 39  | 27 |

#### **4.2- Chính sách đối với người lao động:**

##### **a) 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 đã và sẽ tiếp tục áp dụng nguyên tắc “công tác chuẩn bị về nguồn vốn con người phải luôn đi trước một bước so với các hoạt động khác trong mỗi dự án đầu tư phát triển của doanh nghiệp”.

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

- Ưu tiên tuyển chọn và đưa cán bộ quản lý, chuyên viên nghiệp vụ có năng lực tham gia các khóa đào tạo, cập nhật kiến thức chuyên môn sâu ở trong, ngoài nước để phục vụ cho các kế hoạch đầu tư phát triển, tổ chức SXKD tầm trung và dài hạn.

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

- Áp dụng chính sách “chiêu hiền đãi sĩ” hợp lý để thu hút ngày một nhiều hơn đội ngũ cán bộ quản lý, kỹ sư quan thuyền viên, chuyên viên có trình độ, năng lực và tâm huyết từ nơi khác về làm việc cho DONG DO MARINE, khắc phục tình trạng thiếu nhân lực có trình độ cao.

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

- Phối hợp với các trung tâm đào tạo tổ chức các lớp đào tạo và đào tạo lại hoặc nâng cao tay nghề, kiến thức chuyên môn cho người lao động. Đồng thời, tận dụng mọi cơ hội để hợp tác trao đổi lao động, huấn luyện nghề với các đối tác Nhật Bản, Hàn Quốc trong lĩnh vực vận tải biển và công nghiệp sửa chữa, đóng mới tàu biển và quản lý doanh nghiệp.

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

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

b) Chính sách lương, thưởng, phúc lợi:

- Hiện nay Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô không còn áp dụng hệ thống thang bảng lương dành cho các DNNN, mà vận dụng pháp luật hiện hành để tự xây dựng, đăng ký với cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền hệ thống thang bảng lương riêng.

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

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

- Định kỳ trả lương vào ngày 05 và 15 hàng tháng trực tiếp vào tài khoản của CBCNV. Riêng đối với SQTV sẽ trả lương vào tài khoản, trả trực tiếp trên tàu hoặc trả cho gia đình theo ủy quyền mỗi tháng một lần.

- Ngoài quỹ khen thưởng, Quỹ phúc lợi dành riêng cho người lao động được trích lập và sử dụng theo quy định của pháp luật hiện hành, hàng năm HĐQT sẽ căn cứ vào Quy chế quản lý tài chính, Quy chế khen thưởng vật chất hiện hành và tỷ lệ hoàn thành kế hoạch doanh thu, lợi nhuận sau kiểm toán để quyết định thưởng thêm hoặc phạt bổ sung tiền lương (ví dụ trường hợp không đạt kế hoạch lợi nhuận thì sẽ giảm 15% quỹ lương; vượt kế hoạch lợi nhuận đến 30% thì được thưởng tương đương 50% phần lợi nhuận vượt chỉ tiêu...).

- Ngoài chính sách phúc lợi được thực hiện trên cơ sở “Thỏa ước lao động tập thể” được Công đoàn - đại diện người lao động ký với Tổng giám đốc điều hành, DONG DO MARINE còn áp dụng các chính sách hỗ trợ như: Ưu tiên tuyển dụng đối với những trường hợp là con, em ruột của người lao động nếu đáp ứng yêu cầu tuyển dụng quy định tại Quy chế tuyển dụng lao động hiện hành; Trợ cấp khó khăn đột xuất khi bố mẹ ruột, vợ hoặc chồng, con cái 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(bằng nguồn quỹ phúc lợi) và được hưởng chế độ thưởng động viên vào các ngày lễ tết hoặc khi có công lao đột xuất...

- Mức lương bình quân của người lao động trong toàn Công ty Dong Do Marine năm 2009 là 9.975.000 VNĐ/người/tháng (bằng 116,4% kế hoạch năm).

c) Chế độ BHXH, BHYT, BHTN:

Được Công ty thực hiện đầy đủ, đúng quy định, giải quyết đầy đủ, kịp thời các chế độ cho người lao động khi bị ốm đau, thai sản và chấm dứt HĐLĐ, về hưu...

d) Các chế độ khác:

Công ty đảm bảo trang bị đầy đủ Bảo hộ lao động, hệ thống phương tiện cứu sinh - cứu hỏa, PCCN, vệ sinh môi trường do đó trong năm không xảy ra tai nạn lao động, cháy nổ trong quá trình hoạt động SXKD.

#### **5) Những thay đổi thành viên HĐQT/Ban Giám đốc Công ty/Kế toán trưởng:**

Thay đổi thành viên Ban Giám đốc Công ty:

+) Thôi nhiệm 01 Phó Tổng giám đốc để chuyển sang làm việc tại Công ty TNHH sửa chữa tàu biển Vinaline -Đông Đô (VDS) như sau:

- Ông Hoàng Tiến (Sinh năm 1959)

\*. Chức vụ : Phó Tổng giám đốc

\*. Ngày miễn nhiệm: 15/8/2009.

+) B ỏ nhiệm 03 Phó Tổng giám đốc như sau:

- Ông Nguyễn Duy Luân (sinh năm 1963)

\*. Chức vụ bổ nhiệm: Phó Tổng giám đốc

\*. Ngày bổ nhiệm: 25/2/2009

- Ông Cao Tiến Dũng (Sinh năm 1961)

\*. Chức vụ bổ nhiệm: Phó Tổng giám đốc

\*. Ngày bổ nhiệm: 15/10/2009.

- Ông Trần Văn Nghi (Sinh năm 1962)

\*. Chức vụ bổ nhiệm: Phó Tổng giám đốc

\*. Ngày bổ nhiệm: 15/10/2009.

#### **V. THÔNG TIN CỔ ĐÔNG:**

##### **1 - Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát:**

##### **1.1 Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2009:**

Trong năm 2009, HĐQT Công ty đã tiến hành thực hiện các công tác quản lý và chỉ đạo Ban điều hành trong các hoạt động của Công ty cũng như thực hiện các Nghị quyết của ĐHĐCĐ.

HĐQT tổ chức các phiên họp thường kỳ và bất thường để thông qua các vấn đề theo nhiệm vụ và quyền hạn của HĐQT. Các vấn đề thông qua với sự đồng thuận cao của các Thành viên HĐQT.

HĐQT cũng đã có nhiều sự hỗ trợ cho Ban điều hành Công ty thực hiện nhiệm vụ của mình trong năm 2009.

Cụ thể như sau:

\* Về nhân sự

Hội đồng quản trị phê chuẩn việc ban hành các quy chế: “Quy chế quản trị Công ty”, “Quy chế về tổ chức và chức năng nhiệm vụ, quyền hạn, mối quan hệ công tác của các phòng ban tham mưu - nghiệp vụ, giúp việc thuộc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô”, “Quy chế khen thưởng vật chất Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô”.

Các chức danh thuộc thẩm quyền của HĐQT Bổ nhiệm/Miễn nhiệm:

Bổ nhiệm:

+. Ông Nguyễn Duy Luân - Phó Tổng giám đốc;

+ Ông Cao Tiến Dũng - Phó Tổng giám đốc;

+ Ông Trần Văn Nghi - Phó Tổng giám đốc.

Miễn nhiệm:

Ông Hoàng Tiến - Phó Tổng giám đốc.

\* Về quản trị điều hành:

Thành lập: Góp vốn thành lập Công ty TNHH sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)

Chấm dứt hoạt động: DONG DO MARINE JAPAN(DMJ)

\* Về Tài chính - Đầu tư:

### **1.2 Hoạt động của Ban Kiểm soát năm 2009:**

Ban Kiểm soát có ba thành viên, trong đó thành viên chuyên trách là hai và một là bán chuyên trách. Ban Kiểm soát có điều kiện tiếp cận, giám sát các hoạt động của Công ty, trên cơ sở quy chế làm việc các thành viên đã nghiêm chỉnh thực hiện nhiệm vụ được phân công. Tham gia và đóng góp ý kiến đúng mức trong các cuộc họp của Hội đồng quản trị và Ban điều hành, đồng thời đưa ra các đánh giá đầy đủ, đúng mức về hoạt động của Công ty tập trung ở những vấn đề sau:

- Đánh giá hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty năm 2009:

\*. Tổ chức sản xuất kinh doanh, tổ chức quản lý Công ty : Những thay đổi trong năm 2009 đã được HĐQT phê duyệt là phù hợp với tình hình thực tế của Công ty, tạo điều kiện thuận lợi cho Ban điều hành tăng cường công tác quản lý và tổ chức SXKD được tốt hơn, để thực hiện thắng lợi các chỉ tiêu kế hoạch mà Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông đã nêu ra.

\*. Hoạt động đầu tư phát triển: Các dự án đầu tư của Công ty tiến hành theo đúng trình tự và các quy định của pháp luật về mua bán tài sản.

\*. Tình hình tài chính năm 2009 và việc bảo toàn phát triển vốn của Công ty: Hệ thống tài chính của Công ty là minh bạch và rõ ràng. Công tác kế toán tuân thủ theo đúng luật pháp, quy định đối với công ty cổ phần và các chuẩn mực kế toán.

- Đánh giá hoạt động của Hội đồng quản trị và Ban điều hành:

\*. Hoạt động của Hội đồng quản trị: Các cuộc họp của Hội đồng quản trị đều tiến hành đúng quy định của Điều lệ Công ty và pháp luật. Hoạt động của HĐQT là đúng chức năng và tập trung vào mục tiêu thực hiện Nghị quyết của Đại hội cổ đông.

\*. Hoạt động của Ban điều hành: Ban điều hành Công ty đã từng bước đánh giá mức độ hoàn thành các chỉ tiêu của Đại hội đồng cổ đông, đồng thời thể hiện tính quyết đoán, năng động trong điều hành và sử dụng năng động nguồn vốn của Công ty và nâng cao chất lượng quản lý doanh nghiệp.

## **VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH (xin xem Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2009)**

**TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY**

***Bù i Minh Hung***





