



DONG DO MARINE

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

**BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
NĂM TÀI CHÍNH 2011**

HÀ NỘI, THÁNG 04 NĂM 2012

MỤC LỤC

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. Ngành nghề kinh doanh
4. Các mục tiêu chủ yếu của Công ty

II. BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

1. Những nét nổi bật của kết quả hoạt động năm 2010
2. Các chỉ tiêu hiệu quả chủ yếu trong năm 2010

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 năm 2011 và những năm tiếp theo

IV. TỔ CHỨC VÀ NHÂN SỰ

1. Cơ cấu tổ chức của Công ty
2. Tóm tắt lý lịch 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 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 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 5.389.922 cổ phần (*bằng 44,02%*) còn lại.

2- Quá trình phát triển

Sau hơn 26 năm thành lập và phát triển, có thể 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 *“kiên quyết từ bỏ phương thức vận tải biển pha sông đã lạc hậu, từng bước vươn ra hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế ngắn là chủ yếu...”*. Có thể coi đây là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo sự thắng lợi của công cuộc đổi mới doanh nghiệp lần thứ I (1997 - 2000).

2.4)- 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, đang và sẽ xúc tiến đầu tư sang một số lĩnh vực

kinh doanh tuy hoàn toàn mới mẻ so với truyền thống của Công ty, 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 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 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 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 - 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.

- *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.

2.5)- Giai đoạn từ 2009 đến nay:

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 giao cho và chờ thị trường phục hồi.

Trong giai đoạn này, về tổ chức sản xuất và đầu tư, Công ty đã có một số hoạt động tiêu biểu như sau:

+ *Dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác Nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng nói chung đã hoàn thành các gói thầu xây dựng cơ sở hạ tầng. 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 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).*

+ *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 và phát huy hiệu quả trong việc tạo ra một khoản doanh thu đáng kể bù đắp sự sụt giảm doanh thu của các tàu khác cũng như đóng góp công sức vào hoạt động SXKD chung của toàn công ty.*

+ *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 tỷ đồng.*

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

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

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

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

+ *Ngoài ra, công ty còn đầu tư một số đầu kéo tại chi nhánh Hải Phòng và chi nhánh thành phố Hồ Chí Minh.*

3- Ngành nghề kinh doanh

Theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103015196 cấp ngày 10/6/2009 (đăng ký thay đổi lần thứ 2) do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp, 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.

- 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, tìm kiếm lợi nhuận ngày càng cao, chia cổ tức cho các cổ đông.

II- BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ CÔNG TY

1- Những nét nổi bật của kết quả hoạt động trong năm 2011

1.1)- Hoạt động SXKD:

- Siết 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, quy chế của doanh nghiệp 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 kể 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 tàu Nhật Bản nhằm đảm bảo “đầu ra” cho đội tàu của Công ty trong điều kiện suy thoái kinh tế thế giới vẫn diễn biến hết sức phức tạp.

- Các hoạt động SXKD khác như: cho thuê văn phòng, 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 có nhu cầu cấp thiết để sớm đưa vào hoạt động; giảm một số dự án đầu tư đang trong giai đoạn nghiên cứu chờ đến khi thị trường vận tải biển hồi phục.

- Sau một thời gian thi công, năm 2011, Công ty đã hoàn thành đầu tư dự án xây dựng Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô tại địa chỉ 47 Lương Khánh Thiện, thành phố Hải Phòng, làm văn phòng làm việc ổn định cho CBNV của Trung tâm.

- Đầu tư một số đầu kéo và rơ mooc cho chi nhánh công ty tại Hải Phòng để nâng cao năng lực vận chuyển đội xe của chi nhánh.

2- Các chỉ tiêu hiệu quả chủ yếu trong năm 2011

- Doanh thu đạt 355.067.465.604 đồng bằng 119,39% so với doanh thu thực hiện năm 2010 và đạt 111,63% kế hoạch cả năm đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên thông qua từ đầu năm 2011 bằng Nghị quyết ĐHĐCĐ.

- Kết quả kinh doanh cả năm 2011 của Công ty đạt mức lãi 183,898 triệu đồng chủ yếu là do việc tiết giảm chi phí, được phép thay đổi mức trích khấu hao đội tàu và phương pháp hạch toán tỷ giá theo hướng dẫn của Bộ tài chính ban hành.

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 chỉ tiêu kế hoạch về SXKD của DONGDO MARINE và là tiền đề để Công ty đạt được các chỉ tiêu kế hoạch đã đặt ra.

Doanh thu thực hiện của cả năm 2011 đạt 355,067 tỷ VNĐ/kế hoạch là 318,414 tỷ VNĐ đạt 111,51% kế hoạch năm. Trong khi đó, tổng chi phí thực tế là rất lớn, ở mức 374,721 tỷ đồng chủ yếu là do chênh lệch biến động tỷ giá và trích lập dự phòng giảm giá đầu tư dài hạn. Do đó, lợi nhuận thuần cả năm 2011 của Công ty là -16,195 tỷ đồng.

Do công ty có khoản thu nhập khác từ việc chuyển quyền sở hữu căn nhà làm văn phòng công ty tại địa chỉ số 11 đường Biệt Thự, Thành phố Nha trang, Tỉnh Khánh Hòa nên công ty có khoản lợi nhuận khác là 20,617 tỷ đồng, góp phần đưa kết quả kinh doanh cả năm 2011 của công ty về mức cân bằng, có lãi 138,898 triệu đồng.

Tổng tài sản ở thời điểm 31/12/2011 là 1.305.491.143.709 đồng giảm khoảng 39,111 tỷ đồng. Vốn chủ sở hữu ở mức 30,486 tỷ đồng giảm 49,493 tỷ đồng so với thời điểm 31/12/2010. Trong đó, nguyên nhân chủ yếu là do hạch toán chênh lệch tỷ giá như đã nêu.

Chỉ số chi phí quản lý doanh nghiệp trên doanh thu thuần là 5,5% phản ánh năng lực quản lý chi phí của công ty trong năm 2011 là tương đối hiệu quả.

+ Dòng tiền thuần từ hoạt động tài chính bị âm hơn 119,462 tỷ đồng, trong đó chủ yếu là trả nợ gốc tiền vay ngắn và dài hạn. Bên cạnh đó, dòng tiền từ hoạt động đầu tư cũng bị âm 2,194 tỷ đồng. Để có đủ tiền cho hoạt động thường xuyên của Công ty, hoạt động kinh doanh chính đã phát huy hiệu quả và dòng tiền thu về từ hoạt động kinh doanh là dương hơn 120,574 tỷ đồng. Dòng tiền từ hoạt động kinh doanh đó đã tạo nguồn, bù đắp cho dòng tiền thiếu hụt từ hoạt động tài chính và hoạt động đầu tư.

Số dư tiền mặt cuối kỳ (tại ngày 31/12/2011) là hơn 20,657 tỷ đồng, giảm hơn 1,146 tỷ đồng so với số dư ngày 31/12/2010. Khoản tiền cuối kỳ được ghi nhận đó là ngắn hạn và sau đó đã được sử dụng. Sau thời điểm trên, số tiền còn lại không nhiều, phản ánh việc sử dụng hiệu quả nguồn vốn, không để nhàn rỗi.

+ Các hoạt động SXKD chính là vận tải biển vẫn khá ổn định và duy trì được ưu thế so với các hoạt động khác, khẳng định tính đúng đắn và sự nỗ lực, cố gắng trong việc định hướng chiến lược phát triển và trực tiếp điều hành của Ban Lãnh đạo trong các hoạt động kinh doanh chủ yếu của Công ty.

Trong năm 2011, công ty cũng đã thực hiện chủ trương của HĐQT Công ty về việc bán tài sản và quyền sở hữu văn phòng có diện tích mặt bằng 314m² tại địa chỉ số 11 đường Biệt Thự, phường Lộc Thọ, thành phố Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa. 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 tạo ra một khoản lợi nhuận bất thường, cải thiện khả năng thanh toán và trả nợ cho toàn Công ty.

+ Tổng cộng tài sản đến ngày 31/12/2011: 1.305,491 tỷ VNĐ.

+ Tổng số cổ phần của Công ty tại ngày 31/12/2011: 12.244.495 cổ phần, trong đó:

- Cổ phần phổ thông : 12.244.492 cổ phần

- Cổ phần quỹ : 03 cổ phần.

2)- Báo cáo công tác tổ chức - nhân sự:

2.1)- Công tác tổ chức:

Năm 2011, cùng với nỗ lực khắc phục các khó khăn do ảnh hưởng của suy thoái kinh tế để duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh, một trong những nhiệm vụ của Công ty là tiếp tục “*Ổn định, chấn chỉnh bộ máy tổ chức nhân sự*”. Vì vậy, trong năm 2011, 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 ổn định về tổ chức bộ máy và nhân sự tại công ty. Công ty đang cố gắng xây dựng một mô

hình hoạt động hợp lý/hiệu quả trong việc quản lý các hoạt động SXKD, tăng tính kết nối giữa các bộ phận trong Công ty và giữa các đơn vị thành viên với nhau.

2.2)- 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: 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 đãi ngộ, chế độ bổ sung theo các vị trí công việc: 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 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..

2.3)- 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.

* Hoạt động đào tạo: Năm 2011, 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: Đấu thầu/tài chính/nhân sự/Dịch vụ khách hàng...

4)- Kế hoạch phát triển trong năm 2012 và những năm tiếp theo:

Năm 2012 được HĐQT và ĐHĐCĐ xác định là năm mà nền kinh tế vĩ mô vẫn còn những khó khăn nhất định. Những vấn đề hậu khủng hoảng như chỉ số tiêu dùng (CPI) tăng, lạm phát, khan hiếm nguyên vật liệu - năng lượng, 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. Ngành vận tải biển được dự báo là còn tiếp tục khó khăn trong suốt năm 2012 và thậm chí cả năm 2013. Do đó, trong năm 2012, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cần thực hiện một số giải pháp cơ bản như sau:

- Tiếp tục cắt giảm các chi phí không hợp lý cũng như không ngừng cải thiện chất lượng hoạt động quản lý - điều hành nhằm nâng 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 tự khai thác, kết hợp với việc đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ khác như: vận tải bộ, cho thuê văn phòng, cung ứng lao động hàng hải cho các thị trường trong và ngoài nước... Trong đó cố gắng tìm mọi cách giữ hoạt động kinh doanh tàu biển ổn định 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. Tuy nhiên, nếu phân khúc thị trường tàu chở hàng khô cỡ handy-size tiếp tục hồi phục khả quan 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 341,260 tỷ VNĐ, trong đó:

+ Doanh thu từ vận tải biển : 313.688.000.000 VNĐ

+ Doanh thu của các chi nhánh : 25.000.000.000 VNĐ

+ Doanh thu khác : 2.572.000.000 VNĐ

- Kế hoạch lợi nhuận toàn Công ty là : -31.200.000.000 VNĐ

*** Kế hoạch đầu tư - phát triển:**

Do khả năng tài chính còn khó khăn và tình hình chung của thị trường trong năm 2012 sẽ tiếp tục diễn biến phức tạp, ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế toàn cầu còn rất nặng nề., nên trong năm 2012, HĐQT công ty chỉ chủ trương:

a) Tập trung thực hiện các dự án đang làm dở dang hoặc chuyển từ các năm trước sang, gồm:

- Hoàn tất thanh 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 1.860,09 m² (sàn tầng II và tầng lửng) - Khu chung cư cao tầng Lạc Trung, đảm bảo đủ điều kiện chuyển nhượng nếu có cơ hội.

- Áp dụng các biện pháp cần thiết để bảo vệ các quyền và lợi ích hợp pháp tại khu nhà đất hiện có tại 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, quận I, thành phố Hồ Chí Minh.

- Tiếp tục triển khai việc chào bán tàu Đông An/Đông Phong và Đông Mai. Nếu thị trường có dấu hiệu tốt lên và được sự chấp thuận của các tổ chức tín dụng có liên quan có thể đầu tư sớm hơn 01 tàu chở hàng khô cỡ tương tự Đông Thanh hoặc lớn hơn một chút để thay thế cặp tàu container chuyên dụng.

- Phối hợp với Công ty VDS làm việc với các cơ quan ở địa phương hoàn tất các thủ tục chuyển giao quyền sử dụng đất và các quyền lợi khách có liên quan cho công ty VDS trong phạm vi dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng và cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nghiên cứu phương án thoái vốn/giảm vốn tại doanh nghiệp này.

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 ĐHQĐ 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.

- Sẽ tiếp tục nghiên cứu và đầu tư thêm một số đầu kéo container và rơ - mooc nhằm thay thế cho một số đầu kéo và rơ mooc bị giảm tuổi thọ, tình trạng kỹ thuật kém hoặc hết khấu hao nhằm tăng thêm năng lực vận tải bộ ở chi nhánh Hải Phòng và chi nhánh thành phố Hồ Chí Minh.

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

* Về lao động: Dự kiến kế hoạch lao động năm 2012 là 480 người (giảm 23 người so với năm 2011). 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 2012 là 50.204.933.793 VNĐ, bằng 100,2% so với thực hiện năm 2011. Tuy nhiên, nếu thực hiện việc bán tàu Đông An và Đông Mai vào đầu Quý IV/2012 thì quỹ lương kế hoạch 2012 là 47.976.180.211 VNĐ

* 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 quy chuẩn cho tất cả hoạt động, các công đoạn xử lý. 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:

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

**CÔNG TY CỔ
PHẦN HÀNG HẢI
ĐÔNG ĐÔ**

**CÁC DOANH NGHIỆP CÓ
VỐN GÓP:**

- 1- Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC)
- 2- Công ty cổ phần Vận tải Container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines)
- 3- Công ty TNHH Hai thành viên Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)

**CÁC ĐƠN VỊ HẠCH TOÁN PHỤ
THUỘC, CÔNG TY CON (Cty CP Hàng
hải Đông Đô có 100% vốn góp)**

- 1- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô;
- 2- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng;
- 3- Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại TP. Hồ Chí Minh;

1.1) - Cơ quan Công ty:

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

Điện thoại : (04).3.7556.140/3.7556.141

Fax: (04).3.7556.149

Email : Dongdo@dongdomarine.com.vn

Website : www.Dongdomarine.com.vn

Các Phòng/Ban tại Văn phòng Công ty:

- Phòng Tài chính - Kế toán;
- 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:

- *Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô:*

Địa chỉ : 47 Lương Khánh Thiện - 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).3.551792 Fax: (031).3.552577

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).3.8241404 Fax: (08).3.8224362

Email : saigon@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% vốn điều lệ.

- *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)3.745588 Fax: (031)3.745858

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% vốn điều lệ.

- *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% vốn điều lệ.

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 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 làm việc 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 hợp 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 Liên hợp Vận tải biển pha sông (7/2003- 9/2003);
- *. Phó Trưởng phòng Kế hoạch - Đầu tư Xí nghiệp Liên hợp Vận tải 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 cầm 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 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 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 - 7/1996).

- 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 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).

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) - 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 tại các đơn vị khác 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 (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).

- Ông Cao Tiến Dũng - Phó Tổng giám đốc kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QLĐT&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 31/12/2011 đang quản lý và sử dụng 505 lao động (Cơ quan 59 người; Chi nhánh Hải Phòng 39 người; Chi nhánh TP. HCM 23 người; Trung tâm QLĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô 384 người). Trong năm 2011 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: 04 người .:

+) Lao động tăng: 05 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 QL-ĐT& HL lao động Hàng hải Đông Đô:

+) Lao động giảm: 109 Thuyền viên hết hạn HĐ thuê thuyền viên và thuyền viên chấm dứt hợp đồng; thuyền viên nghỉ hưu.

+) Lao động tăng: 98 Thuê thuyền viên chất lượng cao (HĐ thời vụ 92 lượt người), tuyển mới 06 lao động có trình độ ĐH, CĐ, TC.

- Chi nhánh Hải Phòng:

+) Lao động giảm: 13 người (chủ yếu là nhóm lao động trực tiếp Lái xe container)

+) Lao động tăng: 13 người được tuyển mới để bù đắp cho số lao động chấm dứt HĐLĐ

- Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh:

+) Lao động tăng: 04 người, trong đó: 01 Cán bộ nghiệp vụ; 03 lao động là Lái xe container.

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 01/01/2011	Số giảm	Số tăng	Số lao động tại 31/12/2010		
				Nam	Nữ	Tổng
Cơ quan công ty	58	4	5	39	20	59
Trung tâm QLĐT&HL lao động HHĐĐ	395	109	98	377	7	384
Chi nhánh Hải Phòng	39	13	13	29	10	39
Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh	19		4	19	3	23
Chi nhánh Nha Trang	01	1	0	0	0	0
Toàn Công ty	512	127	120	464	40	505

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

Chỉ tiêu	Nam	Nữ
Phân theo trình độ học vấn	465	40
1. Trên đại học		02
2. Đại học/cao đẳng	268	24
3. Trung cấp	130	08
4. Công nhân kỹ thuật	41	0
5. Sơ cấp/lao động phổ thông	26	06
Phân theo phân công lao động	465	40
1. HĐQT/Ban điều hành	9	0
2. Lao động quản lý	22	04
3. Lao động trực tiếp	384	10
4. Lao động gián tiếp	50	26

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 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, 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 sỹ quan thuyền viên 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 đẻ, 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 2011 là 13.347.000 VNĐ/người/tháng (bằng 107,9% năm 2010).

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 Kiểm soát/Ban Giám đốc/Kế toán trưởng:

Năm 2011 không có sự thay đổi ở các chức danh trên.

V. THÔNG TIN CỔ ĐÔNG:

1 - Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát:

1.1 Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2011:

Trong năm 2011, HĐQT Công ty đã tiến hành 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 ủng hộ, hỗ trợ cho Ban điều hành Công ty thực hiện nhiệm vụ của mình trong năm 2011.

1.2 Hoạt động của Ban Kiểm soát năm 2011:

Ban Kiểm soát có ba thành viên, trong đó có hai thành viên chuyên trách và một thành viên bán chuyên trách. Ban Kiểm soát đã triển khai việc tiếp cận, giám sát các hoạt động của toàn Công ty. Trên cơ sở quy chế làm việc, các thành viên Ban Kiểm soát đã nghiêm túc thực hiện nhiệm vụ được phân công, tham gia và đóng góp ý kiến theo chức trách trong các cuộc họp của Hội đồng quản trị và Ban điều hành Công ty. Đồng thời, Ban Kiểm soát cũng đưa ra các đánh giá bám sát theo hoạt động của Công ty tập trung ở những vấn đề sau:

- Đánh giá hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty năm 2011:

* Tổ chức SXKD, tổ chức bộ máy quản lý Công ty: Những nội dung được HĐQT phê duyệt trong năm 2011 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, tạo điều kiện tốt nhất để thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch và Nghị quyết do Đại hội đồng cổ đông giao.

*. Tình hình tài chính năm 2011 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 được tiến hành đúng trình tự, thủ tục quy định tại Bản Điều lệ Công ty và luật pháp Việt Nam. Hoạt động của HĐQT là đúng chức năng và tập trung vào mục tiêu thực hiện Nghị quyết của Đại hội cổ đông Công ty.

*. Hoạt động của Ban điều hành: Ban điều hành Công ty đã từng bước cố gắng khắc phục khó khăn, tận dụng mọi cơ hội có được để từng bước cố gắng hoàn thành các chỉ tiêu do Đại hội đồng cổ đông giao, đồng thời thể hiện tính quyết đoán, năng động trong điều hành, sử dụng năng động nguồn vốn của Công ty và tăng hiệu quả việc quản lý doanh nghiệp.

VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH (xin xem Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2011)

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY



Bùi Minh Hưng