

Số: **47/BC-TGD**

Hà Nội, ngày 17 tháng 3 năm 2025

BÁO CÁO
Về hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển năm 2024
và xây dựng kế hoạch năm 2025

Kính trình: - Đại hội đồng cổ đông thường niên 2025

Căn cứ chức năng, quyền hạn và nhiệm vụ quy định tại Điều lệ hiện hành, thừa ủy quyền của HĐQT Công ty, Tổng giám đốc điều hành Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô xin trân trọng báo cáo ĐHĐCĐ thường niên 2025 kết quả hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển năm 2024 và dự kiến kế hoạch năm 2025 như sau:

Phần thứ nhất

KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG NĂM 2024

I- Khái quát tình hình chung

- Năm 2024, thị trường vận tải biển ảnh hưởng nhiều từ xung đột vũ trang ở Biển Đỏ. Giá cước vận tải biển tăng vọt từ cuối năm 2023, sau đó giảm dần trong quý 1/2024. Sự kiện lực lượng Houthis tại Yemen tấn công 3 tàu có liên quan đến Israel tại Vịnh Aden, Ấn Độ Dương và Biển Arab trong những ngày đầu tháng 5/2024 dẫn tới cước vận tải biển tăng trở lại. Từ tháng 7/2024, thị trường đã xuất hiện các dấu hiệu hạ nhiệt đầu tiên trong cơn tăng giá bùng nổ của cước vận tải biển năm 2024.

- Cuối năm 2024, chỉ số Baltic Dry Index (BDI), thước đo quan trọng của ngành vận tải hàng khô chỉ đạt 994 điểm, cho thấy sự giảm tốc hoặc tăng trưởng hạn chế so với cùng kỳ năm 2023 (2.094 điểm).

- Hiện đội tàu của Công ty đã nhiều tuổi và lượng tàu chỉ còn có 5 tàu hàng khô nên khả năng đáp ứng các đơn hàng COA với yêu cầu về số lượng tàu đủ để đáp ứng đơn hàng liên tục của đối tác là rất khó khăn. Công ty cũng chưa có nhiều mối quan hệ với các chủ hàng COA để đảm bảo đơn hàng liên tục cho đội tàu;

- Do các tàu của Công ty đa số đã già, cũ nên chi phí sửa chữa lớn thường ở mức cao; chi phí phân bổ nhiều hơn mức bình quân làm tăng chi phí khai thác dẫn tới hiệu quả cũng thấp hơn so với trước đây.

- Năm 2024, Công ty đã hoàn tất việc mua bán khoản nợ tại Indovinabank, đồng thời đàm phán với các bên liên quan để mua bán thành công các khoản vay đầu tư tàu tại Agribank.

II- Kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2024

1- Về sản xuất kinh doanh

1.1- Hoạt động vận tải biển:

1.1.1- Hoạt động khai thác đội tàu:

Như đã nói ở trên, năm 2024, hoạt động vận tải biển gặp nhiều khó khăn. Ngay từ đầu năm, Công ty đã buộc phải để tàu Đông Hồ neo chờ (layup) mất ngày 61,4 ngày; tàu Đông Thịnh neo chờ mất 27,16 ngày và đưa tàu Đông Ba lên đà mất 27,3 ngày. Tuy nhiên, với nhiều nỗ lực, cố gắng, Ban Điều hành và các phòng chuyên môn đã duy trì tốt hoạt động đội tàu. Theo đó:

- Tàu Đông Minh được khai thác ổn định tuyến Viễn Dương - Đông Bắc Á/ Đông Nam Á;

- Các tàu Đông An/ Đông Thịnh khai thác mặt hàng gạo ổn định từ Việt Nam đi Philippine;

- Các tàu Đông Phú/Đông Ba khai thác hàng đường, phân bón, sắt vụn từ Hàn Quốc về Đông Nam Á;

- Tàu Đông Hồ sau 08 năm cho thuê “tàu trần” đã được đưa vào khai thác tuyến nội địa. Tận dụng tốt tình hình thị trường, cuối năm 2024, Công ty đã sửa chữa và đưa tàu vào khai thác tuyến quốc tế với giá cước cao gấp 2 lần so với chạy nội địa, mang lại doanh thu ổn định đến giữa năm 2025 cho Công ty;

Cả năm 2024, doanh thu thuần từ việc khai thác tàu đạt 215,35 tỷ VND - bằng 108,7% kế hoạch (do tỷ lệ tàu tự khai thác/định hạn cao hơn), lợi nhuận khai thác -62,19 tỷ VND và dòng tiền khai thác -15,71 tỷ VND.

1.1.2- Hoạt động môi giới, thuê tàu:

Năm 2024, Công ty đã hoàn thành kế hoạch về hoạt động môi giới và khai thác tàu thuê với doanh thu đạt 6,08 tỷ VND (bằng 101,3% kế hoạch năm); lợi nhuận 126 triệu VND.

1.2- Hoạt động dịch vụ các loại:

1.2.1- Chi nhánh Hải Phòng:

Năm 2024, Chi nhánh đã có nhiều cố gắng, cắt giảm triệt để các chi phí nên đã cân bằng được tài chính. Tuy nhiên, theo yêu cầu của Tổng công ty, Công ty đã thực hiện tái cơ cấu tổng thể Chi nhánh theo hướng thanh lý toàn bộ đội xe, chuyển hoàn toàn sang khai thác các dịch vụ vận tải (đến hết 31/12/2024, việc thanh lý đội xe đã được hoàn tất).

Năm 2024, doanh thu của Chi nhánh đạt 23,83 tỷ VND, lợi nhuận được ghi nhận là 1,26 tỷ VND (chủ yếu là do thanh lý đội xe container 2,43 tỷ VND, lợi nhuận từ SXKD là -325 triệu VND).

1.2.2- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh:

Do tập trung để bàn giao mặt bằng cho chủ đầu tư và không còn khách thuê văn phòng nên năm 2024, Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh chỉ ghi nhận khoản doanh thu 178 triệu VND, lợi nhuận -74 triệu VND.

1.2.3- Hoạt động cho thuê thuyền viên (Công ty Dong Do CMC):

Do đối tác chính là chủ tàu Hải An đã tự cung ứng nhiều chức danh chủ chốt làm giảm khá lớn phí cho thuê thuyền viên nên từ cuối năm 2023, hoạt động cho thuê thuyền viên của Dong Do CMC gặp nhiều khó khăn. Trước đây, hàng tháng CMC cung cấp cho Hải An khoảng 180 thuyền viên nhưng hiện tại số lượng giảm xuống chỉ còn 18÷20 thuyền viên. Năm 2024, doanh thu của Dong Do CMC chỉ đạt 10,99 tỷ VND, lợi nhuận -113 triệu VND.

1.2.4- Hoạt động cho thuê văn phòng:

Năm 2024, doanh thu từ hoạt động này đạt 3,19 tỷ VND - bằng 115,4% kế hoạch năm); lợi nhuận đạt 2,52 tỷ VND.

1.3- Hoạt động tài chính, khác:

Năm 2024, Công ty ghi nhận doanh thu từ hoạt động tài chính, khác là 224,76 tỷ VND (trong đó: thu nhập từ tái cơ cấu tàu Đông Hồ 199,39 tỷ VND, thu nhập từ bảo hiểm bồi thường 2,67 tỷ VND, thu nhập từ việc đền bù giải phóng mặt bằng CN HCM 22,67 tỷ VND, thu từ lãi tiền gửi ngân hàng, khác...).

1.4- Tổng hợp các chỉ tiêu toàn Công ty năm 2024:

- Sản lượng : 1.239.045 tấn (bằng 109,1% KH năm;
- Tổng doanh thu : 498,561 tỷ VND (bằng 127,02% KH năm);
- Lợi nhuận trước thuế : 17,12 tỷ VND;
- EBITDA thực tế : 13,75 tỷ VND.

(Chi tiết như Bảng kèm theo)

2- Về công tác đầu tư

- Quá trình thực hiện tái cơ cấu Chi nhánh Hải Phòng, Công ty đã cho Chi nhánh thanh lý 12 xe đầu kéo container để chuyển hoàn toàn sang hoạt động dịch vụ từ đầu năm 2025.

- Về kết quả việc đòi tiền bồi thường khi thu hồi đất của Chi nhánh Công ty tại 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh: Ngày 20/5/2024, Công ty đã nhận được kinh phí bồi thường với giá trị là 22.67 tỷ VND và đã thực hiện việc bàn giao mặt bằng cho Chủ đầu tư theo đúng cam kết.

- Liên quan đến các khoản đầu tư tàu, năm 2024 Công ty đã trả cho Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) 1,4 tỷ VND.

- Đối với các đơn vị có vốn góp:

+ Công ty đã chỉ đạo Người đại diện phần vốn phối hợp cùng HĐQT Dong Do CMC thực hiện tái cơ cấu nhân sự tại đơn vị này; đồng thời triển khai thực hiện việc quản lý thuyền viên cho 06 tàu của Dong Do Marine từ 01/8/2024.

+ Công ty cũng đã thực hiện xong việc thoái vốn tại DMDC vào tháng 10/2024 như kế hoạch đề ra.

+ Công ty vẫn theo sát để cung cấp hồ sơ xin phá sản DHP Lines theo yêu cầu của Toà án. Tuy nhiên, việc này còn phụ thuộc vào quy định của pháp luật cũng như việc hợp tác của các bên liên quan (cổ đông, khách hàng, chủ nợ...) nên Công ty không thể chủ động được về tiến độ thực hiện.

- Năm 2024, Công ty đã mua bán thành công khoản nợ vay đầu tư tàu Đông Du (nay là Đông Hồ) tại IndovinaBank qua DATC với mức giá mà Công ty phải trả cho DATC là 26,2 tỷ VND (bao gồm phí mua bán nợ 4% là 1,046 tỷ VND). Công ty đã được xóa khoản nợ gốc và lãi tương đương 199,387 tỷ VND mà DATC đã mua lại từ của IndovinaBank.

- Cuối tháng 10/2024, việc mua bán khoản nợ vay đầu tư tàu tại Sở giao dịch Agribank qua DATC cũng đã được hoàn tất. Tài sản đảm bảo gồm 4 tàu: Đông Thịnh, Đông An, Đông Minh và 1 phần tàu Đông Phú (do VDB đồng tài trợ tín dụng). Giá mua bán nợ là 160 tỷ VND (chưa bao gồm phí mua bán nợ 4% tương đương 6,4 tỷ VND) và Công ty đã trả trước 50 tỷ VND. Hiện Công ty đang tiến hành thanh lý 2 tàu Đông Thịnh, Đông An để trả tiền mua bán nợ (theo kế hoạch, việc thanh lý 2 tàu trên sẽ trả được 50 tỷ VND cho DATC). Sau khi hoàn thành việc trả nợ (36 tháng), dự kiến Công ty sẽ được xóa nợ hơn 300 tỷ VND.

3- Về lao động và thu nhập:

3.1- Lao động:

Đến 31/12/2024, toàn Công ty có 225 lao động (giảm 10 người so với 31/12/2023), trong đó: Cơ quan Công ty có 37 người; thuyền viên có 165 người; Chi nhánh TP. HCM có 01 người; Chi nhánh Hải Phòng có 22 người.

3.2- Thu nhập:

Thu nhập bình quân toàn Công ty đạt 26.399.000 đồng/người/tháng (bằng 96,84% so với kế hoạch), trong đó:

- Cơ quan Công ty:	17.265.000 đồng/người/tháng;
- Thuyền viên đội tàu Công ty:	31.707.000 đồng/người/tháng;
- Chi nhánh TP.HCM:	9.479.000 đồng/người/tháng;
- Chi nhánh Hải Phòng :	14.409.000 đồng/người/tháng.

3.3- Nhận xét về việc thực hiện thu nhập năm 2024 so với kế hoạch:

- Tổng quỹ lương của Công ty năm 2024 là 57.655.625.000 VND/ 60.189.350.000 VND (không tính quỹ lương dự phòng VTB 5% là 2.696.568.000 VND) - bằng 95,79% so với kế hoạch năm, trong đó:

+ Tiền lương khối vận tải biển là 53.737.828.000 VND/53.931.370.000 VND- bằng 99,64% so với kế hoạch năm;

+ Tiền lương khối đại lý, dịch vụ: 3.917.798.000 VND/4.457.980.000 VND - bằng 87,88% so với kế hoạch năm.

- Thù lao của các thành viên HĐQT/BKS không chuyên trách năm 2024 là: 328.681.000 VND.

4- Đánh giá các mặt công tác

- Năm 2024, Công ty xây dựng kế hoạch trên các cơ sở dự báo thị trường theo hướng tích cực với mức đỉnh cao tại thời điểm cuối năm 2023. Tuy nhiên, diễn biến thực tế thị trường đã khác hoàn toàn so với dự đoán ban đầu. Do lạm phát tăng cao, kinh tế khó khăn, người tiêu dùng thắt chặt chi tiêu, giảm tiêu thụ hàng hoá nên hoạt động SXKD của các doanh nghiệp trên toàn cầu bị sụt giảm mạnh, nguồn hàng khan hiếm, nhu cầu vận chuyển thấp, hoàn toàn thiếu hụt ở tất cả các tuyến, giá cước vận chuyển luôn trong xu thế đi xuống từ đầu năm đến cuối năm, không có bất kỳ giai đoạn phục hồi nào. Vì vậy, kết quả hoạt động SXKD năm 2024 không đạt được như kế hoạch.

- Đội tàu có 06 chiếc nhưng hầu hết thuộc phân khúc tàu nhỏ nên rất kén hàng và ít người thuê; tuổi tàu cao (02 tàu trên 25 tuổi; 02 tàu đã 30 tuổi) nên giá cho thuê thấp hơn nhiều so với các tàu cùng cỡ nhưng trẻ hơn; Tàu container lại đơn chiếc nên không thể mở được tuyến riêng và chỉ có thể cho thuê định hạn với giá cước thấp;

- Do tuổi tàu quá cao chính quyền các cảng ghi nhận rất nhiều khiếm khuyết trong những lần kiểm tra. Qua 29 lần kiểm tra, đội tàu của Công ty đã bị PSC ghi nhận 106 lỗi, trong đó có 04 lỗi 15, 03 lỗi 16, 94 lỗi 17, và 05 lỗi 30 (có 09 lần kiểm tra không ghi nhận lỗi). Mặc dù các tàu Đông Thịnh, Đông Phú, Đông Ba được kiểm tra gắt gao tại các cảng của Nhật Bản, Hàn Quốc nhưng cũng không để xảy ra lỗi lưu giữ tàu, tuy nhiên, riêng đối với tàu Đông Hồ, đã bị PSC ghi 04 lỗi 30 do thiết bị an toàn cũ, không được bảo dưỡng phù hợp, qua đó bị đánh thêm 01 lỗi code 30 về việc duy trì Hệ thống QLAT không hiệu quả. Nguyên nhân của việc này trước hết là do việc kiểm soát Hệ thống của khối quản lý còn nhiều thiếu sót, ngoài ra, do tàu được cho thuê “bareboat” khai thác tuyến nội địa quá lâu (05 năm), việc đầu tư bị hạn chế nên ngay khi đưa ra khai thác tuyến quốc tế đã xuất hiện những khiếm khuyết lớn.

- Tiếp tục thực hiện chủ trương năm 2023, năm 2024, Công ty vẫn áp dụng việc giảm lương đối với toàn bộ các chức danh lãnh đạo, quản lý (Chủ tịch HĐQT, Tổng giám đốc giảm 10% lương; các Phó Tổng giám đốc giảm 8% lương; Trưởng/phó các phòng ban giảm 5% lương).

Phần thứ hai:

DỰ KIẾN KẾ HOẠCH SXKD, ĐẦU TƯ - PHÁT TRIỂN NĂM 2025 VÀ MỘT SỐ NỘI DUNG KHÁC

I- Đánh giá tình hình chung năm 2025

- Sản lượng kinh tế toàn cầu bị ảnh hưởng do kinh tế toàn cầu sẽ tăng trưởng chậm lại, gia tăng khả năng suy thoái trong ngắn hạn, tình trạng lạm phát cao cũng như phải đối mặt với các cuộc cạnh tranh chiến lược, địa chính trị giữa các nước lớn, xung đột Nga - Ukraine và Biển Đỏ... khiến thị trường vận tải biển tiếp tục khó khăn.

- Các nước trên thế giới bắt đầu áp dụng quy định phát thải Các-bon theo Công ước Marpol khiến các tàu không đạt tiêu chuẩn sẽ bị thanh lý hoặc chấp nhận bỏ ra một chi phí lớn để cải thiện máy móc đáp ứng đúng yêu cầu trong khi giá cước, giá thuê chưa có dấu hiệu phục hồi.

- Với sự phát triển của kinh tế và nhu cầu vận chuyển của khách hàng đòi hỏi ngày càng cao về chất lượng và thời gian khiến Công ty phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các đối thủ cũ cũng như các đơn vị mới ra nhập thị trường.

- Một số rủi ro có thể xảy ra khi tàu không đáp ứng các yêu cầu của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO); các sự cố khi khai thác; khi tàu không đáp ứng yêu cầu của PSC dẫn tới bị lưu giữ, ảnh hưởng tới hoạt động khai thác tàu.

- Theo đánh giá, cước vận tải biển năm 2025 đối với nhóm tàu hàng khô vẫn ở mức trung bình do hàng hoá chưa dồi dào. Thêm vào đó, việc thanh lý 02 tàu Đông An và Đông Thịnh sẽ khiến doanh thu hoạt động khai thác đội 03 tàu hàng khô sẽ thấp hơn mức bình quân năm 2024. Tuy nhiên, với kỳ vọng giá cước tàu container Đông Hồ sẽ được cải thiện đáng kể. Vì vậy, dự kiến doanh thu hoạt động vận tải biển năm 2025 vẫn đạt bình quân 96% so với thực hiện năm 2024.

II- Định hướng SXKD năm 2025

- Công ty tiếp tục duy trì khai thác 03 tàu hàng khô phân khúc tàu cỡ vừa và nhỏ từ 6.000 ÷ 28.000 DWT chủ yếu hoạt động ở khu vực Đông Bắc Á, Đông Nam Á tới vùng Vịnh... để giảm lỗ tối đa trong hoạt động khai thác vận tải biển.

- Với những khó khăn của thị trường vận tải biển nói ở trên, năm 2025, Công ty xác định sẽ tiếp tục tìm kiếm những người thuê định hạn có đủ uy tín và năng lực để giảm áp lực về dòng tiền khi khai thác tàu chuyển. Đồng thời, phối hợp tốt và hỗ trợ tối đa cho người thuê tàu định hạn nhằm duy trì lâu dài các hợp đồng đã ký kết.

- Ngoài ra, để chủ động trong khai thác đối với những tàu bị người thuê định hạn trả lại, Công ty sẽ tăng cường công tác tiếp thị, tìm kiếm hàng hóa cho các tàu tự khai thác nhằm đảm bảo đủ dòng tiền cho các chi phí hoạt động.

- Đẩy mạnh việc tìm kiếm khách hàng và phát huy năng lực của CBNV trong hoạt động môi giới tàu, thuê tàu chuyển về tự khai thác.
- Tiếp tục hợp tác, liên kết với các doanh nghiệp trong cùng Tổng công ty để phát triển SXKD, sử dụng dịch vụ của nhau.
- Tích cực phối hợp và hỗ trợ Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô trong hoạt động cho thuê và xuất khẩu thuyền viên; hỗ trợ Chi nhánh Hải Phòng duy trì và phát triển các dịch vụ truyền thống như đại lý vận tải và cung cấp dịch vụ logistic.
- Tiếp tục rà soát các quy chế quản lý nội bộ, các định mức để bổ sung hoặc ban hành mới nhằm triệt để cắt giảm những chi phí bất hợp lý.
- Quản lý chặt chẽ các khoản nợ phải thu - phải trả, xây dựng kế hoạch cụ thể về thu và trả nợ, không để tồn tại các khoản nợ phải thu khó đòi và không để nợ phải trả cộng dồn quá lớn.
- Đẩy mạnh công tác đào tạo và bồi dưỡng cho lực lượng quản lý, sỹ quan thuyền viên về chuyên môn nghiệp vụ, ngoại ngữ nhằm tăng chất lượng nguồn nhân lực hiện có.

III- Dự kiến một số chỉ tiêu kế hoạch chủ yếu

1- Các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu

Căn cứ các chỉ tiêu KPI mà chủ sở hữu vốn đề ra, Công ty đã xây dựng các chỉ tiêu kế hoạch SXKD chính năm 2025 trên các cơ sở sau:

1.1- Về hoạt động khai thác tàu:

- Về chi phí: Năm 2025, Công ty có 01 tàu lên đà (tàu Đông Phú lên đà vào tháng 4/2025) với mức chi phí sửa chữa lớn, cùng với chi phí sửa chữa của các tàu những năm gần đây chưa phân bổ hết nên chi phí cho đội tàu vẫn sẽ phải phân bổ ở mức cao.

- Về doanh thu: Trên cơ sở giá cước khai thác tàu tại thời điểm lập kế hoạch, Công ty xây dựng kế hoạch khai thác đội tàu với TCE các tàu theo mức sau: tàu Đông Ba mức 2,700 USD/ngày; tàu Đông Phú mức 4,300 USD/ngày; tàu Đông Minh mức 6,500 USD/ngày; tàu Đông Hồ mức 4,600 USD/ngày.

Theo kế hoạch, 02 tàu Đông An và Đông Thịnh được khai thác trong quý 1/2025 (với TCE 1,700USD/ngày), sau đó thanh lý với giá bán lần lượt là 0,95 triệu USD và 0,9 triệu USD, thu nhập từ việc bán 2 tàu này dự kiến được 14,92 tỷ đồng.

1.2- Về hoạt động dịch vụ khác (gồm: môi giới, thuê tàu ngoài; cho thuê và quản lý thuyền viên; cho thuê văn phòng; Chi nhánh Hải Phòng): doanh thu dự kiến 42,86 tỷ VND, lợi nhuận 3,31 tỷ VND.

1.3- Về hoạt động tài chính: Thống nhất phân bổ chi phí chênh lệch tỷ giá mức 2,14 tỷ VND (bằng 2% của tổng dư nợ gốc ngoại tệ đến 31/12/2024 là 4.288 triệu USD - tương đương 107,2 tỷ VND).

1.4- Tổng hợp các chỉ tiêu SXKD chính như sau:

- Sản lượng : 1.338.168 tấn;
- Tổng doanh thu : 294,557 tỷ VND;
- Lợi nhuận trước thuế : 01 tỷ VND.

(Chỉ tiêu sản lượng và doanh thu đã điều chỉnh theo yêu cầu của Tổng công ty HHVN tại Văn bản số 407/HHVN-VTB ngày 03/4/2025)

2- Về kế hoạch lao động

Năm 2025, tổng số lao động toàn Công ty dự kiến là 201 người (giảm 24 người so với năm 2024), trong đó: Cơ quan Công ty có 33 người; 02 chi nhánh: 9 người; Sỹ quan, thuyền viên có 159 người.

3- Về thù lao của HĐQT và BKS không chuyên trách:

- Thành viên HĐQT : 5.000.000 VND/người/tháng;
- Trưởng Ban Kiểm soát : 5.000.000 VND/người/tháng;
- Thành viên BKS : 4.000.000 VND/người/tháng.

4- Về kế hoạch đầu tư

4.1- Do còn có nhiều khó khăn về mặt tài chính nên Công ty không xây dựng kế hoạch đầu tư đội tàu trong năm 2025. Thực hiện thỏa thuận với Công ty TNHH Mua bán nợ Việt Nam (DATC), Công ty sẽ thanh lý cặp tàu Đông Thịnh/ Đông An trong thời gian sớm nhất để có nguồn trả nợ cho DATC. Đồng thời, làm việc với các tổ chức tín dụng để có thể thanh lý tàu Đông Hồ (trong trường hợp được các tổ chức tín dụng chấp thuận, Tổng giám đốc sẽ có báo cáo riêng về việc bán tàu và điều chỉnh lại phương án SXKD cho phù hợp).

4.2- Tiếp tục tìm kiếm các loại hình dịch vụ khác để tăng doanh thu nhằm hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch năm 2025;

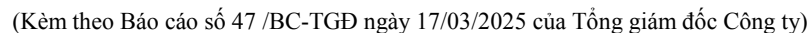
4.3- Tiếp tục phối hợp với các bên liên quan để hoàn tất thủ tục phá sản DHP Lines.

Trên đây là kết quả hoạt động SXKD, đầu tư - phát triển năm 2024 và dự kiến kế hoạch năm 2025, thừa ủy quyền của HĐQT Công ty, Tổng giám đốc điều hành xin trân trọng báo cáo để ĐHCĐ thường niên được biết.

**TUQ HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ CTY
ỦY VIÊN HĐQT, TGD ĐIỀU HÀNH**



Bùi Nhật Truyền



- Dòng tiền từ thu nhập khác không bao gồm TCC TC = Thu nhập khác tại BCTC - Chi phí khác tại BCTC - Khoản thu từ TCC tài chính = 227,378 - 1,938 - 199,387 = 26,053 tỷ