



DONG DO MARINE

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

**BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
NĂM TÀI CHÍNH 2012**

HÀ NỘI, THÁNG 03 NĂM 2013

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
Năm tài chính 2012

I. Thông tin chung

1. Thông tin khái quát

- Tên giao dịch: **CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**
- Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0103015196, cấp thay đổi lần 2 ngày 10/06/2009, do Phòng ĐKKD số 2 - Sở Kế hoạch & Đầu tư Hà Nội cấp
- Vốn điều lệ: 122.444.950.000 VNĐ
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 122.444.950.000 VNĐ
- Địa chỉ: Tầng 19 tháp Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.
- Số điện thoại: 04.37556140/04.37556141
- Số fax: 04.37556149
- Website: Dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM

2. Quá trình hình thành và phát triển Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô

2.1- Những sự kiện quan trọng

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

2.1.2)- 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.

2.1.3)- 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*), tương ứng được phát hành thành 8.920.000 cổ phần (*tám triệu, chín trăm hai mươi nghìn cổ phần*) với mệnh giá 10.000 đồng/cổ phần (*mười nghìn đồng một cổ phần*).

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

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

2.2- 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:

2.2.1)- Giai đoạn 1985 - 1988:

– Đây là giai đoạn gây dựng lực lượng, đầu tư - phát triển rầm rộ nhất cả về tổ chức, số lượng tàu, lao động và quy mô SXKD. Trong thời gian này, VISERITRANS được Lãnh đạo Chính phủ, Bộ GTVT cho hưởng những ưu đãi đặc biệt có tính chất bao cấp của Nhà nước về vốn đầu tư, nguồn hàng, giá

nhiên liệu và giá cước vận tải - với nhiệm vụ thử nghiệm phương thức vận chuyển trực tiếp xi măng, phân bón, sắt thép, máy móc... từ các cảng sông vùng Đồng bằng Bắc bộ vào đến tận các cảng sông Đồng bằng Nam bộ và đưa gạo, lương thực, thực phẩm theo chiều ngược lại bằng loại tàu biển pha sông có khả năng cơ động cao, nhằm phục vụ một số nhiệm vụ chính trị - xã hội cấp bách thời bấy giờ.

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

2.2.2)- Giai đoạn 1989 - 1996:

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

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

– 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.

2.2.3)- Giai đoạn 1997 - 1999:

- Từ năm 1997, bằng những cố gắng tự thân của chính mình và nhất là nhờ sự quan tâm chỉ đạo, hỗ trợ mọi mặt của Lãnh đạo Tổng công ty HHVN thời kỳ đó, cũng như của các doanh nghiệp thành viên Tổng công ty HHVN, ban hàng truyền thống và một số cơ quan quản lý Nhà nước hữu quan, tập thể người lao động trong VISERITRANS không chỉ đã hoàn thành thắng lợi “Kế hoạch 02 năm chống phá sản 1997- 1999” và tạm thời chặn đứng nguy cơ phá sản doanh nghiệp, mà còn tạo ra được nhiều tiền đề cơ bản cho giai đoạn tiếp theo.
- Từ cuối năm 1999 trở đi, VISERITRANS bắt đầu tiến hành đổi mới căn bản về cơ cấu tổ chức, nhân sự lãnh đạo chủ chốt và phương thức quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp. Đặc biệt, Ban Lãnh đạo mới đã khởi xướng và vận động CBCNV trong toàn doanh nghiệp quyết tâm thực hiện quyết sách lớn “*kiến quyết từ bỏ phương thức vận tải biển pha sông đã lạc hậu, từng bước vươn ra hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế ngắn là chủ yếu...*” . Có thể coi đây là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo sự thắng lợi của công cuộc đổi mới doanh nghiệp lần thứ I (1997 - 2000).

2.2.4)- Giai đoạn 2000 - 2006:

- Phát huy thắng lợi của Kế hoạch 02 năm chống phá sản 1997 - 1999 và lấy lời dạy bất hủ của Trạng Trình Nguyễn Bình Khiêm “*Nhất tâm vạn sự thành*” làm tôn chỉ, cũng như tận dụng tối đa sự hỗ trợ của các doanh nghiệp, đối tác 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), đóng mới tàu chở hàng khô Đông Phú - 12.500 DWT và xây dựng kế hoạch phát triển nhóm tàu chở hàng khô cỡ handy size (đến dưới 40.000 DWT/chiếc) cho giai đoạn tiếp theo... để thay thế, bổ sung cho đội tàu vận tải biển hiện có khi đó.
- Có thể nói, những thành tựu nổi bật trong hoạt động đầu tư - phát triển và quản lý - khai thác đội tàu vận tải biển thời kỳ 2000 - 2004 cực kỳ quan trọng và

là nhân tố quyết định dẫn đến những thành công chung của DONG DO MARINE trong thời gian sau đó.

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

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

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

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

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

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

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

2.2.6)- 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 đã hoàn thành việc đầu tư. Tháng 4/2009, Công ty đã góp vốn cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập Công ty TNHH Hai thành viên Sửa chữa tàu biển 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 hiệu quả 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 (ba) tỷ đồng.

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

+ 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 container tại Chi nhánh Hải Phòng và Chi nhánh thành phố Hồ Chí Minh.

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

3.1- 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.

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

3.2- Địa bàn hoạt động

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

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

4. Thông tin về mô hình tổ chức và bộ máy quản lý

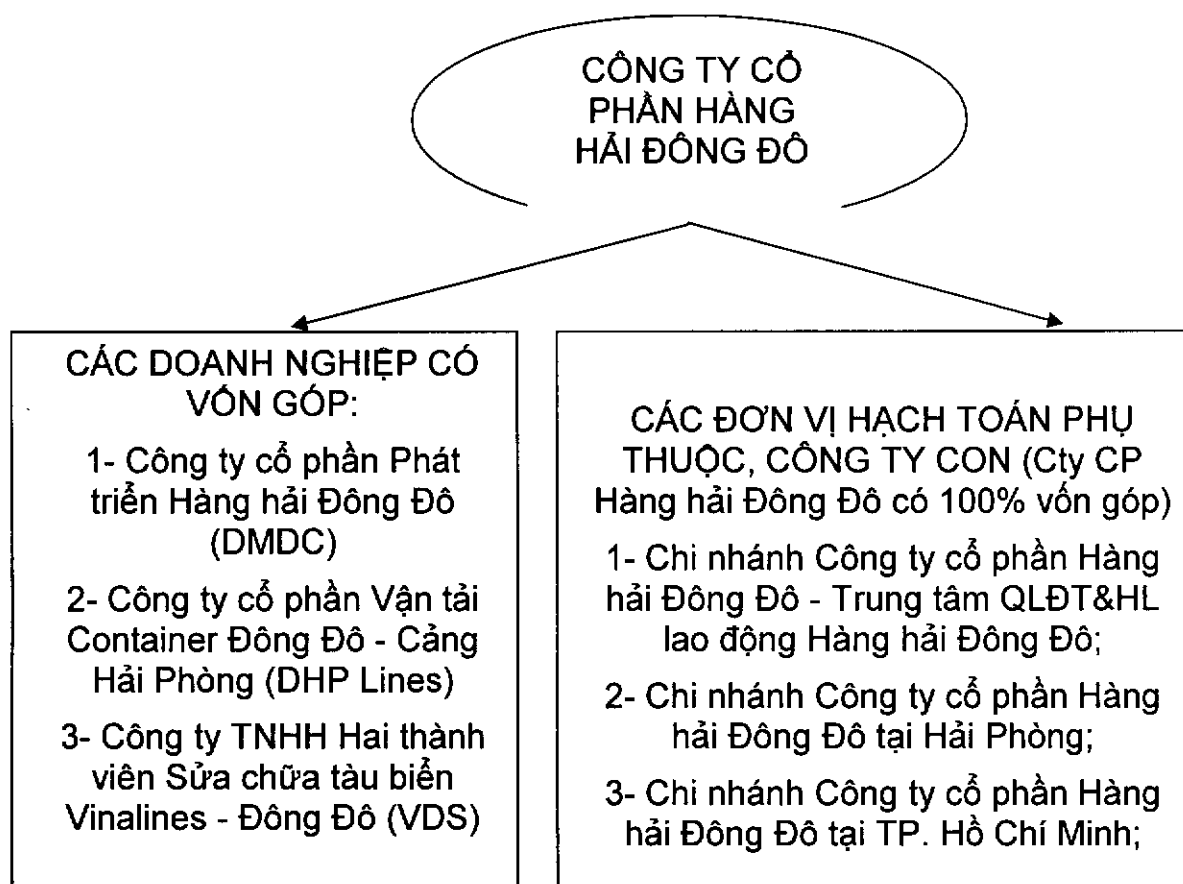
Mô hình quản trị: Công ty được tổ chức theo hình thức công ty cổ phần.

Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý:

- DONG DO MARINE hiện được tổ chức và quản trị - điều hành trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2005, Luật Chứng khoán 2010 và Điều lệ Công ty (đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên sửa đổi - bổ sung lần 3 kể từ ngày 20/4/2012 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



4.1.1) - 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.

4.1.2)- Các Chi nhánh:

- 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).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

4.1.3)- Các công ty con, công ty liên kết (Các Công ty có vốn của DDM góp cổ phần):

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

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

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

Email : DMDC@dongdomarine.com.vn

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

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

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

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

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

Email : dhplines@dhplines.com.vn

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

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

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

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

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

Email :VDS@dongdomarine.com.vn

Lĩnh vực SXKD chính: Sửa chữa tàu biển

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

5. Định hướng phát triển

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, 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.

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

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

6. Các rủi ro:

6.1)- Rủi ro về kinh tế:

- Những năm gần đây, dù tình hình kinh tế thế giới vẫn đang hết sức ảm đạm nhưng kinh tế Việt Nam thường xuyên duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức cao hơn so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Tốc độ tăng trưởng GDP trong 5 năm gần đây đã cho thấy điều đó, cụ thể năm 2008 là 6,23%, năm 2009 là 5,32%, năm 2010 là 6,78%, năm 2011 là 5,89% và năm 2012 vẫn đạt 5,2%. Bên cạnh đó, nền kinh tế Việt Nam còn được đánh giá là rất cởi mở, có môi trường đầu tư thuận lợi và nằm trong một khu vực phát triển kinh tế - xã hội năng động nhất thế giới hiện nay. Theo nhận định của các chuyên gia phân tích kinh tế, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì ở mức độ như vậy trong những năm tới do có sự ổn định của ngành XNK hàng hóa cả về giá trị và sản lượng. Thực tế cho thấy, hiện nay tốc độ tăng trưởng kim ngạch XNK của Việt Nam luôn ở mức trên 20%/năm và các mặt hàng xuất khẩu chủ lực ngày càng nhiều...

Xét về phương diện lý thuyết, đáng lẽ ra các yếu tố trên sẽ góp phần tạo ra những cơ hội phát triển mạnh mẽ cho ngành vận tải hàng hóa, trong đó có ngành vận tải hàng hóa bằng đường biển, nhưng do phần lớn khối lượng hàng hóa XNK của Việt Nam hiện nay vẫn thường được trao đổi theo phương thức "mua CIF - bán FOB" nên thị phần vận chuyển hàng hóa XNK của đội tàu vận tải biển quốc gia của Việt Nam nói chung và của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng tạm thời còn rất khiêm tốn (khoảng trên dưới 20%). Đây là một trong những nguyên nhân có thể dẫn đến rủi ro trong đầu tư - phát triển đội tàu, nếu chỉ nhằm mục đích phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa XNK của Việt Nam hoặc tham gia vận chuyển trên các tuyến nội địa Việt Nam. Hy vọng trong những năm tới tình trạng này sẽ được cải thiện tốt hơn.

- Các số liệu thống kê và đánh giá chuyên môn cho thấy thị trường vận tải biển và cho thuê tàu biển hiện nay xấu hơn rất nhiều so với các năm trước và thị trường mua bán tàu đang sử dụng và tàu đóng mới cũng đang có nhiều biến động phức tạp, khó đoán định. Do vậy, việc đầu tư phát triển đội tàu quá nhanh bằng các tàu trọng tải lớn hoặc có tuổi bình quân cao ở thời điểm hiện nay đã dẫn đến những rủi ro kinh tế nhất định khi kinh tế thế giới nói chung và thị trường vận tải biển nói riêng bị suy thoái như hiện nay và một số lượng lớn tàu đang được đóng mới xuất hiện trên thị trường làm tăng lượng cung tàu biển...

Để có thể hạn chế những rủi ro kinh tế đối với kế hoạch đầu tư - phát triển đội tàu vận tải biển của mình, từ nhiều năm nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã quan tâm xây dựng một chiến lược kinh doanh đặc biệt, trong đó lấy phương thức cho thuê tàu định hạn và tự khai thác xen kẽ các tàu biển của mình trên tuyến quốc tế là chủ yếu, nhằm chủ động giảm nhẹ sự phụ thuộc vào nguồn hàng XNK và thị trường vận chuyển nội địa. Đồng thời, tăng cường phát triển quan hệ với nhóm các chủ tàu, chủ hàng, người thuê định hạn có uy tín nước ngoài để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo luôn có chỉ tiêu doanh thu, tỷ suất lợi nhuận/vốn và dòng tiền thu hồi vốn đầu tư đội tàu ổn định...

6.2)- Rủi ro về luật pháp:

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

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

- Hiện nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã được quản trị - điều hành dưới hình thức “công ty cổ phần” và tham gia niêm yết trên thị trường chứng khoán tập trung. Tuy nhiên, do hệ thống văn bản pháp luật quốc gia liên quan đang ở trong quá trình hoàn thiện và tích lũy kinh nghiệm, nên những biến động về chính sách luôn luôn có thể xảy ra, ít nhiều sẽ tác động đến môi trường hoạt động của doanh nghiệp.

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

6.3)- Rủi ro hội nhập:

Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) vào cuối năm 2006 và chính sách mở cửa để hội nhập toàn diện về kinh tế hiện nay chắc chắn sẽ tiếp tục có những tác động nhất định vào hoạt động kinh tế Việt Nam nói chung. Ở thời điểm hiện nay, xuất phát điểm thấp về kinh tế, công nghệ và kinh nghiệm quản lý sẽ ảnh hưởng đáng kể đối với Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng và đa số các doanh nghiệp Việt Nam nói chung trong quá trình hội nhập, cạnh tranh quốc tế.

Tuy nhiên, do đã xác định được phương thức tổ chức SXKD chủ yếu là tập trung khai thác tàu biển trên các tuyến quốc tế và luôn luôn thực hiện nguyên tắc “hợp tác cùng phát triển” làm phương châm chỉ đạo cơ bản trong các hoạt động đầu tư, tổ chức SXKD, mở rộng thị trường và đào tạo “nguồn vốn con người”, nên Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoàn toàn có thể hạn chế tình trạng cạnh tranh đối đầu, chủ động giảm thiểu những ảnh hưởng bất lợi trong quá trình hội nhập quốc tế của Việt Nam.

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

6.4)- Một số rủi ro đặc thù:

a)- Rủi ro về biến động giá cả, thị trường:

- Thực tế cho thấy, đối với các hoạt động dịch vụ vận tải thì nhóm rủi ro này luôn luôn được coi là có nhiều nguy cơ. Trong đó, đáng kể nhất là những rủi ro liên quan đến tình trạng thiếu ổn định của thị trường nhiên liệu, giá cho thuê, cước vận chuyển mà những biến động mạnh và thất thường trong thời gian gần đây là một minh chứng cụ thể, đặc biệt là việc sụt giảm, đổ vỡ của chỉ số vận tải biển kể từ năm 2008 còn ảnh hưởng tới cả ngày nay (chỉ số này đã đạt tới mức gần 13.000 điểm trong năm 2008, nhưng đến nay nó luôn duy trì ở mức dưới 1.000 điểm).

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

- Trong hoạt động cho thuê tàu định hạn, tuy Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - với tư cách là chủ tàu cho thuê không trực tiếp phải chịu chi phí nhiên liệu (thường chiếm khoảng 25-38% tổng chi phí ngày tàu), cảng phí (khoảng 14-15%)..., nhưng nếu các chi phí đó gia tăng quá cao thì chắc chắn người thuê tàu cũng sẽ phải đàm phán yêu cầu giảm giá cước thuê tàu.

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

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

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

Mặc dù vậy, do Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn luôn quan tâm đến việc duy trì và nâng cấp thường xuyên hệ thống quản trị - quản lý, điều hành doanh nghiệp theo đúng chuẩn mức quốc tế (Bộ luật quốc tế về Quản lý an toàn hàng hải - ISM Code; Bộ luật quốc tế về An ninh tàu và bến cảng - ISPS Code; các quy phạm phân cấp tàu biển của VR, NK, DNV), cũng như tuân thủ triệt để các quy định pháp luật hiện hành về phòng ngừa ô nhiễm môi trường, giảm nhẹ thiên tai, phòng chống cháy nổ và tai nạn lao động, tai nạn giao thông... Đồng thời, bên cạnh việc thường xuyên tổ chức đào tạo - huấn luyện để nâng cao ý thức trách nhiệm và trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho người lao động, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã chủ động mua bảo hiểm cho tất cả các tài sản, phương tiện thiết bị có giá trị lớn và mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu, chủ xe cơ giới, bảo hiểm sinh mạng - thương tật cho

người lao động..., nhằm hạn chế tối đa thiệt hại tài chính cho các cổ đông (nếu có xảy ra).

c/- Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển với các khách hàng chủ yếu là các Công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia... nên sản phẩm của Công ty cũng được coi là xuất khẩu, đồng tiền thu về phần lớn là Đô la Mỹ. Mặt khác, 6/8 dự án đầu tư tàu biển của Công ty được thực hiện bằng cách vay vốn tín dụng bằng đồng USD để mua tàu biển từ các nước ngoài. Chính vì vậy, có một rủi ro mang tính đặc thù là rủi ro về chênh lệch tỷ giá. Trong những năm gần đây, do tỷ giá VNĐ/USD tăng mạnh nên theo quy định của các chuẩn mực kế toán và các quy định hiện hành về tài chính, kế toán của nhà nước, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đang phải ghi nhận một khoản lỗ rất lớn từ việc phát sinh chênh lệch tỷ giá ngoại tệ (USD) và sẽ dần phân bổ khoản lỗ này vào các năm tiếp theo theo quy định..

6.5)- Rủi ro khác:

Tương tự như rất nhiều doanh nghiệp vừa mới được cổ phần hóa khác, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt lao động có trình độ chuyên môn hoặc có tay nghề cao phục vụ cho các dự án đầu tư phát triển và thực hiện chiến lược phát triển sau cổ phần hóa hoặc cho nhu cầu hợp tác quốc tế, xuất khẩu lao động ra nước ngoài.

Để giải quyết bất cập này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đang tiếp tục thực hành chính sách “chiêu hiền - đãi sỹ” để nhanh chóng cải thiện chất lượng lao động và chủ động xây dựng các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao SQTV, cán bộ quản lý ở trong, ngoài nước. Về lâu dài, sẽ tiến hành hợp tác với các nhà đầu tư trong, ngoài nước xây dựng các chương trình liên kết đào tạo hoặc trung tâm đào tạo riêng. Ngoài ra, còn có một thuận lợi rất cơ bản là đa số CBCNV hiện đều còn trẻ, thực sự có năng lực và đủ các điều kiện cần thiết để được đưa vào các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao nói trên.

II/ Tình hình hoạt động trong năm 2012

A/ Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh

Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong năm:

1- Doanh thu:

Tổng doanh thu của toàn Công ty năm 2012 đạt 304.519.467.757 VNĐ (bằng 89,23% kế hoạch năm), trong đó:

1.1)- Doanh thu hoạt động vận tải biển:

Trong năm, doanh thu hoạt động vận tải biển đạt 256,2 tỷ VNĐ (bằng 81,7% kế hoạch năm). Tình hình thực hiện của các tàu cụ thể như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2012 (VNĐ)	TH CẢ NĂM (VNĐ)	- SO VỚI KH (%)
1	- Đông Ba	24.228.277.500	21.345.676.395	88.10

2	- Đông An	35.060.760.000	39.890.748.383	113.78
3	- Đông Phong	40.382.702.500	40.152.718.041	99.43
4	- Đông Thọ	34.443.255.000	43.506.670.089	126.31
5	- Đông Du	24.353.042.000	15.774.797.375	64.78
6	- Đông Mai	20.903.636.250	11.625.674.257	55.62
7	- Đông Phú	32.484.200.000	33.445.353.739	102.96
8	- Đông Thanh	101.833.081.875	50.481.835.877	49.57
	Tổng cộng	313.688.955.125	256.223.474.156	81.70

1.2)- Doanh thu dịch vụ các loại và khác:

Doanh thu từ mảng dịch vụ và các hoạt động khác đạt 48.295.993.601 tỷ VNĐ, bao gồm:

- +/ Cho thuê thuyền viên : 1.776.073.022 VNĐ (bằng 296,00% KH năm)
- +/ Cho thuê văn phòng : 275.986.662 VNĐ (bằng 14,40% KH năm)
- +/ Dịch vụ hàng hải : 202.542.952 VNĐ (bằng 368,00% KH năm)
- + Chi nhánh Hải Phòng : 18.973.315.416 VNĐ (bằng 146% KH năm);
- + Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh : 16.878.236.841 VNĐ (bằng 141% KH năm).
- + Hoạt động khác : 10.189.838.709 VNĐ.

2- Chi phí:

Tổng chi phí toàn Công ty năm 2012 là 373.660.842.319 đồng, bằng 112% kế hoạch năm, trong đó:

2.1)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí cho hoạt động vận tải biển là 316,30 tỷ đồng - bằng 102,50% kế hoạch năm, cụ thể chi phí cho các tàu như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2012 (VNĐ)	TH năm 2012 (VNĐ)	SO VỚI KH (%)
1	- Đông Ba	18.658.067.500	18.688.966.653	100.17
2	- Đông An	32.220.070.500	35.909.775.045	111.45
3	- Đông Phong	26.768.254.000	35.966.264.371	134.36
4	- Đông Thọ	20.582.142.000	44.033.331.527	213.94
5	- Đông Du	38.558.103.250	33.661.570.977	87.30
6	- Đông Mai	39.947.039.000	38.463.670.421	96.29
7	- Đông Phú	36.621.024.000	35.215.760.317	96.16
8	- Đông Thanh	95.153.898.875	74.423.633.023	78.21
	Tổng cộng:	308.508.599.125	316.362.972.334	102.55

2.2)- Chi phí khác:

- Chi phí hoạt động SXKD của Chi nhánh Hải Phòng là 18,7 tỷ đồng, bằng 146% kế hoạch cả năm.

- Chi phí hoạt động SXKD của Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh là 15,8 tỷ đồng, bằng 146,7% kế hoạch cả năm.

- Chi phí hoạt động khác là 2,7 tỷ đồng.

- Chi phí hoạt động tài chính (là khoản lỗ chênh lệch tỷ giá các khoản vay ngoại tệ và dự phòng tài chính của số vốn góp vào các doanh nghiệp khác) là 17,7 tỷ đồng.

3- Lợi nhuận:

Kết quả hoạt động năm 2012 bị lỗ (-) 69,10 tỷ đồng trong khi lỗ theo kế hoạch năm 2012 là 31,2 tỷ đồng. Trong đó:

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

Do không đảm bảo được kế hoạch doanh thu đề ra trong khi tổng chi phí phí tăng cao, nên trong năm 2012, hoạt động vận tải biển chịu khoản lỗ 60,10 tỷ đồng, cụ thể:

STT	TÊN TÀU	KH 2012 (VNĐ)	TH năm 2012 (VNĐ)	SO VỚI KH (%)
1	- Đông Ba	5.570.210.000	2.656.709.742	68.94
2	- Đông An	8.292.506.000	3.980.973.338	49.05
3	- Đông Phong	8.162.632.000	4.186.453.670	68.76
4	- Đông Thọ	13.861.113.000	- 526.661.438	44.84
5	- Đông Du	- 15.593.997.000	- 17.886.773.602	
6	- Đông Mai	- 17.654.467.000	- 26.837.996.164	
7	- Đông Phú	- 4.136.824.000	-1.770.406.578	
8	- Đông Thanh	6.679.183.000	-23.941.797.146	
	Tổng cộng	5.180.356.000	- 60.139.498.178	

3.2/- Lợi nhuận từ các chi nhánh:

- Chi nhánh Hải Phòng đạt 264 triệu đồng/ KH 200 triệu đồng.

- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh đạt 01 tỷ đồng/ KH 1,2 tỷ đồng

3.3)- Lợi nhuận từ hoạt động khác:

- Cho thuê văn phòng: 116 triệu đồng (bằng 6,9% KH năm);

- Xuất khẩu và cho thuê thuyền viên: 185 triệu đồng (bằng 37% KH năm);

- Hoạt động khác: 6,4 tỷ đồng.

- Hoạt động tài chính: - 16,8 tỷ đồng (chủ yếu là lỗ do chênh lệch tỷ giá trong thanh toán của các khoản vay ngoại tệ);

Tổng hợp các chỉ tiêu toàn Công ty 2012 là:

- Tổng doanh thu : 304.519.467.757 VNĐ;

- Tổng chi phí : 373.660.842.319 VNĐ;
- Lỗ : -69.141.374.563 VNĐ.

Tổng hợp kết quả kinh doanh từ năm 2010 - năm 2012

Đơn vị: đồng

Kết quả kinh doanh	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012
Doanh thu bán hàng	297.392.809.339	355.067.465.604	295.766.405.268
Giá vốn hàng bán	193.025.055.358	230.209.147.678	264.608.119.523
Lợi nhuận gộp	104.367.753.981	124.858.317.926	31.158.285.745
Lợi nhuận thuần từ HĐKD	-80.154.537.235	-16.194.830.517	-76.163.298.915
Tổng LN kế toán sau thuế	-66.255.486.543	183.898.444	-69.141.374.563

4/ Tình hình tài chính :

Đơn vị: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2011	Năm 2012	Ghi chú
Tổng giá trị tài sản	1.305.491	1.250.880	Lợi nhuận sau thuế và lợi nhuận từ hoạt động SXKD của Công ty năm 2012 bị âm.
Doanh thu thuần	355.067	295.766	
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-16.194	-76.163	
Lợi nhuận khác	20.976	7.343	
Lợi nhuận trước thuế	4.781	-68.820	
Lợi nhuận sau thuế	183	-69.141	
Lãi cơ bản trên cổ phiếu	15 VNĐ	-5.647 VNĐ	

- Các chỉ tiêu khác:

Doanh thu từ hoạt động vận tải biển/ Tổng doanh thu: 99%

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

Các chỉ tiêu	Năm 2011	Năm 2012	Ghi chú
<i>Chỉ tiêu về khả năng thanh toán</i>			
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn: Tài sản ngắn hạn/Nợ ngắn hạn	0,17	0,16	

+ Hệ số thanh toán nhanh: (Tài sản ngắn hạn - Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	0,14	0,11	
<i>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</i>			
+ Hệ số Nợ/Tổng tài sản	0,98	1,03	
+ Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu	41,82		
<i>Chỉ tiêu về năng lực hoạt động</i>			
+ Doanh thu thuần/Tổng tài sản	0,27	0,24	
<i>Chỉ tiêu về khả năng sinh lời</i>			
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	0,0005	-	Lợi nhuận sau thuế và lợi nhuận từ hoạt động SXKD của Công ty năm 2012 bị âm.
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	0,006	-	
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản	0,0001	-	
+ Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần	-	-	

Có một điều cần được lưu ý là năm 2012, việc tự khai thác các tàu được Công ty thực hiện nhiều hơn với số lượng tàu tự khai thác cũng tăng cao hơn. Các bộ phận nghiệp vụ đã tích cực, chủ động phối hợp thực hiện các biện pháp cần thiết nhằm thắt chặt công tác quản lý nhiên liệu, giảm thiểu chi phí chạy tàu, cụ thể là các biện pháp:

- Triển khai áp dụng định mức vòng tua kinh tế hợp lý cho từng tàu;
- Tính toán hợp lý địa điểm mua nhiên liệu để tiết kiệm chi phí mua nhiên liệu;
- Thường xuyên nhắc nhở thuyền viên thực hiện nghiêm quy trình bảo quản, bảo dưỡng máy móc, thiết bị...

B/ Tổ chức và nhân sự

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

a.1/ 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 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).
- Số cổ phần do ông Bùi Minh Hưng đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 75.000 cổ phần.

a.2/ 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 Hạng I) hiện nay là thành viên Hội đồng quản trị kiêm Phó Tổng giám đốc Công ty/Trưởng phòng KTTB&DVHH. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc Công ty, 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 Liên hợp vận tải Biển pha sông (7/2003-9/2003);
- *. Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002-6/2003);
- *. Phó Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (11/1999-11/2002);
- *. Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/1997-10/1999);
- *. Thủy thủ, Phó 2, Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (1/1988-9/1997).

Số cổ phần do ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 75.000 cổ phần.

a.3/ Ông Cao Tiến Dũng (sinh năm 1961)- Phó Tổng giám đốc

– Ông Cao tiến Dũng (Kỹ sư điều khiển tàu biển) hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Giám đốc Trung tâm Quản lý, Đào tạo và Huấn luyện lao

động Hàng hải Đông Đô. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc công ty, ông 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 Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002 - 9/2003);
- *. Trưởng phòng Nhân chính - Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1999 -11/2002);
- *. Phó Giám đốc khai thác - Xí nghiệp Lash cứu hộ thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1996 - 7/1999);
- *. Thủy thủ, Sỹ quan boong trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (3/1988 - 7/1996).

Số cổ phần do ông Cao Tiến Dũng đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 0 cổ phần.

a.4/ 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 Công ty, 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 QL,ĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 6/2007);
- *. Phó Giám đốc - Trung tâm thuyền viên thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (4/2006 - 12/2006);
- *. Trưởng phòng thuyền viên - Trung tâm thuyền viên Công ty Hàng hải Đông Đô (8/2004 - 3/2006);
- *. Thủy thủ, thuyền phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Công ty Vận tải biển Việt Nam (1987 - 4/2004).

Số cổ phần do ông Trần Văn Nghi đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 0 cổ phần.

a.5/ 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).

Số cổ phần do ông Đoàn Minh An đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 50.000 cổ phần.

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

b.1/ Ông Đinh Hữu Khương (Sinh năm 1959) - Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng Hải Đông Đô tại Hải Phòng.

– Ông Đinh Hữu Khương (Kỹ sư máy xếp dỡ) là người am hiểu và nhiều năm kinh nghiệm về tổ chức kinh doanh/dịch vụ logistics và maketting. Trước khi làm Giám đốc Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng, 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 Maketting - Công ty Liên doanh Vận tải quốc tế Việt Nhật (1996- 2/2007);

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

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

Số cổ phần do ông Đinh Hữu Khương đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 0 cổ phần.

b.2/ Ông Nguyễn Huy Huân (sinh năm 1961) - Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh.

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

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (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 Liên hợp vận tải 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).
- Số cổ phần do ông Nguyễn Huy Huân đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2012: 0 cổ phần.

b.3/ 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).

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

- Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô xây dựng kế hoạch tiền lương dựa trên kết quả SXKD và lợi nhuận được thông qua tại Đại hội đồng cổ đông hàng năm, có sự phê duyệt của HĐQT Công ty. Trên cơ sở đó, Công ty xây dựng các Quy chế phù hợp với tình hình SXKD của Công ty.
- Công ty hiện đang áp dụng Quy chế trả lương và các Thang/Bảng lương cho tất cả các vị trí trong Công ty theo năng lực/khả năng đáp ứng công việc được giao.
- Ban Giám đốc Công ty được trả lương dựa vào kết quả kinh doanh của Công ty và sự công hiến của từng cá nhân cho sự phát triển SXKD. Mức lương 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 dựa trên 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.

d/ Những thay đổi trong ban điều hành:

Trong năm, Hội đồng quản trị Công ty đã chấm dứt hợp đồng lao động và cho thôi chức Phó Tổng giám đốc Công ty đối với ông Nguyễn Thanh Tịnh, kể từ ngày 30/4/2012 theo Quyết định số 42/QĐ-HĐQT/II, ngày 26/4/2012.

e/ Chính sách đối với người lao động:

e.1)- Số lượng lao động và cơ cấu lao động:

Bảng cơ cấu lao động tại thời điểm 30/12/2012

Chỉ tiêu	Nam	Nữ
Tổng số lao động	464	
I. Phân theo trình độ học vấn	428	36
1. Trên đại học		2
2. Đại học/cao đẳng	248	22
3. Trung cấp	108	6
4. Công nhân kỹ thuật	40	0
5. Sơ cấp/lao động phổ thông	32	6
II. Phân theo phân công lao động	428	36
1. HĐQT/Ban Điều hành	4	
2. Lao động quản lý	17	6
3. Lao động trực tiếp	362	3
4. Lao động gián tiếp	35	19
5. Lao động phục vụ	10	8

e.2). Các chính sách đối với người lao động

e.2.1) Chính sách phát triển nguồn nhân lực:

Do luôn xác định yếu tố “*nguồn vốn con người*” có tầm quan trọng đặc biệt và là nhân tố quyết định thành bại của doanh nghiệp nên Ban Lãnh đạo 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 khoá 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 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 một 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, quản lý doanh nghiệp...

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

- Áp dụng chính sách trả lương, thưởng theo thỏa thuận đối với 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.

e.2.2) Chính sách lương, thưởng, phúc lợi:

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

- HĐQT Công ty đã quyết định tổ chức điều hành doanh nghiệp dưới hình thức “công ty mẹ - con” và Cơ quan Công ty đóng vai trò “công ty mẹ”. Các công ty con được hưởng quyền tự chủ trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương cho người lao động... 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 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 khấu trừ quỹ 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 “*Thoả 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 của người lao động bị ốm đau, bệnh tật, tai nạn; Thực hiện chính sách thăm hỏi, hiếu - hỷ đối với người lao động theo quy định chung; Tổ chức cho người lao động đi tham quan nghỉ mát hàng năm bằng nguồn quỹ phúc lợi và được hưởng chế độ thường động viên vào các ngày lễ, tết hoặc khi có công lao đột xuất...

C/ Tình hình đầu tư, thực hiện các dự án lớn

- Trong năm 2012, Công ty đã triển khai dự án đầu tư 02 đầu kéo container của Chi nhánh Công ty tại thành phố Hồ Chí Minh. Sau khi được HĐQT Công ty phê duyệt, Tổng giám đốc đã chỉ đạo Chi nhánh hoàn tất các thủ tục đầu tư theo quy định. Theo đó, tổng giá trị đầu tư 02 đầu kéo Mỹ nhãn hiệu Freight line đã qua sử dụng và được HĐQT phê duyệt là 1.112.473.456 đồng.

- Dự án đầu tư đầu kéo container và rơ-mooc của Chi nhánh Hải Phòng:

Sau khi được HĐQT thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 01/2012/NQ-HĐQT, ngày 04/01/2012, Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng đã hoàn thiện các thủ tục, thực hiện đầu tư 01 đầu kéo container của Mỹ có nhãn hiệu Freight line và 01 sơ mi rơ-mooc với tổng giá trị đầu tư được HĐQT phê duyệt là 556.609.091 đồng.

- Theo Nghị quyết ĐHĐCĐ năm 2011 và Nghị quyết của HĐQT Công ty, Công ty đã lập phương án bán 02 tàu container Đông Du và Đông Mai. Tuy nhiên, do không được các cổ đông thông qua nên hiện nay, Công ty vẫn tiếp tục tìm kiếm phương án khai thác 02 tàu container này.

- Ngoài ra, trong năm 2012, Công ty cũng chưa thực hiện xong việc thanh toán với Công ty cổ phần Đầu tư – Xây dựng Hà Nội và hoàn tất thủ tục, chứng từ để xin cấp Giấy chứng nhận Quyền sở hữu sàn tầng 2 và tầng lửng Khu chung cư cao tầng Lạc Trung để có thể nhượng bán khi có đủ điều kiện.

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

- Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô – Cảng Hải Phòng:

Trong năm 2012, căn cứ vào tình hình SXKD, HĐQT Công ty đã họp và quyết định thay đổi nhân sự điều hành và áp dụng thành công một số biện pháp quản lý mới, tuy nhiên, kết quả SXKD của năm 2012 chỉ đạt:

- Doanh thu: 10,30 tỷ đồng
- Lợi nhuận: -1,2 tỷ đồng

- Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines – Đông Đô/VDS:

Do sự biến động mạnh theo hướng bất lợi của thị trường vận tải biển và sự sụp đổ của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam, kết quả SXKD năm 2012 của Công ty cũng rất hạn chế:

- Doanh thu: 11,10 tỷ đồng
- Lợi nhuận: -27,00 tỷ đồng
 - Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC):

Công ty DMDC đã ngừng các hoạt động kinh doanh chính của mình do bị thua lỗ và nguồn vốn chủ sở hữu không đảm bảo. Hiện nay, DMDC đã ký hợp đồng làm đại lý vé máy bay cho một đại lý cấp I trong khi tạm thời duy trì hoạt động của doanh nghiệp. Tuy nhiên, hoạt động này cũng không mang lại hiệu quả đáng kể.

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

a/ Cổ phần: Tổng số cổ phần của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là 12.244.495 cổ phần, trong đó:

*/ Xét theo loại cổ phần: 100% là cổ phần phổ thông, được phép chuyển nhượng tự do.

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

b/ Cơ cấu cổ đông:

Tính đến ngày 11/09/2012, cơ cấu cổ đông được phân loại như sau:

*/ Xét theo số lượng nắm giữ:

- Cổ đông Nhà nước (cũng là cổ đông nắm cổ phần chi phối): 55,98%
- Cổ đông khác (cũng là cổ đông nhỏ lẻ): 44,02%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước: 99,72%
- Cổ đông nước ngoài: 0,28%

c/ Giao dịch cổ phiếu quỹ: Số cổ phiếu quỹ là 03 cổ phiếu.

Trong năm 2012, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô không giao dịch cổ phiếu quỹ.

II. Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc

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

Vì tình hình chung của thị trường vận tải biển là vô cùng khó khăn, nó thể hiện ở các nguyên nhân sau:

- Thị trường vận tải biển liên tục sụt giảm. Lượng cung ứng tàu tăng mạnh trong khi nhu cầu về thuê tàu sụt giảm và có sự thay đổi nhu cầu ở loại tàu, nhóm

tàu và trọng tải dẫn đến khó khăn trong việc đàm phán tiếp tục cho thuê và giá cả cho thuê tàu. Từ đó, Công ty buộc phải điều chỉnh giảm giá cho thuê tàu (Đông Phú, Đông Ba, Đông Thanh, Đông Du); Chuyển sang hình thức tự khai thác với hiệu quả thấp hơn (Đông Thọ, Đông Phong, Đông An, Đông Thanh) hoặc để tàu nằm neo đậu mà không cho thuê (Đông Mai, Đông Du). Các khách hàng có nhu cầu vận tải hàng hóa thì bị thu hẹp cả về hàng hóa và khách hàng có nhu cầu vận chuyển. Họ cũng thường xuyên có sự so sánh và lựa chọn những người cho thuê tàu, cỡ tàu, tuổi tàu và giá tàu phù hợp, tiết kiệm hơn. Những khách hàng truyền thống của Công ty là những khách hàng Nhật Bản hiện cũng có sự thay đổi trong chiến lược và chiến thuật kinh doanh nên cũng không còn sẵn sàng thuê tàu định hạn của Công ty như trước nữa...

- Do việc áp dụng chính sách thắt chặt tín dụng của ngân hàng nên Công ty không thể tiếp cận được nguồn vốn vay lưu động từ các tổ chức tín dụng để phục vụ SXKD. Điều này làm Công ty rất khó khăn trong việc xoay sở tổ chức các hoạt động kinh doanh và triển khai các kế hoạch khác.
- Các khoản chi phí khai thác tàu biển có xu hướng tăng lên (dù Công ty đã cố gắng giảm thiểu chi phí đến mức thấp nhất có thể), trong đó chủ yếu là chi phí về nhiên liệu chính, phụ; phí bảo hiểm; tiền vật tư, phụ tùng thay thế làm tăng đáng kể chi phí vận hành các tàu.
- Các mặt hoạt động khác của Công ty như cho thuê văn phòng, cho thuê thuyền viên cũng gặp khó khăn do nhu cầu giảm sút, giá cả ngày càng biến động bất lợi cho Công ty.
- Ngoài các nguyên nhân mang tính khách quan đó, các nguyên nhân chủ quan xuất phát từ công tác quản lý cũng ảnh hưởng nhất định đến hiệu quả kinh doanh của Công ty, đó là sự thiếu mẫn cán của đội ngũ sỹ quan thuyền viên hoặc do nguyên nhân từ bên thứ Ba (cụ thể là vụ việc người thuê tàu Đông Thanh đã mua nhiên liệu cấp cho tàu trong quá trình thuê định hạn tàu, nhưng không trả tiền cho người cung cấp dầu. Điều đó dẫn đến việc tàu Đông Thanh bị bắt giữ do bị khiếu kiện, và để giải quyết việc này, Công ty đã phải bỏ ra một khoản tiền tương đương gần 300.000 USD trả cho người cung cấp dầu...). Ngoài ra, đã xảy ra một sự việc gây thiệt hại đáng kể là việc tàu Đông Thọ đã mất tới 34 ngày off-hire khi phải chờ đợi dỡ hàng tại Iran...
- Việc kiểm soát hệ thống quản lý an toàn theo tiêu chuẩn của ngành gần đây vẫn còn những khiếm khuyết nhất định. Các tàu dễ mắc các thiếu sót trong công tác trang thiết bị, chuẩn bị các điều kiện an toàn và dễ bị cơ quan đăng kiểm phê bình, chính quyền cảng bắt giữ, xử phạt các lỗi có liên quan...(Trong vòng 9 tháng đầu năm 2012, đội tàu của Công ty đã bị ghi nhận 40 lỗi).

Trong khi đó, tuyệt đại đa số doanh thu của Công ty dựa vào lĩnh vực hoạt động này nên kết quả một số chỉ tiêu SXKD của cả Công ty năm 2012 đã không đảm bảo so với kế hoạch đề ra (đặc biệt là chỉ tiêu doanh thu và lợi nhuận).

2- Về công tác quản lý và khai thác tàu:

Xem xét một cách chi tiết, việc kiểm soát Hệ thống quản lý an toàn trong thời gian gần đây vẫn còn những khiếm khuyết nhất định. Các phòng ban có liên quan đã được lưu ý phải sát sao hơn nữa khi đánh giá nội bộ cũng như trong việc kiểm soát tài liệu trên các tàu, tránh bị Cơ quan Đăng kiểm phê bình và xử phạt.

Năm 2012, đội tàu Công ty đã ghi nhận hơn 40 lỗi, nhưng không có lỗi nào dẫn tới bị bắt giữ. Trong khi đó, đội tàu treo cờ Việt Nam có tới 50 tàu (trong đó có 15 tàu thuộc Tcty HHVN) bị các cơ quan chức năng bắt giữ với 148 lỗi. Đây được coi là một sự cố gắng của khối quản lý, khai thác tàu Công ty cổ phần hàng hải Đông Đô.

Trong năm vừa qua, đội tàu Công ty có số tàu được tự khai thác ở mức nhiều nhất trong những năm gần đây. Các bộ phận nghiệp vụ đã tích cực phối hợp thực hiện các biện pháp nhằm thắt chặt công tác quản lý nhiên liệu chạy tàu và các chi phí hoạt động khác.

3- Về việc thực hiện các nghị quyết của ĐHĐCĐ và HĐQT Công ty:

Thực hiện Nghị quyết của HĐQT, Công ty đã hoàn tất một số công tác sau:

- Hoàn tất việc thay đổi Người đại diện phần vốn của Công ty tại 02 doanh nghiệp có vốn góp là Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS) và Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines);

Sáp nhập Phòng QHQT-XKLĐ&PC và Phòng Hàng hải, chuyển địa điểm làm việc về tập trung tại Văn phòng Cơ quan Công ty với tên gọi mới là Phòng Pháp chế - An toàn Hàng hải;

Chuyển toàn bộ một bộ phận của Phòng KT-VT tại Hải Phòng và một phần Trung tâm QL-ĐT&HL LĐHH về làm việc tại Văn phòng Cơ quan Công ty;

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

Hiện tại, Trung tâm Quản lý - Đào tạo & Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô đang quản lý 325 thuyền viên, trong đó có 168 thuyền viên đang đi trên các tàu của Công ty, 119 thuyền viên dự trữ, 38 thuyền viên đang cho thuê. Với số thuyền viên hiện có là thủy thủ, thợ máy, thủy thủ trưởng và phục vụ viên thì Trung tâm có thể đáp ứng cho đội tàu của Công ty cũng như cho thuê (riêng trường hợp thuyền viên là thợ điện, cấp dưỡng, thợ cả, thủy thủ trưởng, thủy thủ phó hiện đang thiếu hụt sẽ có kế hoạch tuyển dụng vào năm 2013).

Nhằm tiết kiệm chi phí về lương/ BHXH, năm 2012 Trung tâm QLĐT&HLLĐ Hàng hải Đông Đô đã rà soát, chấm dứt hợp đồng lao động với 38 thuyền viên không đáp ứng được yêu cầu về sức khỏe, chuyên môn. Ngoài ra, nhằm tiết giảm chi phí trả cho thuyền viên thuê ngoài, Trung tâm cũng đã tăng cường sử dụng thuyền viên Công ty được đào tạo trong năm 2011 (mức giảm chi phí bù lương cho thuyền viên thuê ngoài trong năm ước khoảng 750 triệu đồng).

5- Các công tác khác:

5.1)- Nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý, phù hợp với thực tế SXKD, Công ty đã hoàn thiện và ban hành các văn bản pháp quy nội bộ như: Định mức kinh tế kỹ thuật đội tàu (tạm thời); Mức lương chức danh đối với bộ phận gián tiếp; Thành lập các Ban/Tiểu ban/Tổ công tác thực hiện các nhiệm vụ cụ thể (triển khai Công ước Lao động Hàng hải MLC và Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng; Tổ công tác bán tàu container; Tổ công tác nghiên cứu giảm/thoái vốn tại VDS; Tổ giúp việc cho Tổng giám đốc trong vụ bắt giữ tàu Sea Mansion của Shipping Land...).

Việc thành lập và triển khai các tổ công tác, tổ giúp việc đã kịp thời phát huy hiệu quả, đặc biệt là vụ bắt giữ tàu Sea Mansion của Shipping Land nhằm thu hồi lại cho Công ty 215.000 USD (đây là lần đầu tiên một doanh nghiệp Việt Nam áp dụng thành công biện pháp này).

5.2)- Theo kế hoạch năm 2012, các bộ phận, phòng ban đăng ký tổng mức tiết giảm chi phí là 9,7 tỷ đồng. Mặc dù các bộ phận đã có rất nhiều cố gắng, áp dụng triệt để các biện pháp nhằm cắt giảm chi phí trong tất cả các lĩnh vực (giảm chi phí lãi vay, chi phí quản lý, chi phí đầu bến; tăng cường công tác quản lý vật tư - nhiên liệu, quản lý thuyền viên...), tuy nhiên, do gặp nhiều khó khăn kể cả chủ quan và khách quan nên đến hết 30/9/2012, mức tiết giảm toàn Công ty mới chỉ đạt 4,33 tỷ đồng, thấp hơn mức đã đăng ký cả năm 2012. Mức tiết giảm chi phí của các đơn vị cụ thể như sau: Trung tâm QL-ĐT&HLLĐHH: 916.642.486 VNĐ; Phòng PC&ATHH: 408.295.000 VNĐ; Phòng KT-VT: 1.140.000.000 VNĐ; Phòng KTTB&DVHH: 1.570.000.000 VNĐ; Phòng TC-KT: 150.000.000 VNĐ; Phòng Tổng hợp: 145.000.000 VNĐ.

6/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

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

6.2/ Biện pháp thực hiện:

- Về nguyên tắc, chúng ta phải tôn trọng quy luật cung – cầu của thị trường, tận dụng thời gian tạm dừng đầu tư mở rộng để tập trung rà soát, củng cố nguồn lực hiện có về chất, thực hành triệt để nhiệm vụ giảm chi – giảm lỗ, tăng cường quản trị rủi ro và chờ thời cơ. Trong đó, cần tiếp tục ưu tiên thực hiện những biện pháp chống khủng hoảng cụ thể như đã áp dụng trong những năm gần đây.

- Hoạt động vận tải biển phải tiếp tục giữ vai trò chủ đạo, kết hợp với các hoạt động SXKD phụ khác như: vận tải bộ, đại lý vận tải container, cho thuê văn phòng... để tạo ra doanh thu và lợi nhuận tốt nhất có thể được.

Xuất phát từ năng lực chuyên môn, nghiệp vụ phần nào còn hạn chế của các cấp thừa hành, trong các năm tới, Công ty chỉ có kế hoạch tập trung phát triển mảng kinh doanh khai thác nhóm tàu chở hàng khô, hàng rời, hàng container đến cỡ handy – size, đồng thời, phải tăng cường hiệu quả quản lý, khai thác đội tàu và tiến tới chủ động giảm thiểu tỷ trọng doanh thu từ hoạt động cho thuê định hạn, thay thế bằng doanh thu từ hoạt động tự khai thác tàu trên

cơ sở các quan hệ hợp tác chiến lược, có khối lượng dịch vụ lớn và dài hạn với các đối tác kinh doanh có uy tín. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, cần đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác như 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... để cải thiện doanh thu, tận dụng lao động còn dư thừa trong doanh nghiệp.

- Tiếp tục xử lý một số tài sản hoặc tàu cũ như tàu Đông Phong/Đông An, diện tích nhà lạch Trung B, Hà Nội... để có nguồn tiền chủ động cân chỉnh năng lực tài chính, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, chuẩn bị vốn cho giai đoạn đầu tư phát triển mới (dự kiến từ cuối năm 2013). Nếu thời cơ cho phép, Công ty cũng sẽ tiến hành bán cặp tàu container chuyên dụng Đông Du/Đông Mai (580TEU) để cắt lỗ, tái cơ cấu lại đội tàu cho phù hợp với năng lực quản lý điều hành hiện tại.

- Tiếp tục vận động Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam thực hiện chủ trương thoái hoặc giảm vốn tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines – Đông Đô (VDS) tại Hải Phòng khi có điều kiện. Tuy nhiên trong quá trình thực hiện kế hoạch này, Công ty vẫn tiếp tục kiên trì xử lý các phần việc còn chưa xong. Đồng thời, vẫn tiếp tục hỗ trợ và xúc tiến hoạt động SXKD tại các doanh nghiệp có vốn góp như DMDC, DHP Lines.

III. Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Công ty

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

Về các mặt hoạt động của Công ty, Hội đồng quản trị Công ty cũng thông nhất với Ban giám đốc về các nội dung đã nêu trong phần đánh giá của Ban giám đốc Công ty

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

Chủ tịch Hội đồng quản trị (chuyên trách tại Công ty) định kỳ mỗi tháng một lần tham gia cuộc họp giao ban đầu tháng với Tổng giám đốc điều hành, các Phó Tổng giám đốc và Trưởng, Phó các phòng ban trong Công ty để nghe báo cáo tình hình hoạt động kinh doanh, đồng thời có những quyết định, ý kiến chỉ đạo kịp thời liên quan đến việc thực hiện các nội dung trong Nghị quyết ĐHĐCĐ.

Thường xuyên thực hiện và thực hiện đúng, đầy đủ Quy chế phối hợp công tác giữa HĐQT và Tổng giám đốc điều hành Công ty.

Theo đánh giá của HĐQT Công ty, nhìn chung trong năm 2012, Ban giám đốc Công ty và hầu hết các cán bộ thuộc diện HĐQT trực tiếp quản lý đều tận tâm với nhiệm vụ và đã nâng cao đáng kể hiệu quả quản lý điều hành doanh nghiệp so với năm 2011. Đặc biệt, Ban giám đốc Công ty và các bộ phận trong Công ty đã rất thành công trong việc cắt giảm chi phí quản lý, tiết kiệm nhiên liệu dầu nhớt, chống thất thoát tài sản, hàng hóa trên tàu, duy trì khả năng an toàn hàng hải của đội tàu và giám sát hoạt động của các chi nhánh. Đây là kết quả của những chuyển biến rất đáng mừng về ý thức trách nhiệm cá nhân về tính quyết liệt trong hành động của Tổng giám đốc điều hành và các đồng sự.

Tuy nhiên, mặc dù đã tổ chức thực hiện có kết quả hầu hết các nghị quyết liên quan của HĐQT, nhất là trong việc chủ động kiểm chế thua lỗ, tiết giảm chi

phí... nhưng trong thực tế, các cán bộ quản lý liên quan chưa hoàn thành chỉ tiêu doanh thu kinh doanh vận tải biển và để xảy ra một số tổn thất về kinh tế, phải được kiểm điểm rút kinh nghiệm thêm.

Một số công việc làm chưa tốt hoặc chưa triển khai đúng tiến độ cũng đã được Tổng giám đốc điều hành tổ chức thực hiện ngay sau khi có ý kiến chỉ đạo bằng văn bản của HĐQT hay những khuyến cáo trực tiếp giữa hai kỳ họp của Chủ tịch HĐQT. Có thể nói, Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ thuộc quyền ngày càng phối hợp có hiệu quả hơn với HĐQT và cá nhân Chủ tịch HĐQT.

Tương tự như những năm trước, Tổng giám đốc điều hành và kế toán trưởng đã chủ động xử lý những khoản nợ đến hạn, nhờ vậy tiếp tục cân chỉnh được nguồn tiền và đảm bảo chi trả cho những chi phí tối thiểu phục vụ nhu cầu SXKD hàng ngày, không đẩy doanh nghiệp vào tình trạng nợ lương, nợ BHXH như nhiều doanh nghiệp bạn.

Việc xử lý những vấn đề phát sinh liên quan đến việc giải phóng thành công tàu Đông Thanh bị bắt giữ hàng hải tại Hàn Quốc có thể coi là một ví dụ điển hình. Mặc dù vẫn phải gánh chịu những thiệt hại vật chất không nhỏ, nhưng chỉ riêng cách xử lý đúng tập quán quốc tế và quyết tâm làm thủ tục tìm kiếm – kê biên quản thủ tài sản dẫn đến việc bắt giữ thành công tàu Sea Mansion, đòi được 215.000 USD tiền bồi thường bằng nghiệp vụ pháp luật của một doanh nghiệp không lớn như Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã là một việc chưa từng có tại Việt Nam. Thắng lợi này không chỉ có ý nghĩa về mặt vật chất mà còn là bằng chứng rất đáng ghi nhận về ý thức trách nhiệm, sự khẩn cấp cần thiết, cũng như khả năng chuyên môn nghiệp vụ của các cá nhân có liên quan.

Nhìn chung, Ban lãnh đạo Công ty đã thể hiện được bản lĩnh lãnh đạo vững vàng, luôn tập hợp được đông đảo CBNV dưới quyền tham gia thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ lớn do HĐQT, ĐHQĐ giao phó. Tuy nhiên, với tư cách là người đứng đầu bộ máy quản lý điều hành doanh nghiệp, Ban lãnh đạo công ty cần phải thường xuyên quan tâm, chăm lo sâu sát hơn nữa đến nhiệm vụ đào tạo – xây dựng nguồn nhân lực quản lý và chuyên môn nghiệp vụ, cũng như việc cần thúc đẩy mạnh các hoạt động nghiên cứu – tiếp thị thị trường và hợp tác kinh doanh để có thể chủ động đề xuất với HĐQT những phương án quản lý, khai thác tàu biển có tính chuyên nghiệp, phù hợp với biến động thị trường hơn...

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

Do tình hình chung hiện đang diễn biến rất khó lường cộng với việc trên thị trường hiện có rất nhiều ẩn số còn chưa được làm sáng rõ, HĐQT công ty chỉ đưa ra các giải pháp trước mắt trong năm 2013, cụ thể như sau:

a/ Cho dù tình hình thị trường không mấy khả quan, nhưng hoạt động vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2013. Do vậy, để chủ động giảm thiểu những tác động xấu của thị trường nhiên liệu và khó khăn trong việc tìm kiếm hàng hóa có nhu cầu vận chuyển, Công ty sẽ phải tiếp tục tìm kiếm khách hàng hoặc đối tác hợp tác kinh doanh mới để

khai thác các tàu biển hiện có và tránh bị off – hire trong quá trình khai thác, đồng thời cần siết chặt hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật và quản lý chi phí...

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

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

IV. Quản trị công ty

1/ Hội đồng quản trị

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

Stt	Họ và tên	Chức danh trong HĐQT	Số cổ phiếu nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu	Ghi chú
1	Tạ Hòa Bình	Chủ tịch	59.750	0,49%	Là thành viên không điều hành
2	Nguyễn Quế Dương	Phó chủ tịch	0	0%	Là thành viên không điều hành; Đại diện 13% vốn điều lệ.
3	Bùi Minh Hưng	Ủy viên	75.000	0,61%	Tổng giám đốc Công ty
4	Nguyễn Duy Luân	Ủy viên	75.000	0,61%	Phó Tổng giám đốc Công ty
5	Đoàn Minh An	Ủy viên	50.000	0,41%	Kế toán trưởng Công ty
6	Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên	21.800	0,18%	Trưởng Phòng Tổng hợp
7	Trần Văn Nghi	Ủy viên	0	0%	Phó Tổng giám đốc Công ty; Đại diện 9% vốn điều lệ

b/ Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Các cuộc họp của HĐQT Công ty:

Trong năm 2012, Hội đồng quản trị Công ty đã tổ chức 08 cuộc họp HĐQT, 01 cuộc họp ĐHĐCĐ thường niên và 01 cuộc họp ĐHĐCĐ bất thường:

1.1- Phiên họp HĐQT bất thường mở rộng ngày 04/01/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, các cán bộ quản lý - tham mưu nghiệp vụ và Ban chấp hành Đảng bộ;

1.2- Phiên họp HĐQT thường kỳ mở rộng ngày 20/03/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, các cán bộ quản lý- tham mưu nghiệp vụ và Ban chấp hành Đảng bộ;

1.3- Họp ĐHĐCĐ thường niên năm 2011, ngày 20/4/2012 tại Trụ sở Công ty.

1.4- Phiên họp lần thứ 01 của HĐQT nhiệm kỳ II họp ngày 20/4/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của 07 thành viên HĐQT được bầu tại Đại hội đồng cổ đông thường niên – 2011 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô ngày 20/4/2012;

1.5- Phiên họp HĐQT bất thường mở rộng ngày 12/6/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của đại diện Vụ Công nghiệp - Văn phòng Chính phủ, đại diện Vụ Pháp chế - Bộ Giao thông Vận tải, đại diện Ban Pháp chế - Cục Hàng hải Việt Nam, Chuyên gia pháp luật hàng hải Công ty cổ phần Vận tải và Thuê tàu, Ban Kiểm soát, Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, các chuyên viên Phòng Pháp chế - An toàn hàng hải Công ty.

1.6- Phiên họp HĐQT bất thường mở rộng ngày 01/8/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, các cán bộ quản lý - tham mưu nghiệp vụ, Ban chấp hành Đảng bộ, Công đoàn và Đoàn Thanh niên Công ty.

1.7- Phiên họp HĐQT thường kỳ ngày 21/8/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát.

1.8- Phiên họp HĐQT bất thường ngày 03/9/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Phó Tổng giám đốc Cao Tiến Dũng.

1.9- Họp ĐHĐCĐ bất thường ngày 12/10/2012 tại Trụ sở Công ty.

1.10- Phiên họp HĐQT thường kỳ ngày 27/11/2012 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát.

(Nội dung chi tiết các buổi họp được trình bày chi tiết trong Báo cáo quản trị Công ty năm 2012 đã được công bố trước đây)

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ	Lý do không tham dự
1	Ông Tạ Hòa Bình	Chủ tịch HĐQT	8/8	100%	
2	Ông Nguyễn Quế Dương	Phó chủ tịch HĐQT	6/8	75%	01 lần không dự họp do bận đi công tác
3	Ông Bùi Minh Hưng	Ủy viên	8/8	100%	
4	Ông Nguyễn Duy Luân	Ủy viên	8/8	100%	
5	Ông Nguyễn Quang Trung	Ủy viên	2/2	100%	Mãn nhiệm
6	Ông Nguyễn Thanh Tịnh	Ủy viên	2/2	100%	Mãn nhiệm
7	Ông Hoàng Tiến	Ủy viên	2/2	100%	Mãn nhiệm

8	Ông Trần Văn Nghi	Ủy viên	6/6	100%	Được bầu ngày 20/4/2012
9	Ông Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên	6/6	100%	Được bầu ngày 20/4/2012
10	Ông Đoàn Minh An	Ủy viên	6/6	100%	Được bầu ngày 20/4/2012

2/ Ban Kiểm soát:

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

Danh sách thành viên Ban kiểm soát:

Stt	Họ và tên	Chức danh trong BKS	Số cổ phiếu nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu	Ghi chú
1	Nguyễn Văn Lục	Trưởng ban	7.800	0,063%	
2	Hoàng Thị Hồng Thái	Thành viên	440	0%	
3	Nguyễn Như Dân	Thành viên	0	0%	

b/ Hoạt động của Ban kiểm soát:

Ban kiểm soát Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô gồm 3 thành viên:

- Ông Nguyễn Văn Lục – Trưởng ban
- Bà Hoàng Thị Hồng Thái – Thành viên chuyên trách
- Ông Nguyễn Như Dân – Thành viên bán chuyên trách

Các thành viên Ban Kiểm soát được phân công cụ thể chức năng nhiệm vụ.

Ban kiểm soát họp thường kỳ 6 tháng/1 lần.

Trong năm 2012, Ban kiểm soát vẫn tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ theo quy định của Pháp luật và Điều lệ Công ty. Ban Kiểm soát tiếp tục duy trì mối quan hệ và hợp tác thường xuyên với Hội đồng quản trị và Ban lãnh đạo Công ty để thực hiện chức trách của mình đối với việc giám sát các hoạt động của Công ty, đảm bảo cho các hoạt động của Công ty được thường xuyên, tuân thủ pháp luật và Điều lệ Công ty; Bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các cổ đông.

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

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

Bên cạnh những việc đã làm được, Ban Kiểm soát vẫn còn một số mặt cần phải nỗ lực và chủ động hơn như: Chưa có đề xuất, giải pháp, đóng góp các ý kiến chống khủng hoảng cho Công ty; Không nhìn thấy nguy cơ của sự sụp đổ thị trường vận tải biển để có ý kiến cảnh báo với HĐQT và Ban lãnh đạo Công ty.

3. Các giao dịch, thù lao và các khoản lợi ích của Hội đồng quản trị, Ban giám đốc và Ban kiểm soát

a) Lương, thù lao, các khoản lợi ích:

Stt	Họ và tên	Chức vụ	Thù lao chi trả trong năm 2012 (đồng)
1	Ông Tạ Hòa Bình	Chủ tịch HĐQT	360.000.000
2	Ông Nguyễn Quế Dương	Phó chủ tịch HĐQT	36.000.000
3	Ông Bùi Minh Hưng	Ủy viên HĐQT	36.000.000
4	Ông Nguyễn Duy Luân	Ủy viên HĐQT	36.000.000
5	Ông Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên HĐQT	36.000.000
6	Ông Trần Văn Nghi	Ủy viên HĐQT	36.000.000
7	Ông Đoàn Minh An	Ủy viên HĐQT	36.000.000
8	Ông Nguyễn Văn Lục	Trưởng ban kiểm soát	168.000.000
9	Bà Hoàng Thị Hồng Thái	Thành viên BKS	68.040.000
10	Ông Nguyễn Như Dân	Thành viên BKS	24.000.000
	Tổng cộng		836.040.000

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

Trong năm 2012, các giao dịch mua, bán cổ phiếu của cổ đông nội bộ được thống kê như sau:

S T T	Người thực hiện giao dịch	Chức danh	Số cổ phiếu sở hữu đầu năm		Số cổ phiếu sở hữu cuối năm		Lý do tăng
			Số CP	Tỷ lệ	Số CP	Tỷ lệ	
1	Đoàn Minh An	Kế toán trưởng	0	0	50.000	0.4083%	Mua để nắm giữ

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

V. Báo cáo tài chính

Ý kiến kiểm toán và Báo cáo tài chính được kiểm toán được gửi kèm theo và có thể tra cứu trên trang thông tin điện tử của của Công ty thông qua trang web: www.dongdomarine.com.vn hoặc trang thông tin điện tử của Sở Giao dịch Chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh.

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY 



Bùi Minh Hưng