

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN

CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

Năm tài chính 2014

I. Thông tin chung

1. Thông tin khái quát

- Tên giao dịch: **CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**
- Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0103015196 do Sở Kế hoạch & Đầu tư Hà Nội cấp lần đầu ngày 25/12/2006 và thay đổi lần thứ ba số 0100105253 ngày 28/4/2014.
- Vốn điều lệ: 122.444.950.000 VNĐ
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 122.444.950.000 VNĐ
- Địa chỉ: Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.
- Số điện thoại: 04.37556140/04.37556141
- Số fax: 04.37556149
- Website: Dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM
- Sàn đăng ký giao dịch: UPCOM

2. Quá trình hình thành và phát triển

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

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*”. 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 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 giữ 5.389.922 cổ phần (*bằng 44,02%*) còn lại.

- Kể từ ngày 10/4/2013, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô không tiếp tục niêm yết tại Sở Giao dịch Chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh theo Quyết định số 71/2013/QĐ-SGDHCM, ngày 12/03/2013 của Sở Giao dịch Chứng khoán TP.HCM về việc hủy niêm yết cổ phiếu và trở thành Công ty đại chúng chưa niêm yết.

- Kể từ ngày 15/12/2014, cổ phiếu của Công ty cổ phần hàng hải Đông Đô bắt đầu giao dịch trên Thị trường UPCOM tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội theo Quyết định số 655/QĐ-SGDHN ngày 28/11/2014 của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội về việc “*Chấp thuận đăng ký giao dịch cổ phiếu CTCP Hàng hải Đông Đô*”.

2.2- Quá trình phát triển

Sau gần 30 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 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, đó cũng là điểm khởi đầu cho những thay đổi về sau.

2.2.3)- Giai đoạn 1997 - 1999:

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

- Từ cuối năm 1999 trở đi, VISERITRANS bắt đầu tiến hành đổi mới căn bản về cơ cấu tổ chức, nhân sự lãnh đạo chủ chốt và phương thức quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp. Đặc biệt, Ban Lãnh đạo mới đã khởi xướng và vận động CBCNV trong toàn doanh nghiệp quyết tâm thực hiện quyết sách lớn "kiên quyết từ bỏ phương thức vận tải biển pha sông đã lạc hậu, từng bước vươn ra hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế ngắn là chủ yếu....". Có thể coi đây là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo sự thắng lợi của công cuộc đổi mới doanh nghiệp lần thứ I (1997 - 2000).

2.2.4)- 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... Bắt đầu từ năm 2005, trong khuôn khổ thực hiện chủ trương trẻ hoá đội tàu vận tải biển hiện có và từng bước xử lý dứt điểm nhóm tàu biển pha sông cũ nát còn lại để phát triển sang các thị trường mới ngoài khu vực Đông Nam Á, Bắc Á như Nam Mỹ, Tây Phi... DONG DO MARINE đã ký hợp đồng đóng mới tàu chở hàng khô Đông Ba - 6.500 DWT (đưa vào khai thác từ đầu tháng 6/2006),

mua tàu Đông Thọ (10.094 DWT), đóng mới tàu chở hàng khô Đông Phú - 12.500 DWT và xây dựng kế hoạch phát triển nhóm tàu chở hàng khô cỡ handy size (đến dưới 40.000 DWT/chiếc) cho giai đoạn tiếp theo... để thay thế, bổ sung cho đội tàu vận tải biển hiện có khi đó.

- Có thể nói, những thành tựu nổi bật trong hoạt động đầu tư - phát triển và quản lý - khai thác đội tàu vận tải biển thời kỳ 2000 - 2004 cực kỳ quan trọng và là nhân tố quyết định dẫn đến những thay đổi chung của DONG DO MARINE trong thời gian sau đó.

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

- Thực tế cho thấy, chủ yếu là bằng nội lực và sự vận động tự thân của chính mình, tập thể người lao động trong doanh nghiệp đã xử lý dứt điểm tất cả các 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 hoạt động SXKD theo đúng tinh thần các nghị quyết của ĐHĐCĐ, HĐQT Công ty, tạo ra nhiều tiền đề tốt đẹp cho sự phát triển.

- Về đầu tư - phát triển: Hầu hết các chỉ tiêu về đầu tư phát triển trong các năm từ 2006 - 2008 đã được Công ty hoàn thành, trong đó có Dự án đóng mới tàu Đông Phú/12.500 DWT đã được hoàn thành và đưa vào khai thác từ 04/02/2009 với tổng mức đầu tư 13.508.940 USD. Đầu tư 02 tàu chở container chuyên dụng Đông Du và Đông Mai với trọng tải 580 TEU/chiếc...

2.2.6)- Giai đoạn từ 2009 đến nay:

Từ tháng 8/2008 đến nay, cũng như các doanh nghiệp khác trong ngành, hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là kinh doanh - khai thác vận tải biển nên hoạt động của Công ty 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 ĐHĐCĐ giao cho và chờ đợi thị trường phục hồi.

- Trong giai đoạn này, về tổ chức sản xuất và đầu tư, Công ty đã thực hiện một số công việc như sau:

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

+ 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.

+ 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 của mình:

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

+ Năm 2010 bán các tài sản trên khu đất lưu không tại ngõ 230 Lạc Trung với giá 1,571 tỷ đồng và khu kho bãi 10.000 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.

+ Trong thời gian này, công ty còn đầu tư một số đầu kéo container ở Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng và tại thành phố Hồ Chí Minh.

Ngày 08/07/2008, Sở GDCK thành phố Hồ Chí Minh có Quyết định số 74/QĐ-SGDHCM về việc chấp thuận đăng ký niêm yết cổ phiếu cho Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (mã cổ phiếu là DDM). Ngày 22/07/2008 cổ phiếu DDM chính thức giao dịch trên sàn giao dịch Chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh (HOSE).

Ngày 12/03/2013, Sở GDCK thành phố Hồ Chí Minh có Quyết định số 71/2013/QĐ-SGDHCM về việc hủy niêm yết cổ phiếu DDM do Công ty có lỗ lũy kể đến ngày 31/12/2012 là 127,021 tỷ đồng vượt quá vốn điều lệ thực góp của Công ty là 122,444 tỷ đồng theo Báo cáo tài chính kiểm toán năm 2012 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô, thuộc diện hủy niêm yết theo quy định tại điểm đ Khoản 1 Điều 60 Nghị định 58/2012/NĐ-CP ngày 20/07/2012 của Chính phủ.

Ngày 10/04/2013, cổ phiếu DDM chính thức hủy niêm yết trên Sở giao dịch chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh.

Kể từ ngày 15/12/2014, cổ phiếu của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô bắt đầu giao dịch trên Thị trường UPCOM tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội theo Quyết định số 655/QĐ-SGDHN ngày 28/11/2014 của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội về việc “Chấp thuận đăng ký giao dịch cổ phiếu CTCP Hàng hải Đông Đô”.

Những thành tích đã đạt được:

Chính vì những thành tích lao động sáng tạo và hiệu quả nên trong thời kỳ 1999 - 2006 tập thể người lao động và một số cá nhân có thành tích cao trong doanh nghiệp đã vinh dự được Nhà nước, Chính phủ, Bộ GTVT, Tổng liên đoàn Lao động Việt Nam... tặng thưởng Huân chương Lao động và rất nhiều cờ thi đua, bằng khen, giấy khen khác.

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

3.1- Ngành nghề kinh doanh

Theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh (*thay đổi lần thứ 3*) số 0100105253 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp ngày 28/4/2014, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô có các ngành nghề kinh doanh như sau:

Ngành nghề kinh doanh chính:

- Vận tải hàng hóa bằng đường thủy;
- Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải;
- Đại lý và môi giới vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ;
- Đào tạo bổ sung, tu nghiệp định kỳ, bồi dưỡng nâng cao trình độ, cập nhật kiến thức, kỹ năng cho thuyền viên và cung ứng thuyền viên.

Trong 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 Cơ cấu tổ chức và Bộ máy quản lý

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

4.1 Cơ cấu tổ chức Công ty:

DONG DO MARINE hiện được tổ chức và quản trị - điều hành trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2014, Luật Chứng khoán 2006 (Sửa đổi bổ sung năm 2010) và Điều lệ Công ty (đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm tài chính 2013 sửa đổi - bổ sung kể từ ngày 19/04/2014) cũng như các quy định pháp luật liên quan khác của Nhà nước CHXHCN Việt Nam.

a/ Cơ quan Công ty:

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

Điện thoại: (04) 37556140/37556141

Fax: (04) 37556149

Website: www.dongdomarine.com.vn

Email: dongdo@dongdomarine.com.vn

b/ Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện Lao động Hàng hải Đông Đô:

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

Điện thoại: (031) 3921976, (031) 3920131 Fax: (031) 3920131

Email: crewcenter@dongdomarine.com.vn

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

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

Điện thoại: (031) 3551792

Fax: (031) 3552577

Email: haiphong@dongdomarine.com.vn

d/ Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Tp. Hồ Chí Minh

Địa chỉ: 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, Quận I, Tp. Hồ Chí Minh

Điện thoại: (08) 38241404

Fax: (08) 38224362

Email: saigon@dongdomarine.com.vn

e) Các công ty con, công ty liên kết (Công ty mà DDM góp cổ phần):

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

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

Điện thoại : (04) 3.7557965

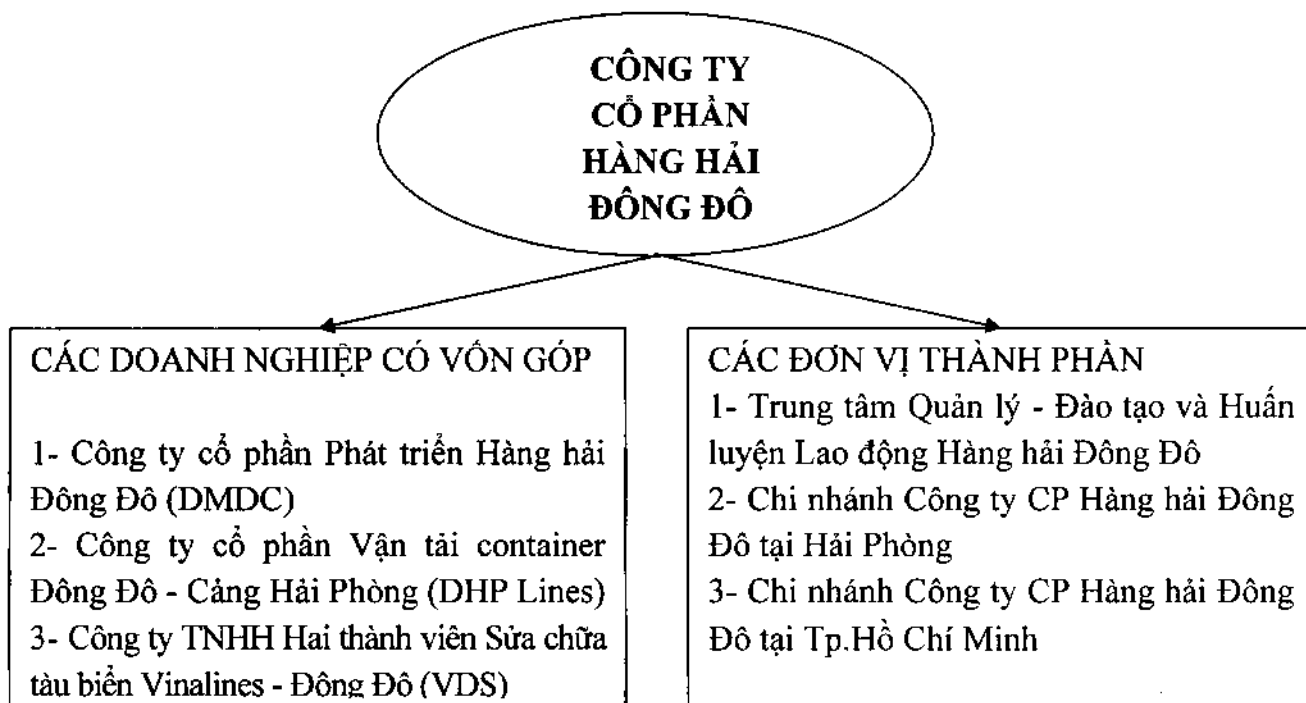
Fax: (04).3.7558064

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.

Hình 1 – Cơ cấu Tổ chức Công ty cổ phần hàng hải Đông Đô



e.2- Công ty CP 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.

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

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

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

Email : VDS@dongdomarine.com.vn

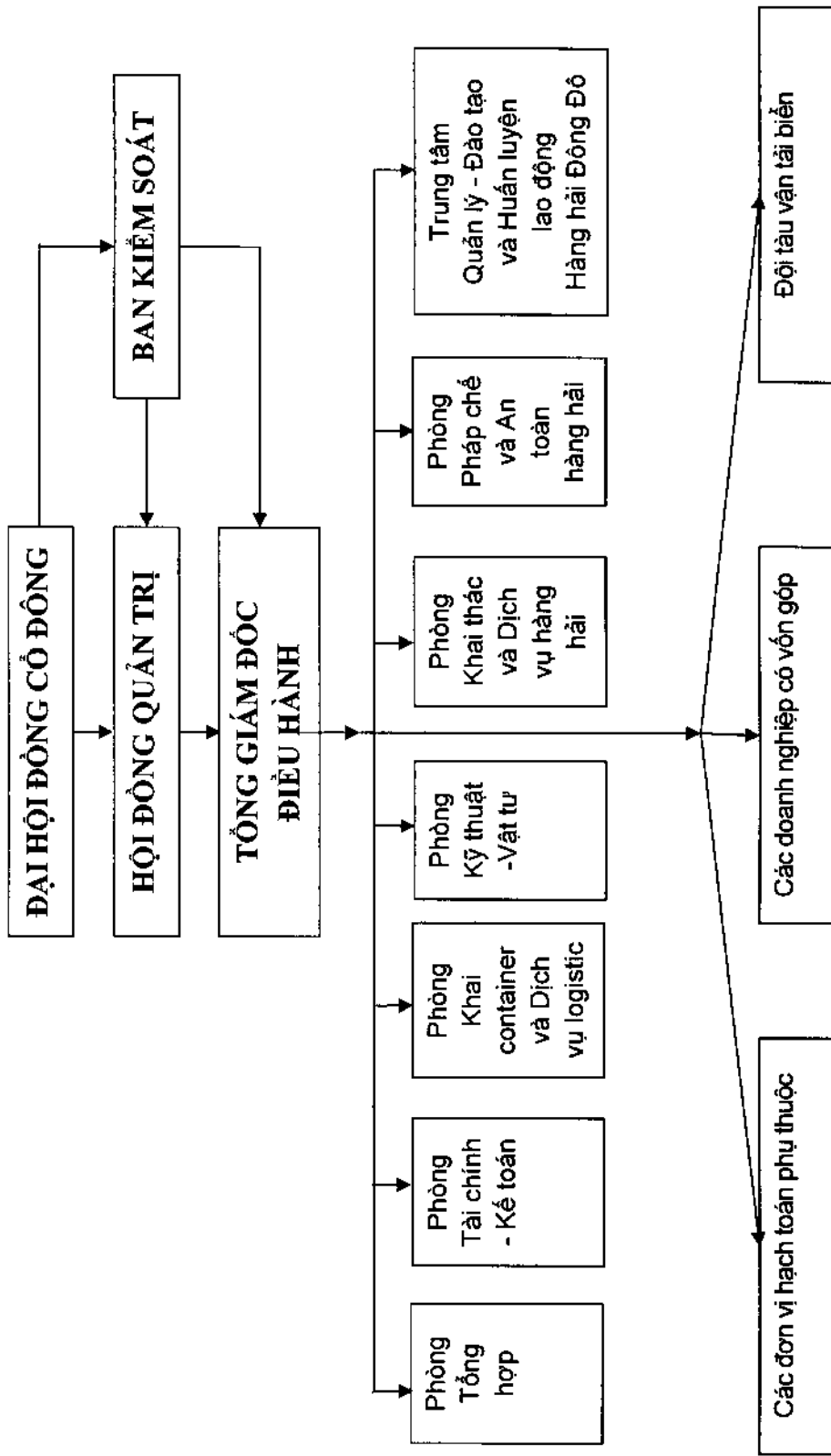
Lĩnh vực SXKD chính: Sửa chữa tàu biển

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.

4.2/ Bộ máy quản lý của Công ty

(Xin xem hình trang sau)

Hình 2 - Sơ đồ tổ chức bộ máy quản lý - điều hành



4.2.1/ Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ):

Theo Luật Doanh nghiệp 2014 và Điều lệ hiện hành, ĐHCĐ là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của DONG DO MARINE, có quyền quyết định những vấn đề có ý nghĩa chiến lược như: quyết định cơ cấu tổ chức hoặc tổ chức lại, giải thể doanh nghiệp; quyết định các kế hoạch đầu tư dài hạn và chiến lược phát triển; quyết định cơ cấu vốn và mua bán tài sản có giá trị từ 50% tổng giá trị tài sản trở lên; quyết định mức chi trả cổ tức, phát hành cổ phiếu và trái phiếu; bổ nhiệm và bãi miễn các thành viên HĐQT, Ban Kiểm soát...

4.2.2/ Hội đồng quản trị (HĐQT):

HĐQT là tổ chức quản lý cao nhất do ĐHCĐ trực tiếp bầu, gồm 07 (bảy) thành viên với nhiệm kỳ 05 năm. HĐQT có trách nhiệm quản lý hoạt động SXKD của doanh nghiệp, có đầy đủ quyền hạn cần thiết để nhân danh DONG DO MARINE quyết định mọi vấn đề liên quan đến trách nhiệm của mình, trừ các vấn đề thuộc quyền hạn của ĐHCĐ hoặc đã ủy quyền cho Tổng giám đốc Công ty.

HĐQT có trách nhiệm giám sát Tổng giám đốc và các cán bộ quản lý khác.

Các thành viên HĐQT bầu Chủ tịch HĐQT, Phó Chủ tịch HĐQT.

4.2.3/ Ban Kiểm soát:

Ban Kiểm soát do ĐHCĐ trực tiếp bầu và có 03 (ba) thành viên với nhiệm kỳ tối đa là 05 năm. Ban Kiểm soát là cơ quan trực thuộc ĐHCĐ và có nhiệm vụ giám sát, kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp trong các hoạt động quản lý - điều hành, hoạt động kinh doanh, hoạt động tài chính... của DONG DO MARINE.

4.2.4/ Tổng giám đốc:

Tổng giám đốc Công ty do HĐQT lựa chọn, bổ nhiệm trong số các thành viên HĐQT hoặc thuê tuyển trên cơ sở hợp đồng lao động với thời hạn 05 năm. Tổng giám đốc Công ty là đại diện theo pháp luật của DONG DO MARINE và có quyền, trách nhiệm điều hành hoạt động thường ngày của doanh nghiệp trên cơ sở các nghị quyết của ĐHCĐ, HĐQT...

Tổng giám đốc Công ty có một số Phó Tổng giám đốc giúp việc do HĐQT quyết định bổ nhiệm, miễn nhiệm theo đề nghị của Tổng giám đốc.

4.2.5/ Các phòng, ban tham mưu, nghiệp vụ (06):

a/ Phòng Tổng hợp:

- Tổ chức - cán bộ, lao động - tiền lương, quản lý và phát triển nguồn nhân lực, thi đua - khen thưởng - kỷ luật.
- Nghiên cứu, quy hoạch và thực hiện các dự án đầu tư – phát triển của Công ty
- Xây dựng kế hoạch, phân tích - đánh giá hiệu quả SXKD định kỳ của toàn Công ty và tình hình thị trường liên quan.
- Hành chính, lễ tân và quản trị văn phòng.
- Y tế, bảo hiểm xã hội và chăm sóc sức khỏe người lao động.

b/ Phòng Tài chính - Kế toán:

- Thực hiện, quản lý các hoạt động tài chính - kế toán, nghiệp vụ kế toán và giám sát việc thực hiện chế độ sử dụng vốn, quỹ, tài sản trong toàn Công ty.
- Hướng dẫn, kiểm tra - đôn đốc các đơn vị thành phần hoặc cá nhân liên quan thực hiện đúng chế độ tài chính - kế toán hiện hành và Quy chế tài chính của Công ty.
- Tìm kiếm, khai thác các nguồn vốn phục vụ nhu cầu đầu tư - phát triển và SXKD của toàn Công ty; nghiên cứu các biện pháp huy động vốn góp thông qua phát hành, tái cơ cấu tỷ lệ vốn thông qua thị trường chứng khoán.

c/ Phòng Kỹ thuật - Vật tư:

- Quản lý kỹ thuật và giám sát việc khai thác hoặc đóng mới các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Tổ chức sửa chữa - nâng cấp và bảo trì các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Cung ứng vật tư sửa chữa, phụ tùng thay thế cho các phương tiện - thiết bị kỹ thuật.
- Nghiên cứu ứng dụng các tiến bộ khoa học - kỹ thuật và công nghệ mới.

d/ Phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ hàng hải:

- Tổ chức kinh doanh - khai thác đội tàu vận tải biển của Công ty (không bao gồm tàu container) và quản lý tàu thuê cho các chủ tàu trong và ngoài nước.
- Tham mưu cho lãnh đạo về định hướng đầu tư phát triển đội tàu phù hợp với thị trường vận tải biển.
- Tổ chức các hoạt động đại lý và môi giới hàng hải.

e/ Phòng Pháp chế, An toàn hàng hải:

Về quan hệ quốc tế:

- Duy trì, phát triển mối quan hệ giao dịch đối ngoại nhằm tổ chức thực hiện, phát triển các dự án đầu tư phát triển.
- Quảng bá doanh nghiệp với các tổ chức, đối tác kinh doanh trong và ngoài nước.
- Phát triển thị trường đầu tư, tích cực hỗ trợ hoạt động SXKD của Công ty.

Về pháp chế doanh nghiệp:

- Duy trì pháp chế hàng hải
- Duy trì hệ thống pháp chế doanh nghiệp.

Về An toàn hàng hải:

- Thực hiện chức năng giám sát, kiểm tra việc triển khai và duy trì hệ thống quản lý an toàn (ISM code), an ninh hàng hải (ISPS code) của các phòng ban Công ty và toàn bộ đội tàu do Công ty quản lý.
- Tham mưu, tư vấn cho Tổng giám đốc về chuyên môn, nghiệp vụ trong việc đánh giá các nguyên nhân sự cố hàng hải. Thẩm định chất lượng thuyền viên trước khi điều động xuống tàu.

f/ Phòng Khai thác container và Dịch vụ logistic:

- Tham mưu cho Tổng giám đốc Công ty về hoạt động khai thác các loại hình vận tải container và dịch vụ logistic trong và ngoài nước.
- Tổ chức khai thác, cung ứng dịch vụ vận tải hàng container và dịch vụ logistic các loại.

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 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 và tiến tới 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 yếu tố rủi ro:

1/ Rủi ro về kinh tế:

Những năm gần đây, nền kinh tế Việt Nam duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức trung bình khá so với các nước trong khu vực. Tốc độ tăng trưởng GDP năm 2009 đạt 5,32%, năm 2010 đạt 6,78%, năm 2011 đạt 5,89%, năm 2012 đạt 5,25%, năm 2013 đạt 5,42% và năm 2014 được dự kiến là 5,80%. So với các nền kinh tế khác trong khu vực, nền kinh tế Việt Nam được đánh giá là khá cởi mở, có môi trường đầu tư tương đối thuận lợi và nằm trong khu vực phát triển kinh tế - xã hội được xếp vào hàng năng động nhất thế giới hiện nay. Theo nhận định của các chuyên gia phân tích kinh tế, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì ở mức từ 5 - 6%/năm trong vài năm tới và có thể còn cao hơn nữa. Đi kèm với nó là sự tăng trưởng mạnh mẽ của ngành XNK hàng hóa cả về giá trị và sản lượng. Thực tế cho thấy, hiện nay tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam luôn ở mức trên dưới 20%/năm và các mặt hàng xuất khẩu chủ lực ngày càng nhiều. Trong hai năm gần đây, Việt Nam đã cân bằng được cán cân xuất nhập khẩu và đang có xu hướng trở thành nước xuất siêu.

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 kinh doanh đội tàu của Công ty, trong đó có cả tàu vận chuyển container chuyên dụng nếu chỉ hướng vào việc phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam hoặc tham gia vận chuyển trên các tuyến nội địa. Hy vọng trong những năm tới, khi Bộ Giao thông - Vận tải có những quy định mới, tình trạng này sẽ được cải thiện tốt hơn.

Các số liệu thống kê và đánh giá chuyên môn cho thấy thị trường vận tải biển và cho thuê tàu biển kể từ cuối năm 2008 đến nay gặp rất nhiều khó khăn. Mặc dù Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cũng như những doanh nghiệp cùng ngành khác đã rất nỗ lực trong việc khắc phục những khó khăn gặp phải nhưng vẫn không thể kiểm soát và chủ động được đối với những diễn biến của thị trường. Ngành vận tải biển vẫn đang gặp phải những khó khăn rất lớn từ việc cho thuê tàu, cụ thể là giá cho thuê tàu định hạn và cước vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đang nằm ở mức rất thấp (giá cước/tiền cho thuê tàu giảm từ 50-90% so với cuối năm 2008 – thời kỳ cao điểm của thị trường vận tải biển) trong khi các chi phí khác ngày càng tăng thêm. Tình hình này được dự đoán là vẫn chưa thể cải thiện được trong vài năm tới.

Để có thể hạn chế những rủi ro do biến động của thị trường đối với việc khai thác đội tàu vận tải biển của mình, từ nhiều năm nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã quan tâm xây dựng một chiến lược kinh doanh riêng biệt, trong đó lấy phương thức cho thuê tàu định hạn và tự khai thác xen kẽ các tàu biển của mình trên tuyến quốc tế là chủ yếu, nhằm chủ động giảm nhẹ sự phụ thuộc vào nguồn hàng xuất nhập khẩu và thị trường vận chuyển nội địa. Đồng thời, tăng cường phát triển quan hệ với nhóm các chủ tàu, chủ hàng, người thuê định hạn có uy tín nước ngoài (đặc biệt là Nhật Bản) để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo duy trì hoạt động ổn định của đội tàu.

2/ Rủi ro về luật pháp:

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

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, trong đó có hoạt động SXKD của Công ty ở các thị trường bên ngoài.

Hiện nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô được quản trị - điều hành dưới hình thức "công ty cổ phần" và tham gia đăng ký giao dịch trên thị trường chứng khoán UPCOM, nhưng hệ thống văn bản pháp luật liên quan vẫn đang ở trong quá trình xây dựng và hoàn thiện 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 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, các công ty cùng ngành và 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.

3/ Rủi ro hội nhập:

Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) và áp dụng chính sách mở cửa để hội nhập toàn diện về kinh tế hiện nay chắc chắn sẽ tiếp tục có những ảnh hưởng nhất định vào hoạt động kinh tế Việt Nam nói chung và Công ty nói riêng. Ở thời điểm hiện nay, với xuất phát điểm còn hạn chế về kinh tế, công nghệ và kinh nghiệm quản lý sẽ ảnh hưởng đáng kể đối với Công ty và các doanh nghiệp cùng ngành trong quá trình hội nhập, cạnh tranh quốc tế.

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

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

4/ Một số rủi ro đặc thù:

a/ Rủi ro về biến động giá cả, thị trường, tỷ giá ngoại tệ:

Thực tế cho thấy, đối với các hoạt động dịch vụ vận tải thì nhóm rủi ro này luôn luôn được coi là có nhiều nguy cơ. Trong đó, đáng kể nhất là những rủi ro liên quan đến tình trạng thiếu ổn định của thị trường nhiên liệu, vật tư sửa chữa tàu biển gần đây và sự gia tăng cạnh tranh về giá cước vận chuyển, cước cho thuê tàu giữa các hãng tàu với nhau do sự mất cân đối giữa nguồn cung khả năng vận tải và nhu cầu vận tải.

Chi phí tổ chức hoạt động vận tải biển - tức mảng kinh doanh chủ yếu của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay phụ thuộc khá nhiều vào giá dầu thô, dầu sản phẩm trên thế giới. Trong khi đó, tình hình bất ổn về kinh tế, chính trị - xã hội và các xung đột tôn giáo, sắc tộc ở các quốc gia xuất khẩu dầu mỏ, 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.

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 định hạn không 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 cho thuê tàu.

Phần lớn hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay đều đang diễn ra ở khu vực có thói quen thanh toán chủ yếu bằng USD, do vậy sự lên/xuống bấp bênh về tỷ giá giữa đồng USD/EURO so với đồng Việt Nam hiện nay cũng nên được coi là một rủi ro cần được quan tâm. Trong đó, chủ yếu liên quan đến chi phí đầu vào như giá dầu nhờn, nhiên liệu, vật liệu đóng mới - sửa chữa tàu, phụ tùng - thiết bị ...

Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển với các khách hàng chủ yếu là các Công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia... nên sản phẩm dịch vụ của Công ty cũng được coi là xuất khẩu, đồng tiền thu về phần lớn là Đô la Mỹ (USD). Mặt khác, 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, 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 phân bổ dần khoản lỗ này vào các năm tiếp theo theo quy định.

Tuy nhiên, như đã trình bày ở trên, do chủ trương kinh doanh đối tàu biển của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là chủ động tìm kiếm và ký kết những hợp đồng cho thuê tàu định hạn với các doanh nghiệp có uy tín thương mại cao nên các rủi ro biến động giá cả trên sẽ được giảm thiểu ảnh hưởng đến SXKD ở mức thấp nhất.

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

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

Các hoạt động SXKD khác như vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, 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.

Để giảm thiểu các rủi ro này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn luôn quan tâm đến việc duy trì và nâng cấp thường xuyên hệ thống quản trị - quản lý, điều hành doanh nghiệp theo đúng chuẩn 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 công ty nếu có rủi ro xảy ra.

5/ Rủi ro khác:

Tương tự như các doanh nghiệp khác của Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt lao động có trình độ chuyên môn hoặc có tay nghề cao phục vụ cho công việc nhất là cho nhu cầu hợp tác quốc tế và một hoạt động mà Công ty đang quan tâm là xuất khẩu lao động (*thuyền viên*) ra nước ngoài.

Để giải quyết vấn đề 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 chất lượng, tay nghề SQTV, cán bộ quản lý.

Ngoài ra, còn có một thuận lợi rất cơ bản là đa số CBCNV hiện đều còn rất trẻ, thực sự có năng lực và đủ các điều kiện cần thiết để được đưa vào các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao theo kế hoạch nêu trên.

III/ Tình hình hoạt động, SXKD trong năm 2014:

A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:

Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong năm 2014:

1- Doanh thu: Tổng doanh thu Công ty năm 2014 đạt 392,124 tỷ đồng.

1.1)- Doanh thu hoạt động vận tải biển:

Trong năm, doanh thu hoạt động vận tải biển đạt 332,915 tỷ VNĐ (bằng 94,87% kế hoạch năm). Tình hình thực hiện hoạt động vận tải biển cụ thể như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2014 (VNĐ)	TH CẢ NĂM 2014 (VNĐ)	TH/KH (%)
1	- Đông Ba	21.130.200.000	23.271.849.175	110,14
2	- Đông An	38.036.250.000	46.394.190.692	121,97
3	- Đông Phong	36.872.185.000	23.921.817.808	64,88
4	- Đông Thọ	19.908.000.000	58.785.312.150	295,28
5	- Đông Du	14.364.000.000	17.161.795.304	119,48
6	- Đông Mai	13.314.000.000	6.662.943.750	50,04
7	- Đông Phú	30.492.000.000	31.447.400.156	103,13
8	- Đông Thanh	45.612.000.000	49.641.914.108	108,84
9	- Dịch vụ vận tải biển	131.179.221.000	75.627.571.174	57,65
	Tổng cộng	350.907.856.000	332.914.794.317	94,87

1.2)- Doanh thu các Chi nhánh và doanh thu khác:

+/ Chi nhánh Hải Phòng : 23,779 tỷ đồng (bằng 125,15% KH năm);

+/ Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh : 21,970 tỷ đồng (bằng 115,63% KH năm).

1.3)- Doanh thu hoạt động tài chính và các hoạt động khác: 13,460 tỷ đồng.

2- Chi phí:

Tổng chi phí các hoạt động toàn Công ty năm 2014 là 510.200.680.843 đồng, bằng 98,76% kế hoạch năm, trong đó:

2.1)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí cho hoạt động vận tải biển biển là 425,643 tỷ đồng, bằng 91,28% kế hoạch năm, cụ thể chi phí cho các tàu như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2014 (VNĐ)	TH NĂM 2014 (VNĐ)	TH/KH (%)
1	- Đông Ba	33.097.122.698	34.032.874.046	102,83
2	- Đông Phong	40.871.556.733	28.044.383.444	68,62
3	- Đông An	41.552.879.721	48.067.228.865	115,68
4	- Đông Thọ	28.260.060.814	65.721.889.812	232,56
5	- Đông Mai	49.404.596.265	31.503.129.645	63,77
6	- Đông Du	45.214.613.579	44.419.158.477	98,24
7	- Đông Phú	42.256.785.227	42.271.267.207	100,03
8	- Đông Thanh	54.712.108.879	55.821.912.398	102,03
9	- Dịch vụ vận tải biển	130.911.047.000	75.761.235.559	57,87
	Tổng cộng:	466.280.770.916	425.643.079.454	91,28

2.2)- Chi phí các Chi nhánh và chi phí khác:

- Chi hoạt động Chi nhánh Hải Phòng : 23,377 tỷ đồng, bằng 125,68% KH

- Chi hoạt động Chi nhánh TP. HCM : 21,213 tỷ đồng, bằng 116,87% KH

- Chi phí khác là : 39,967 tỷ đồng .

3- Kết quả:

Kết quả hoạt động năm 2014 bị lỗ (-) 118,077 tỷ đồng trong khi kế hoạch là (-) 128,097 tỷ đồng. Trong đó:

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

Trong năm 2014, hoạt động vận tải biển chịu khoản lỗ -92,728 tỷ đồng, cụ thể:

STT	TÊN TÀU	KH 2014 (VNĐ)	TH năm 2014 (VNĐ)	TH/KH (%)
1	- Đông Ba	-11.966.922.698	-10.761.024.871	
2	- Đông Phong	-3.999.371.733	-4.122.565.636	
3	- Đông An	-3.516.629.721	-1.673.038.173	
4	- Đông Thọ	-8.352.060.814	-6.936.577.662	
5	- Đông Mai	-36.090.596.265	-24.840.185.895	
6	- Đông Du	-30.850.613.579	-27.257.363.173	
7	- Đông Phú	-11.764.785.227	-10.823.867.051	
8	- Đông Thanh	-9.100.108.879	-6.179.998.290	
	- Dịch vụ vận tải biển	268.174.000	-133.664.385	
	Tổng cộng	-115.372.914.916	-92.728.285.137	

3.2/- Lợi nhuận từ các Chi nhánh:

- Chi nhánh Hải Phòng đạt 402,138 triệu đồng/ KH 400 triệu đồng.
- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh đạt 756,401 triệu đồng/KH 850 triệu đồng.

3.3/- Lỗ từ các hoạt động khác: (-) 24,191 tỷ đồng

Tổng hợp các chỉ tiêu toàn Công ty 2014 là:

- Tổng doanh thu : 392.123.958.399 đồng;
- Lỗ : - 118.076.722.444 đồng

Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh từ năm 2012 - năm 2014

Đơn vị: đồng

Kết quả kinh doanh	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014
Doanh thu bán hàng	295.766.405.268	279.467.185.644	392.123.958.399
Giá vốn hàng bán	264.608.119.523	331.606.519.231	404.967.514.799
Lợi nhuận gộp	31.158.285.745	-52.139.333.587	-12.843.556.400
Lợi nhuận thuần từ HĐKD	-76.163.298.915	-179.328.195.799	-118.724.104.296
Tổng LN kế toán sau thuế	-69.141.374.563	-176.479.870.970	-118.076.722.444

4/ Tình hình tài chính :

Đơn vị: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2013	Năm 2014	Ghi chú
Tổng giá trị tài sản	1.154.377	1.068.908	Lợi nhuận từ SXKD và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2014 bị âm.
Doanh thu thuần	279.467	392.124	
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-179.328	-118.724	
Lợi nhuận khác	2.848	647	
Lợi nhuận trước thuế	-176.480	-118.077	
Lợi nhuận sau thuế	-176.480	-118.077	

- Các chỉ tiêu khác:

Doanh thu từ hoạt động vận tải biển/Tổng doanh thu: 84,47%

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

(Xin tham khảo trang sau)

Đáng chú ý là kể từ hai năm trước đến nay, Công ty thực hiện việc tự khai thác kết hợp với việc cho thuê định hạn các tàu. 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...

Các chỉ tiêu	Năm 2013	Năm 2014	Ghi chú
<i>Chỉ tiêu về khả năng thanh toán</i>			
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn:			
Tài sản ngắn hạn/Nợ ngắn hạn	0,14	0,34	
+ Hệ số thanh toán nhanh:			
((Tài sản ngắn hạn - Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	0,10	0,31	
<i>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</i>			
+ Hệ số Nợ/Tổng tài sản	1,17	1,29	
+ Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu			
<i>Chỉ tiêu về năng lực hoạt động</i>			
+ Doanh thu thuần/Tổng tài sản	0,24	0,37	

<p><i>Chỉ tiêu về khả năng sinh lời</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần + Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu + Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản + Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần 			Lợi nhuận từ hoạt động SXKD và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2014 bị âm.
---	--	--	---

B/ Tổ chức và nhân sự:

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

a.1/ Ông Trần Văn Nghi (Sinh năm 1962) - Tổng giám đốc

– Ông Trần Văn Nghi (*Kỹ sư Điều khiển tàu biển/ Thuyền trưởng Hạng I*) hiện nay là thành viên Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc Công ty. Trước khi là Tổng giám đốc Công ty, Ông Nghi có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

*Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Trưởng phòng Hàng hải/PC-ATHH/ Người phụ trách (DP) trong Hệ thống Quản lý an toàn của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2009 – 04/2014);

(04/2012 đến nay: Thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô)

*. Trưởng phòng Hàng hải - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (7/2007 - 9/2009);

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL lao động Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 6/2007);

*. Phó Giám đốc Trung tâm thuyền viên thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (4/2006 - 12/2006);

*. Trưởng phòng thuyền viên - Trung tâm thuyền viên Công ty Hàng hải Đông Đô (8/2004 - 3/2006);

*. Thủy thủ, thuyền phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Công ty Vận tải biển Việt Nam (1987 - 4/2004).

Số cổ phần do cá nhân ông Trần Văn Nghi đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 100.000 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Trần Văn Nghi được đại diện nắm giữ là 9% vốn điều lệ.

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, Phó tổng giám đốc Công ty. 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:

- *. Từ 12/2006 đến nay: Thành thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.
- *. Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2009 - nay).
- *. Trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ Hàng hải Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007-3/2009);
- *. Trưởng phòng Khai thác tàu biển Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003-12/2006)
- *. Trưởng phòng Khai thác tàu biển Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (7/2003-9/2003);
- *. Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002-6/2003);
- *. Phó Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (11/1999-11/2002);
- *. Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/1997-10/1999);
- *. Thủy thủ, Phó 2, Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (1/1988-9/1997).

Số cổ phần do cá nhân ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 75.000 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Nguyễn Duy Luân được đại diện nắm giữ là 9% vốn điều lệ.

a.3/ Ông Đoàn Minh An (Sinh năm 1976) - Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty

– Ông Đoàn Minh An (*Cử nhân Tài chính kế toán*) hiện nay là ủy viên HĐQT Công ty, Phó tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty. Trước khi được bổ nhiệm, Ông Đoàn Minh An có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

- *. Từ 04/2012 đến nay: Thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô
- *. Phó tổng giám đốc kiêm Kế toán trưởng Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2013 – nay).
- *. Kế toán trưởng - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2008 – 09/2013)
- *. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 2/2008);
- *. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty Hàng hải Đông Đô (2/2004 - 12/2006);
- *. Chuyên viên Phòng TCKT thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 01/2004);
- *. Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư, Phòng TCKT thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/2000 - 9/2003);
- *. Nhân viên Kế toán Công ty TNHH Việt Nhật - Hải Phòng (7/1999 - 6/2000).

Số cổ phần do cá nhân ông Đoàn Minh An đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 0 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Đoàn Minh An được đại diện nắm giữ là 9% vốn điều lệ.

a.4/ Ông Cao Tiến Dũng (sinh năm 1961)- Phó Tổng giám đốc

– Ông Cao Tiến Dũng (*Kỹ sư điều khiển tàu biển*) hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Giám đốc Trung tâm Quản lý - Đào tạo và Huấn luyện lao động Hàng hải Đông Đô. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc công ty, ông Cao Tiến Dũng đã có thời gian công tác và làm việc tại Công ty như sau:

*. 10/2009 đến nay: Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô.

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

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô 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 31/03/2015: 80.000 cổ phần.

a.5/ Ông Nguyễn Thế Hưng (sinh năm 1962) - Phó Tổng giám đốc

Ông Nguyễn Thế Hưng (*Kỹ sư điện tàu biển; Cử nhân Quản trị kinh doanh*) hiện nay là ủy viên HĐQT, Phó Tổng giám đốc Công ty. Trước khi làm Phó Tổng giám đốc công ty, ông Nguyễn Thế Hưng đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

*. Từ 04/2012 đến nay: Thành thành viên HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.

*. Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (11/2014 đến nay).

*. Trưởng phòng Tổng hợp Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2010 - 10/2014).

+ Trưởng Phòng Kế hoạch và Phát triển dự án - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (01/2006 - 9/2010).

*. Phó trưởng Phòng Kinh doanh đối ngoại và Pháp chế - Công ty Hàng hải Đông Đô (02/2004 - 12/2005).

*. Phó trưởng phòng Kế hoạch và Đầu tư/ Phòng Tổng hợp - Công ty Hàng hải Đông Đô (12/2002 - 01/2004).

*. Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư - XNLH Vận tải biển pha sông (05/1999 - 11/2002).

*. Đảm nhiệm các chức danh Thợ điện, Sỹ quan điện tàu biển - XNLH Vận tải biển pha sông (06/1986 - 04/1999).

Số cổ phần do ông Nguyễn Thế Hưng đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 21.800 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 Đinh Hữu Khương có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

*. Trợ lý Tổng giám đốc - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (3/2007 -9/2007);

*. Trưởng phòng Maketting - Công ty Liên doanh Vận tải quốc tế Việt Nhật (1996- 2/2007);

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

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

Số cổ phần do ông Đinh Hữu Khương đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 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 (01/2007- 12/2009);

*. Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (8/2004 - 12/2006);

*. Chuyên viên thuộc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (10/2003- 7/2004);

*. Chuyên viên thuộc Chi nhánh Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông tại thành phố Hồ Chí Minh (1/2002- 9/2003);

*. Máy trưởng trên các tàu biển thuộc Công ty Vận tải biển Sài gòn (01/1997 – 12/2001);

*. Thợ máy tàu biển - Xí nghiệp Liên hợp vận tải biển pha sông (1995 - 1996).

Số cổ phần do ông Nguyễn Huy Huân đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 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 QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô (xin xem phần B.a.4 phía 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 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 thành viên được quyền chủ động trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương thưởng.
- Các chế độ khác như BHXH, BHYT, BHTN được thực hiện đầy đủ theo đúng quy định của Luật Lao động.

d/ Những thay đổi trong Ban điều hành:

Tháng 04/2014, Hội đồng quản trị Công ty đã bổ nhiệm ông Trần Văn Nghi giữ chức vụ Tổng giám đốc Công ty thay thế ông Bùi Minh Hưng chuyển sang giữ chức danh Chủ tịch HĐQT Công ty.

Tháng 11/2014, HĐQT Công ty đã bổ nhiệm ông Nguyễn Thế Hưng giữ chức vụ Phó tổng giám đốc Công ty.

e/ Chính sách đối với người lao động:

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

Bảng cơ cấu lao động tại thời điểm 31/12/2014

Chỉ tiêu	Số lượng
Tổng số lao động	480
I. Phân theo trình độ học vấn	
1. Trên đại học	1
2. Đại học	223

3. Đại học	90
4. Trung cấp	109
5. Trung học phổ thông	57
II. Phân theo phân công lao động	
1. Cán bộ quản lý	120
2. Công nhân các loại	26
3. Sỹ quan, thuyền viên	334

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 Công ty đã và sẽ tiếp tục áp dụng nguyên tắc "*công tác chuẩn bị về con người phải luôn đi trước một bước so với các lĩnh vực khác*".

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 để phục vụ cho các kế hoạch đầu tư phát triển, tổ chức SXKD tầm trung và dài hạn của Công ty.

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

- Áp dụng một chính sách "*chiêu hiền đãi sỹ*" hợp lý để thu hút ngày một nhiều hơn đội ngũ cán bộ quản lý, sỹ 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, Công ty sẽ tập trung phát triển thêm các lao động mới, trẻ hơn và có trình độ chuyên môn phù hợp hơn.

- 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... Việc trả lương không được vượt quá tổng quỹ lương hàng năm và quỹ lương thưởng thêm nếu có lợi nhuận vượt mức do HĐQT giao cho Tổng Giám đốc Công ty.

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 hàng tháng trả lương cho Cán bộ, nhân viên. Riêng đối với sỹ quan thuyền viên, Công ty sẽ trả lương vào tài khoản, trả trực tiếp trên tàu hoặc trả cho gia đình theo ủy quyền mỗi tháng một lần.

- Ngoài các quỹ 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 kết quả kinh doanh của Công ty 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 các chính sách, chế độ thực hiện trên cơ sở "Thoả ước lao động tập thể" được Công đoàn Công ty - đại diện người lao động ký với Tổng giám đốc Công ty, 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 và được hưởng chế độ thưởng động viên vào các ngày lễ, tết hoặc khi có công lao đột xuất...

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

1/- Nhằm nâng cao chất lượng và khả năng cạnh tranh cho đội xe của Chi nhánh Công ty tại thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng, trong năm 2014, Công ty đã cho phép Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng đầu tư 02 đầu kéo container (nhưng Chi nhánh Hải Phòng chỉ thực hiện được 01 đầu kéo với giá 790 triệu đồng) và cho phép Chi nhánh Công ty tại Tp. Hồ Chí Minh mua 03 đầu kéo (nhưng Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh chỉ thực hiện được 01 đầu kéo với giá 789 triệu đồng). Lý do các chi nhánh không thực hiện được theo kế hoạch là do hiện giá đầu kéo đang ở mức cao.

2/- Theo Nghị quyết ĐHĐCĐ từ hai năm trước, Công ty đang tiếp tục thực hiện từng bước các thủ tục nhằm thoái vốn tại VDS theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày

04/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ. Việc bán đấu giá U nổi sẽ thực hiện vào khoảng tháng 4/2015 và tiếp tục thực hiện chuyển quyền sử dụng 18,3 ha đất và tài sản trên đất tại Dự án này.

3/- Việc tiến hành các bước để tuyên bố phá sản Công ty cổ phần Phát triển Hàng hải Đông Đô (DMDC) cũng chưa thể thực hiện được do nhiều nguyên nhân khác nhau.

4/- Ngày 13/9/2014, Công ty đã bàn giao tàu chở container Đông Mai theo yêu cầu của tổ chức tín dụng cho vay vốn (*Maritime Bank và PVcomBank*) để thay thế nghĩa vụ trả nợ.

5/- Ngoài ra, Công ty đã thực hiện xong việc thanh toán với Công ty cổ phần Đầu tư - Xây dựng Hà Nội và đang hoàn thiện thủ tục xin cấp Giấy chứng nhận Quyền sở hữu sàn tầng 2 và tầng lửng Khu chung cư cao tầng Lạc Trung.

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 (DHP Lines):

Trong năm 2014, Công ty DHP Lines tiếp tục thực hiện các hoạt động chính như vận tải bộ, cho thuê vỏ container ... Kết quả SXKD của năm 2014 như sau:

- Doanh thu : 26,809 tỷ đồng
- Lợi nhuận : 70 triệu đồng

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

- Doanh thu : 12,458 tỷ đồng
- Lỗ : - 15,000 tỷ đồng

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

Năm 2014, Công ty DMDC không có hoạt động kinh doanh nào vì các hoạt động kinh doanh của Công ty đã ngừng hoạt động và nguồn vốn chủ sở hữu không đảm bảo.

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

a/ Cổ phần:

Tổng số cổ phần của Công ty 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.

*/ 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 12/3/2015, 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 ngoài nhà nước: 44,02%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước: 99,47%

- Cổ đông nước ngoài: 0,53%

c/ Giao dịch cổ phiếu quỹ:

Số cổ phiếu quỹ là 03 cổ phần.

Trong năm, Công ty không giao dịch cổ phiếu quỹ.

III/ Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc

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

Vi tình hình chung của thị trường vận tải biển là hết sức khó khăn, điều đó thể hiện ở các mặt sau:

a- Môi trường kinh tế thế giới:

- Báo cáo ngày 12/11/2014 của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) tại Hội nghị các nền kinh tế phát triển và mới nổi hàng đầu thế giới (G20) nhận định nền kinh tế thế giới vẫn đang đối mặt với những cơn gió ngược chiều khắc nghiệt đến từ nhiều khu vực, đặc biệt là sự tăng trưởng yếu kém của kinh tế châu Âu. Những căng thẳng địa chính trị, thị trường chứng khoán nhiều quốc gia chưa phục hồi, lạm phát thấp ở một số nền kinh tế phát triển, tăng trưởng toàn cầu yếu và quyết định chấm dứt gói kích thích kinh tế của Mỹ... là những nguyên nhân khiến giá dầu mỏ giảm gần 20% tính từ tháng 9 vừa qua và tiếp tục duy trì ở mức thấp trong thời gian tới. Điều này sẽ giúp thúc đẩy tăng trưởng toàn cầu, cho dù tình trạng này sẽ khiến các quốc gia phụ thuộc vào xuất khẩu nguyên liệu dầu thô gặp không ít khó khăn. Báo cáo dự báo tăng trưởng toàn cầu trong năm nay sẽ đạt 3,3%, trong đó, khu vực sử dụng đồng tiền chung Châu Âu (Eurozone) chỉ có thể đạt dưới mức tăng trưởng 0,8%, Trung Quốc đạt 7,3%.

- Nguy cơ bất ổn đang tăng lên bởi tranh chấp chủ quyền lãnh thổ ở biển Đông và biển Hoa Đông đang diễn biến ngày càng phức tạp, đe dọa nghiêm trọng hòa bình, ổn định, an ninh, an toàn và tự do hàng hải, hợp tác và phát triển ở khu vực và thế giới. Những bất ổn hay xung đột xảy ra tại đây sẽ làm gián đoạn lưu chuyển dòng hàng hóa to lớn này và nhiều nền kinh tế không chỉ trong khu vực mà cả thế giới đều gánh chịu hậu quả, thậm chí có thể làm đảo ngược tiến trình phục hồi kinh tế thế giới.

b- Môi trường kinh tế Việt Nam:

- Lạm phát trong năm 2014 ở mức thấp do giá hàng hóa và năng lượng thế giới giảm, góp phần làm giảm chi phí đầu vào của sản xuất, giảm thiểu tác động đến lạm phát của yếu tố "chi phí đẩy".

- Tỷ giá USD/VND chỉ tăng 1% trong cả năm do thực thi chính sách tiền tệ hướng mục tiêu kiểm soát lạm phát, ổn định giá trị VND.

c- Những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến SXKD của Công ty:

- Toàn thể CBCNV trong Công ty vẫn tiếp tục giữ được sự đoàn kết nội bộ, ổn định về tổ chức, duy trì tốt hoạt động của các đoàn thể chính trị - xã hội và đảm bảo chi trả đủ lương, cũng như các lợi ích hợp pháp khác cho người lao động trong doanh nghiệp. Việc làm này không chỉ tạo ra chỗ dựa vững chắc về mặt tinh thần cho CBCNV trong toàn doanh nghiệp và là sự khác biệt với rất nhiều doanh nghiệp bạn bè

khác, mà còn tạo ra sự đồng thuận cần thiết trong mọi mặt hoạt động, có tác dụng động viên CBCNV nỗ lực thực hiện nhiệm vụ trong bối cảnh nền kinh tế trong và ngoài nước còn rất nhiều khó khăn như đã phân tích ở trên.

- Chỉ số vận tải tàu hàng khô (BDI) có những biến động rõ rệt theo chiều hướng đi xuống (*giảm từ 2.036 điểm đầu tháng 01/2014 xuống còn 732 điểm vào giữa tháng 7/2014 và cuối tháng 12/2014 ở mức 771 điểm*). Đây là điển hình cho thấy những khó khăn của ngành vận tải biển thế giới nói chung và nhất là đối với doanh nghiệp vận tải biển trong nước có quy mô hạn chế như Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng.

- Mặc dù có sự thay đổi lớn về nhân sự cấp cao nhưng các hoạt động quản lý - điều hành SXKD của Công ty trong năm vẫn diễn ra nhịp nhàng, tư tưởng của người lao động ổn định, đoàn kết nhằm từng bước thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch do ĐHĐCĐ và HĐQT Công ty giao. Sự chung tay gánh vác trách nhiệm và ủng hộ hết mình của HĐQT Công ty trong việc tổ chức, quản lý và điều hành doanh nghiệp, nhất là đối với các phương án SXKD mà Tổng giám đốc điều hành đề xuất đã góp phần rất lớn vào kết quả các mặt hoạt động của Công ty trong suốt thời gian qua.

- Trong lúc đang hoạt động ổn định ở tuyến vận tải container nội địa, đầu tháng 9/2014 tàu Đông Mai đã được Công ty bàn giao lại cho phía ngân hàng để xử lý tài sản theo thỏa thuận trong Hợp đồng cầm cố thế chấp tài sản. Điều này phần nào ảnh hưởng đến doanh thu toàn Công ty, đặc biệt là mảng khai thác container. Tuy nhiên, việc này đã làm giảm lỗ trong hoạt động SXKD cho Công ty so với năm 2013. Ngoài ra, tuy vẫn còn nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu (*trong điều kiện các nhà cung cấp nhiên liệu, phụ tùng vật tư, dịch vụ sửa chữa... cho chậm trả có thời hạn*).

- Với các chi nhánh: Chi nhánh Hải Phòng vẫn duy trì được nhịp độ phát triển như đã đạt được trong năm những năm gần đây. Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục có nhiều chuyển biến tích cực trong SXKD. Mức độ tăng trưởng về doanh thu và lợi nhuận năm 2014 của hai Chi nhánh đảm bảo đạt mặc dù kế hoạch được giao cao hơn so với năm 2013.

- Hoạt động nghiên cứu hoàn thiện hệ thống văn bản pháp quy nội bộ, hệ thống định mức - tiêu chuẩn kỹ thuật, hệ thống lương thưởng - chế độ đãi ngộ lao động; hệ thống quản lý an toàn - an ninh hàng hải và pháp chế doanh nghiệp, triển khai áp dụng các công ước quốc tế mới vào thực tế... cũng làm cho hoạt động quản lý - điều hành doanh nghiệp của chúng ta ngày càng công khai minh bạch, chuyên nghiệp hơn và phù hợp với nhu cầu thực tế hơn.

- Công ty đã chủ động trả được nợ gốc cho các tổ chức tín dụng số tiền tương đương 34,5 tỷ đồng, trả nợ đóng mới tàu Đông Phú cho Nhà máy Đóng tàu Hạ Long 7,2 tỷ đồng, trích lập dự phòng rủi ro do đầu tư vốn vào các công ty liên kết 9,6 tỷ đồng.

- Năm 2014 có tới hai lượt tàu phải lên đà sửa chữa định kỳ cộng với hai lượt tàu sửa chữa trung gian và hạch toán phân bổ một lượt tàu sửa chữa trong năm 2013

sang với tổng chi phí trên 15 tỷ đồng cũng tạo thêm khó khăn cho doanh nghiệp trong điều kiện dòng tiền hạn hẹp.

Hoạt động cho thuê văn phòng năm 2014 không khả quan do thị trường cho thuê nhà gặp nhiều khó khăn, nhu cầu thuê văn phòng rất thấp. Vì vậy, mặc dù "Tổ quản lý và khai thác các tài sản không phải là phương tiện vận tải" đã rất tích cực tìm kiếm, thực hiện nhiều biện pháp khác nhau nhằm cố gắng cho thuê nhưng Công ty vẫn chưa cho thuê được hết sàn tầng lửng và tầng 2 tại Chung cư cao tầng Lạc Trung.

2/ Về tình hình tài chính:

a/ Tình hình tài sản: Tổng TS	: 1.068.908.769.442 đồng
- Tài sản ngắn hạn	: 217.731.230.253 đồng, trong đó:
* Tiền và tương đương	: 6.687.895.685 đồng
* Đầu tư T/C ngắn hạn	: 300.000.000 đồng
* Phải thu	: 183.960.437.073 đồng
* Hàng tồn kho	: 16.619.758.761 đồng
* Tài sản khác	: 10.163.138.734 đồng
- Tài sản dài hạn	: 851.177.539.189 đồng, trong đó:
* Tài sản cố định	: 827.774.312.895 đồng
* Đầu tư T/C dài hạn	: 10.253.544.260 đồng
* Tài sản dài hạn khác	: 13.149.682.034 đồng
b/ Tình hình nguồn hình thành	: 1.068.908.769.442 đồng
- Nợ phải trả	: 1.375.092.171.478 đồng, trong đó:
* Nợ ngắn hạn	: 644.641.310.105 đồng
* Nợ dài hạn	: 730.450.861.373 đồng
- Vốn chủ sở hữu	: -306.183.402.036 đồng

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

Trong năm 2014, Công ty đã quản lý và khai thác đội tàu khá tốt, không để xảy ra các sự cố hàng hải.

Trong công tác quản lý nhiên liệu, cũng như năm trước, 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, cụ thể là:

- Tính toán hợp lý địa điểm mua nhiên nhiên liệu để đảm bảo tiết kiệm;
- Thường xuyên nhắc nhở thuyền viên thực hiện nghiêm túc quy trình bảo quản, bảo dưỡng máy móc thiết bị;
- Kiểm tra chặt chẽ việc tiêu hao nhiên liệu thực tế và thu hồi lượng nhiên liệu dư thừa để tiếp tục sử dụng.

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

- Hiện tại, Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô đang quản lý 334 thuyền viên, trong đó có 165 thuyền viên đang đi trên các tàu của Công ty. Với số thuyền viên này (gồm sỹ quan vận hành boong, máy thủy thủ, thợ máy và phục vụ viên) thì Trung tâm có thể đáp ứng cho đội tàu của Công ty cũng như cho thuê ngoài.

5/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

5.1/ 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.

5.2/ Biện pháp thực hiện:

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

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

- Xuất phát từ năng lực chuyên môn, nghiệp vụ của các cấp thừa hành, trong những năm tới, Công ty chỉ có kế hoạch tập trung phát triển mảng kinh doanh khai thác nhóm tàu chở hàng khô, hàng rời 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, 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 triệt để lao động còn khả năng sử dụng trong Công ty.

- Theo Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2013 "Tiếp tục cho phép nghiên cứu tìm phương án giảm/thoái vốn từng bước tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô tại Hải Phòng/VDS tùy theo diễn biến thực tế trên thị trường".

Vì Ụ nổi là loại tài sản đặc biệt nên khó có thể chào bán thông thường. Trong năm 2014 Công ty đã tiếp xúc với nhiều đơn vị có chức năng sửa chữa tàu biển và đã tìm được 02 đối tác tiềm năng.

Đến nay, Công ty đã xác định được người mua, đã hoàn tất thủ tục định giá và Người đại diện vốn góp tại VDS đang xin ý kiến 02 chủ sở hữu về phương thức bán và giá khởi điểm. Dự kiến tháng 4/2015 công việc chuyển nhượng này sẽ hoàn tất.

- Đối với khu đất và các tài sản trên đất: Hiện nay đã có 01 đối tác quan tâm nhưng do còn mắc nhiều thủ tục liên quan nên HĐQT sẽ tiếp tục chỉ đạo để tìm thêm các đối tác khác nhằm hoàn tất công tác này sớm nhất có thể.

- Tiếp tục hỗ trợ và xúc tiến hoạt động SXKD tại Công ty DHP Lines...

6/ Giải trình nội dung mà đơn vị kiểm toán kiểm toán chưa chấp nhận:

Trong Báo cáo tài chính của Công ty đã được kiểm toán, đơn vị kiểm toán chưa đưa ra ý kiến về việc tạm dừng trích khấu hao (718.202.444 đồng), chi phí lãi vay phải trả (713.695.304 đồng) của tàu chở container Đông Mai. Do vậy, đơn vị kiểm toán chưa đưa ra ý kiến về việc Công ty đưa giá trị khoản gốc vay và lãi phải trả (291.030.252.528 đồng) vào tài khoản Phải trả khác và giá trị còn lại của tàu này (158.710.066.366 đồng) vào tài khoản phải thu khác.

Về vấn đề này, Công ty cổ phần Hàng Hải Đông Đô sẽ tiếp tục làm việc với các tổ chức tín dụng cho vay vốn để thống nhất định giá tàu Đông Mai cũng như các quyền và nghĩa vụ của hai bên sau khi bàn giao tàu Đông Mai.

IV/ Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Công ty

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

Về các mặt hoạt động của Công ty, Hội đồng quản trị Công ty cũng tán thành với đánh giá của Ban giám đốc đối với các mặt hoạt động của Công ty như 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 (*hoạt động chuyên trách*) 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.

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

HĐQT Công ty đánh giá Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ dưới quyền đã có nhiều tận tâm và thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý - điều hành doanh nghiệp trong bối cảnh hết sức khó khăn về tài chính, thị trường và nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn phù hợp.

Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo các các bộ phận giúp việc, các phòng ban tham mưu nghiệp vụ thực hiện hầu hết các kế hoạch, hạng mục công việc nhằm thực hiện tối đa các chỉ đạo của HĐQT, các nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2014, tái cơ cấu, đã giảm lỗ trong hoạt động SXKD so với năm 2013, trong năm 2014 không để xảy ra các sự cố về hàng hải. Bên cạnh đó, tinh đoàn kết nội bộ cũng là một thế mạnh và là yếu tố giữ ổn định doanh nghiệp trong hoàn cảnh hết sức khó khăn như hiện nay.

Một số công việc 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 của HĐQT hay những khuyến cáo trực tiếp tại các 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 về nguyên tắc, Công ty sẽ ưu tiên 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 Công ty khác.

HĐQT đề nghị Tổng giám đốc Công ty phát huy những thành tích đã đạt được, tiếp tục quan tâm chỉ đạo và chủ động áp dụng những biện pháp quản lý cần thiết để các cán bộ điều hành, nhân viên thuộc quyền luôn chấp hành và tổ chức thực hiện ngày càng có hiệu quả hơn chủ trương mở rộng loại hình SXKD từ hình thức chủ yếu là khai thác nhóm tàu chở hàng rời sang lĩnh vực cho thuê thuyền viên, quản lý tàu thuê... như đã được ĐHĐCĐ, HĐQT phê duyệt từ trước đến nay.

Nhìn chung, Ban lãnh đạo Công ty đã thể hiện được bản lĩnh lãnh đạo vững vàng, luôn tập hợp được đông đảo Cán bộ nhân viên dưới quyền tham gia thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ lớn do ĐHĐCĐ, HĐQT 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 đến việc đào tạo, xây dựng nguồn nhân lực quản lý và chuyên môn nghiệp vụ, cũng như tiếp tục đẩy mạnh các hoạt động tiếp cận 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 ngày càng hiệu quả hơn.

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

Do tình hình chung của ngành vận tải biển vẫn đang rất khó khăn và chưa có dấu hiệu cải thiện, HĐQT công ty chỉ đưa ra các giải pháp ngắn hạn, cụ thể như sau:

a/ Cho dù tình hình thị trường vận tải biển khó khăn, nhưng hoạt động này vẫn giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2015 của Công ty. Do vậy, để chủ động giảm thiểu những tác động bất lợi, Công ty sẽ phải tiếp tục duy trì mối quan hệ với những khách hàng hoặc đối tác hợp tác có uy tín cũng như thiết lập thêm các mối quan hệ khác nhằm khai thác các tàu có hiệu quả và tránh bị off - hire trong quá trình khai thác, đồng thời cần siết chặt hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật và quản lý chi phí...

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

VI Quản trị công ty

1/ Hội đồng quản trị

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

(Mời xem trang sau)

Stt	Họ và tên	Chức danh trong HĐQT	Số cổ phiếu cá nhân nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu cá nhân	Ghi chú
1	Bùi Minh Hưng	Chủ tịch	79.000	0,64%	Được bầu làm Chủ tịch HĐQT từ ngày 19/4/2014. Đại diện T Cty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 15,98% vốn điều lệ.
2	Trần Văn Nghi	Ủy viên	100.000	8,17%	Tổng giám đốc Công ty, đại diện T Cty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 9% vốn điều lệ.
3	Nguyễn Duy Luân	Ủy viên	75.000	0,61%	Kiểm Phó Tổng giám đốc Công ty, đại diện T Cty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 9% VDL
4	Đoàn Minh An	Ủy viên	0	0%	Kiểm Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty, đại diện T Cty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 9% VDL
5	Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên	21.800	0,18%	Kiểm Phó Tổng giám đốc Công ty.
6	Nguyễn Văn Chung	Ủy viên	0	0%	Là thành viên không điều hành, đại diện T Cty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 13% VDL.

b/ Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Các cuộc họp của HĐQT Công ty:

Trong năm 2014, Hội đồng quản trị Công ty đã tổ chức 09 cuộc họp HĐQT tập trung, 08 lần lấy ý kiến các thành viên HĐQT thông qua việc gửi văn bản và 01 cuộc họp Đại hội đồng cổ đông thường niên năm tài chính 2013:

1- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT thông qua thư điện tử đề ngày 11/02/2014.

2- Phiên họp HĐQT bất thường mở rộng chiều ngày 14/04/2014 tại Trụ sở Công ty với sự tham gia của Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, các Phó Tổng giám đốc, Giám đốc các Chi nhánh và Trưởng, Phó các phòng, ban trong Công ty.

3- Họp ĐHĐCĐ thường niên năm 2013, ngày 19/04/2014 tại Trụ sở Công ty.

4- Phiên họp HĐQT bất thường ngày 19/04/2014 tại Trụ sở Công ty về việc chấp thuận đề ông Tạ Hòa Bình rút khỏi nhiệm vụ thành viên HĐQT Công ty.

5- Phiên họp HĐQT bất thường ngày 19/04/2014 tại Trụ sở Công ty về việc bầu thay thế Chủ tịch HĐQT Công ty.

6- Phiên họp HĐQT mở rộng ngày 21/05/2014 tại Trụ sở Công ty về việc rút 01 tàu container đang cho thuê định hạn về để tự khai thác kể từ tháng 7/2014.

7- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT thông qua Phiếu trình xin ý kiến ngày 03/6/2014.

8- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT thông qua Phiếu trình xin ý kiến ngày 16/6/2014.

9- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT thông qua Phiếu trình xin ý kiến ngày 27/6/2014.

10- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT về Công văn số 29/CV-TH ngày 30/06/2014 của Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô.

11- Phiên họp HĐQT mở rộng ngày 14/08/2014 tại Trụ sở Công ty họp sơ kết hoạt động SXKD 6 tháng đầu năm 2014; Xem xét kết quả việc tự khai thác tàu chở container Đông Mai sau 01 tháng hoạt động.

12- Phiên họp HĐQT ngày 05/9/2014 lấy ý kiến về Tờ trình số 263/CV-TH ngày 28/8/2014.

13- Phiên họp HĐQT mở rộng ngày 08/9/2014 tại Trụ sở Công ty về phương án bàn giao tàu Đông Mai cho các tổ chức tín dụng để thay thế nghĩa vụ trả nợ.

14- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT về Tờ trình số 312/TT-TCKT ngày 20/10/2014.

15- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT về Tờ trình số 335/TT-TH ngày 13/11/2014.

16- Lấy ý kiến các thành viên HĐQT về Tờ trình số 340/TT-TCKT ngày 27/11/2014.

17- Họp HĐQT mở rộng ngày 31/12/2014 tại Văn phòng Công ty về việc xem xét Báo cáo Tổng kết hoạt động SXKD năm 2014 và dự kiến kế hoạch năm 2015.

(Nội dung chi tiết các buổi họp được trình bày chi tiết trong Báo cáo quản trị Công ty năm 2014 đã được công bố trước đây).

Thành phần HĐQT tham gia các cuộc họp như sau:

(Xin xem trang sau)

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ	Lý do không tham dự
1	Ông Tạ Hòa Bình	Nguyên Chủ tịch HĐQT	5/9	100%	Từ nhiệm từ ngày 19/4/2014
2	Ông Bùi Minh Hưng	Chủ tịch HĐQT	9/9	100%	Được bầu làm Chủ tịch HĐQT
3	Ông Trần Văn Nghi	Ủy viên	9/9	100%	
4	Ông Nguyễn Duy Luân	Ủy viên	9/9	100%	
5	Ông Đoàn Minh An	Ủy viên	9/9	100%	
6	Ông Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên	9/9	100%	
7	Ông Nguyễn Văn Chung	Ủy viên	9/9	100%	

- Các Nghị quyết và Quyết định của HĐQT Công ty:

Trong năm 2014, HĐQT Công ty đã ban hành 10 Nghị quyết; 21 Thông báo và 07 Quyết định. Cụ thể:

STT	SỐ VĂN BẢN	NGÀY	NỘI DUNG
1	NQ số 01-2014/HĐQT-II	10/01/2014	Giao TGD nhiệm vụ triển khai tiếp tục khai thác các tàu container tuyến nội địa
2	TB số 24/TB-HĐQT-II	13/01/2014	Đồng ý trích tiền Tết cho người lao động từ Quỹ lương còn lại của kế hoạch 2013
3	NQ số 02-2014/HĐQT-II	10/02/2014	Thông qua kế hoạch và thời gian tổ chức ĐHĐCĐ thường niên vào 19/4/2014
4	TB số 53/TB-HĐQT-II	21/02/2014	Chỉ đạo Người ĐDVG tại VDS về giá mua bảo hiểm Ụ nổi và làm thủ tục để thuê nốt 7,5ha đất.
5	TB số 66/CV-HĐQT	13/3/2014	Bổ nhiệm lại TP.KTVT Bùi Đình Hường
6	TB số 81/TB-HĐQT-II	20/3/2014	- Cho phép tàu Đông An vào cảng khu vực Viễn Đông và đồng ý trả khoản tiền bị OSA MARITIME Co., Ltd khiếu nại liên quan đến vụ Shipping Land năm 2011
7	QĐ số 118/QĐ-HĐQT/II	01/4/2014	Phê duyệt Dự án đầu tư 02 đầu kéo container của Chi nhánh Hải Phòng
8	QĐ số 119/QĐ-HĐQT-II	11/4/2014	Ban hành "Quy chế Quản lý, tuyển dụng-đào tạo và đãi ngộ thuyền viên"; "Quy

			ché Tiêu chuẩn chức danh, nhóm chức danh nghề nghiệp của người lao động” và “Quy chế Quản lý kỹ thuật đội tàu vận tải biển”
9	QĐ số 123/QĐ-HĐQT-II	11/4/2014	Ban hành “Quy chế Quản trị doanh nghiệp”
10	NQ số 03-2014/HĐQT-II	14/4/2014	Thông qua kết quả đề cử “TGD điều hành”
11	QĐ số 124/QĐ-HĐQT	19/4/2014	Thay đổi Người đại diện theo pháp luật
12	NQ số 04-2014/HĐQT-II	19/4/2014	- Thông qua việc miễn nhiệm Ô. Tạ Hòa Bình và bầu Ô. Bùi Minh Hưng làm Chủ tịch HĐQT Công ty - Bổ nhiệm Ô. Trần Văn Nghi làm Tổng giám đốc điều hành
13	NQ số 05-2014/HĐQT-II	19/4/2014	Tán thành không bầu thêm thành viên HĐQT để ổn định tổ chức
14	TB số 105-HĐQT	22/4/2014	Thay đổi Người đại diện theo pháp luật
15	QĐ số 140/QĐ-HĐQT/II	12/5/2014	Phê duyệt Dự án đầu tư 03 đầu kéo của Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh
16	TB số 132/TB-HĐQT-II	14/5/2014	Cho bán xe ô tô (cũ) và dùng tiền bán được để mua 01 xe ô tô (mới)
17	TB số 136/TB-HĐQT-II	15/5/2014	Bổ nhiệm TP.PC-ATHH Lê Văn Mạnh
18	TB số 173/TB-HĐQT-II	17/5/2014	Cho phép Người ĐDVG tại VDS biểu quyết bổ nhiệm Giám đốc VDS
19	NQ số 06-2014/HĐQT-II	21/5/2014	Thông qua Phương án rút 01 tàu container về tự khai thác từ tháng 7/2014
20	TB số 150/TB-HĐQT-II	04/6/2014	Tiếp tục thực hiện TB số 132/TB/HĐQT - II ngày 14/5/2014
21	TB số 174/TB-HĐQT-II	17/6/2014	Tổ chức lại bộ máy của Trung tâm thuyền viên
22	TB số 192/TB-HĐQT-II	30/6/2014	Đồng ý thành lập P. Xuất khẩu thuyền viên (thuộc TTTV)
23	TB số 195/TB-HĐQT-II	30/6/2014	Chỉ đạo Người ĐDVG tại VDS chuẩn bị các thủ tục thoái toàn bộ vốn góp.
24	TB số 225/TB-HĐQT-II	22/7/2014	Bổ nhiệm TP.KTTB Bùi Nhật Truyền
25	TB số 243/TB-HĐQT-II	06/8/2014	Cho phép TGD đăng ký chuyển cờ tàu Đông Du và Đông Mai

26	NQ số 07-2014/HĐQT-II	14/8/2014	- Sơ kết hoạt động 06 tháng đầu năm; - Yêu cầu TGD đẩy mạnh công tác thoái vốn tại VDS; đưa cổ phiếu lên sàn Up-com; xây dựng cụ thể kế hoạch từng chuyến, từng tàu...
27	NQ số 08-2014/HĐQT-II	05/9/2014	- Bổ nhiệm PTGD Nguyễn Thế Hưng
28	NQ số 09-2014/HĐQT-II	08/9/2014	Chấp hành việc bàn giao tài sản đảm bảo thế chấp (tàu Đông Mai) cho MSB để xử lý nợ theo yêu cầu của MSB
29	QĐ số 199/QĐ-HĐQT/II	18/9/2014	Phê duyệt điều chỉnh Dự án đầu tư 03 đầu kéo của Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh
30	TB số 304/TB-HĐQT-II	09/10/2014	Cho phép bán xe FORD (cũ) và mua xe KIA (mới) cho TTTV
31	QĐ số 202/QĐ-HĐQT-II	20/10/2014	Bổ nhiệm PTGD Nguyễn Thế Hưng
32	NQ số 10-2014/HĐQT-II	21/10/2014	Thông qua việc đăng ký giao dịch cổ phiếu DDM trên sàn Up-com
33	TB số 315/TB-HĐQT-II	24/10/2014	Bổ nhiệm TP. Tổng hợp Đỗ Minh Hà
34	TB số 321/TB-HĐQT-II	29/10/2014	Bổ nhiệm PTP.KTVT và PTP.PCATHH
35	TB số 339/TB-HĐQT-II	18/11/2014	Đồng ý cho tàu Đông Du thuê định hạn và chỉ đạo TGD không thuê thêm vỏ
36	TB số 350/TB-HĐQT-II	27/11/2014	Lựa chọn đơn vị kiểm toán 2014
37	TB số 360/TB-HĐQT-II	01/12/2014	Phê duyệt giá trị các tàu để mua bảo hiểm thân tàu năm 2015
38	TB số 361/TB-HĐQT-II	01/12/2014	Chấp thuận chuyển tiền vào tài khoản của Luật sư để giải phóng tàu Đông Thọ

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	Bà Nguyễn Ngọc Tú	Trưởng ban	5.510	0,045%	
2	Bà Hoàng Thị Hồng Thái	Thành viên	440	0%	
3	Ông 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:

+/ Bà Nguyễn Ngọc Tú - Trưởng ban - Chịu trách nhiệm chung

+/ 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 nhiệm vụ cụ thể.

Trong năm 2014, 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: Cần đề xuất các giải pháp, đóng góp các ý kiến chống khủng hoảng cho Công ty.

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

a/ Lương, thù lao, các khoản lợi ích:

Stt	Họ và tên	Chức vụ	Thù lao chi trả năm 2014 (đồng)
1	Ông Tạ Hòa Bình	Nguyên Chủ tịch HĐQT	108.000.000
2	Ông Bùi Minh Hưng	Chủ tịch HĐQT	226.800.000
3	Ông Trần Văn Nghi	Ủy viên HĐQT	32.400.000
4	Ông Nguyễn Duy Luân	Ủy viên HĐQT	32.400.000
5	Ông Nguyễn Thế Hưng	Ủy viên HĐQT	32.400.000
6	Ông Đoàn Minh An	Ủy viên HĐQT	32.400.000
7	Ông Nguyễn Văn Chung	Ủy viên HĐQT	32.400.000
8	Bà Nguyễn Ngọc Tú	Trưởng ban kiểm soát	151.200.000
9	Bà Hoàng Thị Hồng Thái	Thành viên BKS	72.000.000
10	Ông Nguyễn Như Dân	Thành viên BKS	21.600.000
	Tổng cộng		741.600.000

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

Trong năm 2014 và 03 tháng đầu năm 2015, có các giao dịch mua, bán cổ phiếu của cổ đông nội bộ như sau:

Stt	Họ và tên	Chức danh	Giao dịch cổ phiếu		Số lượng nắm giữ tính đến 31/03/15. (cổ phần)
			Mua (cổ phần)	Bán (cổ phần)	
1	Trần Văn Nghi	Tổng giám đốc	100.000		100.000
2	Đoàn Minh An	Phó TGD		50.000	0
3	Cao Tiến Dũng	Phó TGD	80.000		80.000

c/ Trong năm 2014, 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.

7. Báo cáo tài chính

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

TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY *Trần Văn Nghi*



Trần Văn Nghi