

Số: 51 /CBTT-DDM

Hà Nội, ngày 30 tháng 03 năm 2021

V/v: "Báo cáo thường niên năm 2021"

**CÔNG BỐ THÔNG TIN
BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN NĂM 2021**

Kính gửi: - Ủy ban Chứng khoán nhà nước
- Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội

1. Tên tổ chức phát hành : **CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ**
- Tên giao dịch : DONGDO MARINE JOINT STOCK COMPANY
- Mã chứng khoán : DDM
- Địa chỉ trụ sở chính : Tầng 19 - Tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106
Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, Hà Nội.
- Điện thoại : 024.3.7556140/024.3.7556141 - Fax: 024.3.7556149
- Sàn đăng ký giao dịch : UPCOM
- Người công bố thông tin : ông **Nguyễn Duy Luân** - Tổng giám đốc Công ty

2. Nội dung thông tin công bố:

Nội dung thông tin công bố: Công bố Báo cáo thường niên năm 2021 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.

3. Thông tin này được công bố trên trang thông tin điện tử của công ty vào ngày 30/03/2021 tại đường dẫn <http://www.dongdomarine.com.vn>.

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố.

* Tài liệu đính kèm:

- Báo cáo thường niên năm 2021 của Công ty CP Hàng hải Đông Đô

NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN
CÔNG BỐ THÔNG TIN



Lê Việt Hùng

Số: 50 /BCTN

Hà Nội, ngày 30 tháng 3 năm 2021

**BÁO CÁO
THƯỜNG NIÊN NĂM 2021**

Kính gửi: - ỦY BAN CHỨNG KHOÁN NHÀ NƯỚC
- SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN

Thực hiện quy định tại Thông tư số 96/2020/TT-BTC ngày 16/11/2020 của Bộ Tài chính v/v “Hướng dẫn công bố thông tin trên thị trường chứng khoán”, Công ty CP Hàng hải Đông Đô xin công bố thông tin như sau:

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 5 số 0100105253 ngày 03/10/2018.
- 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/fax: 024.37556140/024.37556149.
- Website: www.dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM
- Sàn đăng ký giao dịch: UPCOM.

2. Quá trình hình thành và phát triển:

2.1- 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 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 (Vinalines) theo Quyết định số 250/TTg, ngày 29/4/1994 của Thủ tướng Chính phủ, VISERITRANS đã được tổ chức lại và bắt đầu hoạt động trên cơ sở “Điều lệ về tổ chức và hoạt động của XNLH Vận tải biển pha sông” ban hành kèm theo Quyết định số 578/QĐ-HĐQT, ngày 21/6/1996 của HĐQT 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.

- Tháng 10/2003, doanh nghiệp đã được đổi tên từ XNLH 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 Quyết định số 778/QĐ-HĐQT, ngày 10/10/2003 của HĐQT Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

- 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”/DONG DO MARINE theo 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”.

2.2- Quá trình phát triển:

Sau 35 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 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 môn 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.

- Từ đầu năm 1994, VISERITRANS 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 lâm vào tình trạng 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 trong giai đoạn tiếp theo.

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 Hàng hải Việt Nam thời kỳ đó, cũng như của các doanh nghiệp thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, 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 tiền đề cơ bản cho giai đoạn liền sau đó.

- 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 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 để 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 điểm hạn chế, 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, 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.

- 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 tiếp tục 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, 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 trước đó 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 Hàng hải Việt Nam... Ngoài ra, còn chủ động tạo ra rất nhiều thế và lực để chuẩn bị cho giai đoạn kinh doanh khởi sắc sau đó, khi chính thức chuyển sang hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần từ cuối năm 2006.

- 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 thay đổi quan trọng, làm thay đổi toàn diện và sâu sắc mọi mặt hoạt động của doanh nghiệp, tạo uy tín kinh doanh và thực lực kinh tế lành 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 tốt và cơ bản hoàn thành hầu hết các nhiệm vụ công tác, chỉ tiêu kinh tế do ĐHQĐ thường niên các năm giao cho, cụ thể là:

- Về quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp: Công ty đã thực hiện công tác sắp xếp, tổ chức lại bộ máy và lao động theo mô hình tổ chức mới, đồng thời xây dựng 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.

- 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.

2.2.6)- Giai đoạn từ 2009 đến nay:

- Từ tháng 8/2008 đến nay, cũng như các doanh nghiệp khác cùng ngành, hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là kinh doanh và khai thác vận tải biển nên hoạt động của Công ty bị ảnh hưởng lớn của suy thoái. Nhận thức được điều này, Lãnh đạo Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp nhằm duy trì, bảo đảm nguồn thu, 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 và dịch vụ khác... để hoàn thành các chỉ tiêu SXKD do ĐHĐCĐ giao 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 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 theo hình thức tự khai thác kết hợp với cho thuê định hạn.

+ 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 ba tỷ đồng.

+ Tháng 07/2017, Công ty đã góp 72% vốn cùng hai đối tác khác thành lập Công ty cổ phần Cung ứng Thuyền viên Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực cho thuê thuyền viên.

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

3.1- Ngành nghề kinh doanh chính:

- Vận tải hàng hóa bằng đường biển;
- 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.

3.2- Địa bàn kinh doanh:

- Hình thức hoạt động chủ yếu của Công ty là cho thuê tàu định hạn kết hợp với trực tiếp khai thác nguồn hàng để vận chuyển. Khách hàng thuê tàu của Công ty chủ yếu là các công ty Singapore, Malaysia, Trung Quốc và Việt Nam... Phạm vi hoạt động đội tàu của Công ty chủ yếu là khu vực châu Á.

- Ngoài ra, Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng còn tổ chức hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe đầu kéo container ở khu vực các tỉnh phía Bắc cộng với làm dịch vụ vận tải, kê khai hải quan...

4. Thông tin về mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý

4.1- Mô hình quản trị: Công ty được tổ chức theo hình thức “công ty cổ phần”

4.2- Cơ cấu bộ máy quản lý:

DONG DO MARINE hiện được tổ chức và quản trị - điều hành trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2020, Luật Chứng khoán 2006 (Sửa đổi bổ sung năm 2010/2013) và Điều lệ Công ty (đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên sửa đổi - bổ sung kể từ tháng 25/05/2018) cũng như các quy định pháp luật liên quan khác của Nhà nước.

4.2.1)- 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/Fax: (024) 37556140/(024) 37556149

- Website: www.dongdomarine.com.vn

- Email: dongdo@dongdomarine.com.vn

4.2.2)- 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/Fax: (0225) 3551792/(0225) 3552577

- Email: haiphong@dongdomarine.com.vn

4.2.3)- 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/Fax: (028) 38241404/(028) 38224362

- Email: hcm@dongdomarine.com.vn

4.2.4)- Các công ty con, công ty liên kết (DDM góp cổ phần):

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

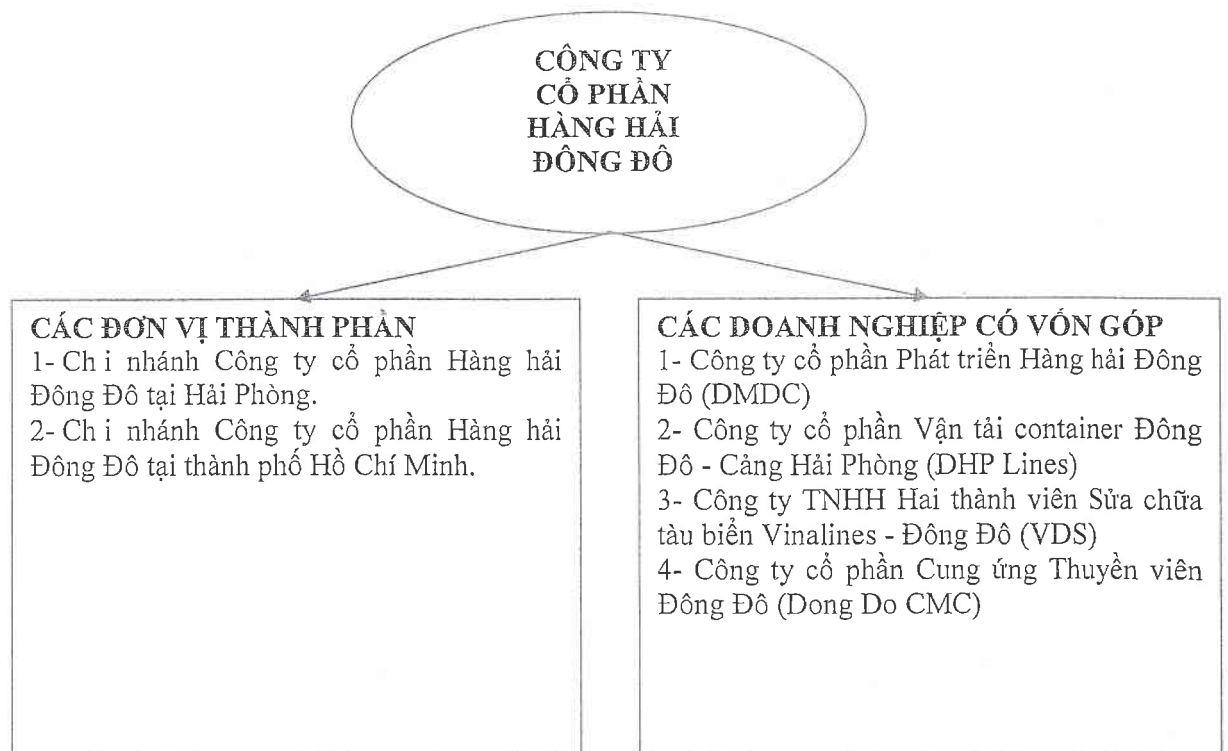
+ Trụ sở chính: Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, Cầu Giấy, Hà Nội.

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

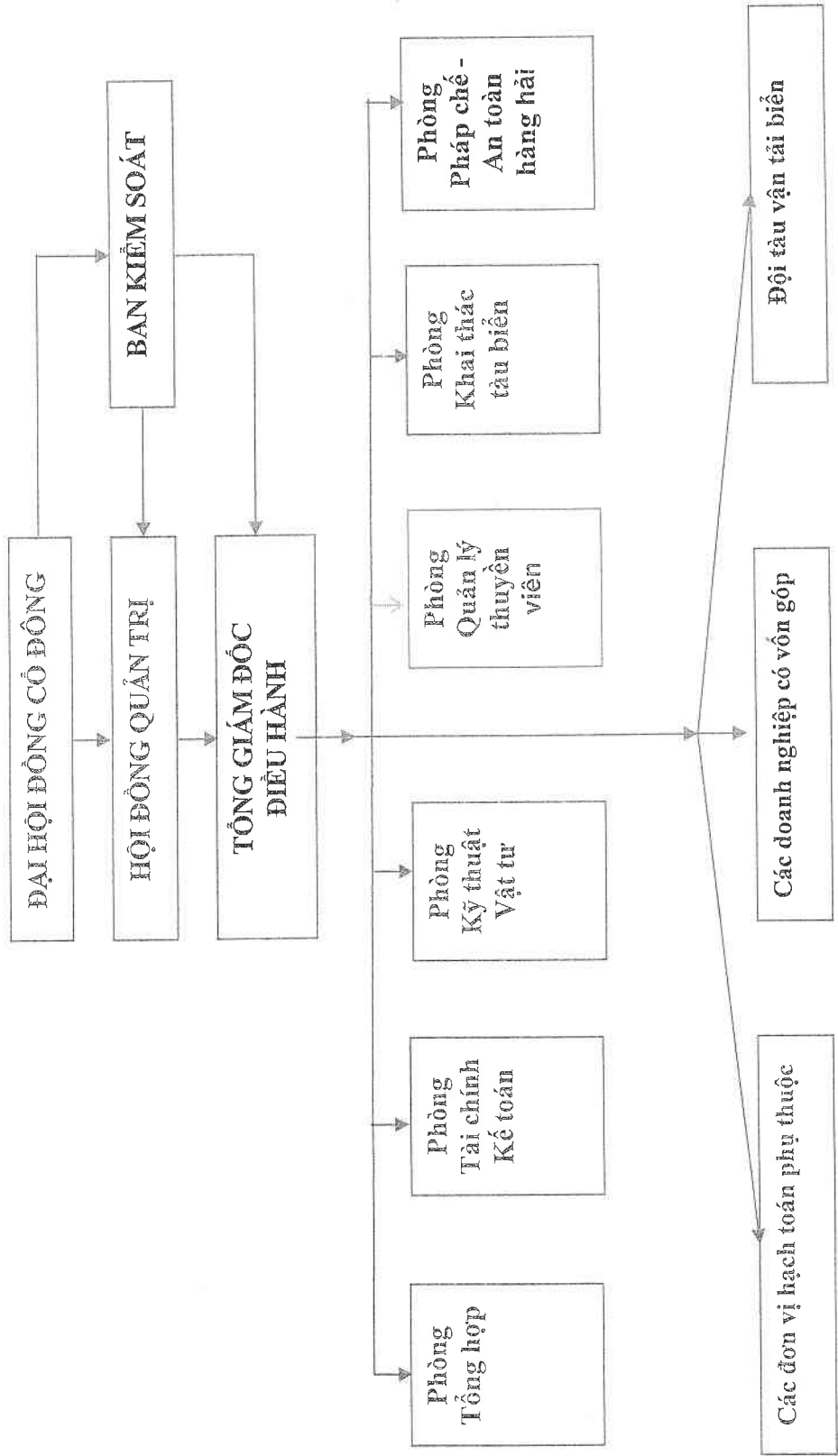
+ Vốn điều lệ: 50 tỷ VNĐ, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 4,5 tỷ đồng tương ứng 9% vốn điều lệ.

- 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.
- + 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.
- Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)
- + Trụ sở chính: Thôn Trung, xã Phục Lễ, huyện Thủy Nguyên, TP. Hải Phòng.
- + 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.
- Công ty cổ phần Cung ứng Thuyền viên Đông Đô (Dong Do CMC)
- + Trụ sở chính: 21 Võ Thị Sáu, Ngô Quyền, Hải Phòng
- + Lĩnh vực SXKD chính: Quản lý và Cung ứng thuyền viên
- + Vốn điều lệ: 3,5 tỷ đồng, trong đó Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô góp 2,52 tỷ đồng tương ứng 72% vốn điều lệ.

Hình 1 - Cơ cấu tổ chức Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô



Hình 2 - Sơ đồ bộ máy quản lý - điều hành Công ty



4.3- Cơ cấu tổ chức của Công ty:

4.3.1)- Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ):

Theo Luật Doanh nghiệp 2020 và Điều lệ hiện hành, ĐHCĐ là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty, có quyền quyết định những vấn đề có tính 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 35% tổng giá trị tài sản trở lên; quyết định mức chi trả cổ tức, phát hành cổ phiếu và trái phiếu; bầu và bãi miễn các thành viên HĐQT, Ban Kiểm soát...

4.3.2) Hội đồng quản trị (HĐQT):

HĐQT là tổ chức quản lý cao nhất do ĐHCĐ trực tiếp bầu, gồm 05 (năm) thành viên với nhiệm kỳ 05 năm. HĐQT có trách nhiệm quản lý mọi mặt hoạt động SXKD của doanh nghiệp, có đầy đủ quyền hạn cần thiết để 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.

4.3.3)- 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 Công ty.

4.3.4)- 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 Công ty 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.

4.3.5)- 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 khoẻ 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 trực thuộc hoặc các 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, công nghệ mới vào sản xuất.

d)- Phòng Khai thác tàu biển:

Tổ chức kinh doanh - khai thác đội tàu vận tải biển của Công ty; 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:

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, quản lý tàu thuê; 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; Duy trì pháp chế hàng hải; Duy trì hệ thống pháp chế doanh nghiệp; Thực hiện chức năng giám sát, kiểm tra (Superintendent) việc triển khai và duy trì hệ thống quản lý an toàn (ISM code), an ninh hàng hải (ISPS code), Công ước lao động hàng hải (MLC) 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 Quản lý thuyền viên:

Quản lý và sử dụng thuyền viên thuộc Công ty; Đào tạo bổ sung, tu nghiệp định kỳ, bồi dưỡng nâng cao trình độ, cập nhật kiến thức, kỹ năng làm việc cho thuyền viên; Tuyển dụng, cung ứng nhân lực đáp ứng nhu cầu về thuyền viên cho đội tàu của Công ty và cho các đối tác có nhu cầu (nếu có).

5. Định hướng phát triển

5.1- Các mục tiêu chủ yếu của Công ty

- Tập trung duy trì 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. Tăng cường hiệu quả quản lý - khai thác đội tàu.

- Đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác như: vận tải bộ, cho thuê văn phòng, đại lý chủ tàu, dịch vụ và môi giới hàng hải...

- Tiếp tục tiết 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, phân đầu giảm lỗ tiến tới giảm lỗ lũy kế của Công ty.

- Mục tiêu trước mắt: Tập trung cân chỉnh năng lực tài chính, siết chặt quản lý - tiết kiệm chi phí, cải thiện chất lượng lao động và hiệu quả quản lý - điều hành doanh nghiệp với mục tiêu giảm lỗ, miễn, 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.

5.2- Các mục tiêu phát triển bền vững (môi trường, xã hội và công đồng) và chương trình chính liên quan đến ngắn hạn và trung hạn của Công ty:

- Trong hoạt động SXKD, Công ty luôn hướng đến việc bảo vệ môi trường, sử dụng an toàn và tiết kiệm nhiên liệu, dầu nhớt và các nguyên, vật liệu khác. Công ty luôn chủ động hướng tới việc sử dụng các thiết bị, máy móc có công nghệ tiên tiến để giảm thiểu các tác động đến môi trường xung quanh. Từ năm 2020, Công ty đã chuyển sang sử dụng nhiên liệu tàu biển hàm lượng lưu huỳnh thấp - Low Sulfua (0,5%) để góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

- Ban Lãnh đạo Công ty cùng Công đoàn và các phòng ban chuyên môn xây dựng, hướng dẫn, triển khai kế hoạch và tổ chức thực hiện công tác an toàn vệ sinh lao động thường xuyên tại các con tàu của Công ty và đơn vị; niêm yết các quy tắc an toàn lao động tại nơi sản xuất để tuyên truyền, nâng cao ý thức, nhận thức về công tác an toàn, vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ trong quá trình người lao động tham gia sản xuất.

- Công đoàn Công ty thường xuyên quan tâm chăm lo đời sống, đại diện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp, chính đáng của đoàn viên và người lao động. Thực hiện Quy chế Dân chủ ở cơ sở, Quy chế Tổ chức đối thoại tại nơi làm việc, Công đoàn cùng Ban Lãnh đạo Công ty tổ chức họp, truyền thông thông tin và lắng nghe, giải thích các ý kiến của đoàn viên, người lao động. Trong các cuộc họp đó luôn có nội dung phát động phong trào thi đua lao động và quản lý giỏi, phấn đấu hoàn thành tốt các chỉ tiêu SXKD trong từng tháng/quý góp phần hoàn thành nhiệm vụ cả năm của Công ty.

- Tổ chức các hoạt động thăm hỏi cán bộ nhân viên và người thân của CBNV, sỹ quan, thuyền viên khi có việc đau ốm, hiếu/hỷ, hoàn cảnh khó khăn, đặc biệt quan tâm đến các thuyền viên và gia đình thuyền viên bị tai nạn lao động nặng để CBNV, thuyền viên, người lao động yên tâm làm việc. Quan tâm tặng quà cho các cháu thiếu nhi nhân ngày Quốc tế Thiếu nhi 1-6, ngày Tết Trung Thu...

- Tuyên truyền, vận động, giáo dục đoàn viên và người lao động về đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, nghị quyết, chủ trương công tác công đoàn. Chỉ đạo, theo dõi các Tổ Công đoàn tổ chức các hoạt động chăm lo chế độ chính sách, phúc lợi cho người lao động, tuyên truyền giáo dục, tổ chức các phong trào thi đua yêu nước, hoạt động văn hóa, thể dục - thể thao, công tác phát triển Đảng trong công nhân lao động.

- Phối hợp với Đảng ủy Công ty triển khai việc học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh, tuyên truyền nội dung cụ thể các Nghị quyết và kết quả triển khai trong đời sống thực tế.

- Trong năm 2020, Ban Nữ công phối hợp phát động các phong trào thi đua giỏi việc nước, đảm việc nhà. Tổ chức tuyên truyền các Nghị quyết của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, Nghị quyết, Chỉ thị của Công đoàn về công tác nữ công, về giới, bình đẳng giới. Tổ chức gặp mặt chị em nhân dịp kỷ niệm ngày 8/3...

- Tổ chức và thường xuyên kiểm tra việc thực hiện Công ước Lao động hàng hải trên các tàu của Công ty.

- Công ty cũng hết sức quan tâm và nhiệt tình tham gia các hoạt động thiện nguyện, nhân đạo đối với học sinh và đồng bào nghèo tại nhiều địa phương.

6. Các yếu tố rủi ro:

6.1- Rủi ro về kinh tế:

- Thời gian trước năm 2020, 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 2015 là 6,68%, năm 2016 là 6,3%, năm 2017 là 6,7%, năm 2018 là 7,08% và năm 2019 là 7,02%. Riêng năm 2020, do ảnh hưởng nặng nề của dịch bệnh SAR-COV-2, tốc độ tăng trưởng kinh tế chậm hẳn lại, chỉ còn 2,91% (trong hoàn cảnh, đa số các nền kinh tế trên thế giới bị suy thoái).

- Các số liệu thống kê và đánh giá chuyên môn cho thấy thị trường vận tải biển và cho thuê tàu biển trong hơn 10 năm qua 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.

- Nhằm 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 giảm thấp 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 để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo duy trì hoạt động ổn định của đội tàu.

6.2- Rủi ro về luật pháp:

- Tuy đã có nhiều tiến bộ so với những năm trước đây, hệ thống luật pháp của nước ta hiện nay còn nhiều bất cập. Thêm vào đó, vẫn còn nhiều quy định phức tạp chồng chéo thậm chí mâu thuẫn và tình trạng chậm trễ trong các lĩnh vực hành chính, quản lý đầu tư, quản lý doanh nghiệp... đã và sẽ còn ảnh hưởng đến việc 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 khu vực là thị trường chính của mình. Tuy nhiên, do khả năng tương thích giữa hệ thống pháp luật quốc gia hiện nay với các định chế quốc tế hoặc luật pháp nước ngoài còn chưa cao 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 vùng biển nước ngoài.

- Ngoài ra, pháp luật ở một số nước khác không minh bạch, không chặt chẽ, không phù hợp với thông lệ quốc tế nên dễ dẫn đến xung đột, tranh chấp giữa chủ tàu các nước với nhau và dễ gây thua thiệt cho đội tàu của Việt nam, trong đó có Công ty DDM, khi hành hải trên các vùng biển nước 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, hệ thống văn bản pháp luật liên quan đang được xây dựng và từng bước hoàn thiện nên sẽ hạn chế những biến động về chính sách, ổn định và minh bạch môi trường hoạt động của Công ty. 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 tổ chức có liên quan, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô sẽ cố gắng chủ động giảm thiểu các rủi ro loại này.

6.3- Rủi ro hội nhập:

- Việc Việt Nam gia nhập các hiệp định quốc tế đa phương và song phương như Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), hiệp định CPTPP, RCEP, E-VFTA... và áp dụng chính sách mở cửa để tăng cường hội nhập 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 và Công ty nói riêng. Ở thời điểm hiện nay, việc 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.

6.4- Một số rủi ro đặc thù:

6.4.1)- 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 biển thì nguy cơ rủi ro này luôn được coi là cao. 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 cho 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 còn bất ổn về kinh tế, chính trị - xã hội và các xung đột khác tại một số nước chế biến - xuất khẩu dầu thô khác tiếp tục gây ra những ảnh hưởng khó lường đến giá nhiên liệu trên thị trường thế giới.

- Các 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 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 và các khoản vay dài hạn của Công ty.

- Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển với các khách hàng nước ngoài 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, 4/6 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 rủi ro về chênh lệch tỷ giá là đặc thù. Trong nhiều năm gần đây (không kể năm 2017 và 2019), do tỷ giá VNĐ/USD biến động tăng 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, tỷ giá USD/VNĐ năm 2020 ổn định được coi là thuận lợi cho Công ty.

6.4.2)- 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 sót nghề nghiệp của sỹ quan thuyền viên, 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, dịch vụ vận tải, dịch vụ hàng hải... 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 mực 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 các qui 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 thuyền viên, 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.

6.5- Rủi ro khác:

- Tương tự như các doanh nghiệp khác trong lĩnh vực vận tải biển, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng lao động (thuyền viên) do họ ngày càng có nhiều sự lựa chọn.

- Để giải quyết khó khăn này, Công ty vẫn đang tiếp tục thực hành chính sách thu hút người lao động là thuyền viên về làm việc cho Công ty.

II. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG, SXKD TRONG NĂM 2020:

1. Tình hình sản xuất kinh doanh:

1.1 Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2020:

Căn cứ nội dung “Báo cáo tài chính Hợp nhất năm 2020” đã được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán TTP, kết quả hoạt động SXKD của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô trong năm 2020 như sau:

1.1.1)- Kết quả hoạt động SXKD:

- Tổng doanh thu : 204,323 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận trước thuế : -72,212 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận sau thuế : -72,542 tỷ VNĐ

1.1.2)- Xét theo các khoản mục SXKD, trong năm 2020 do nhiều khó khăn khách quan và chủ quan, nhìn chung, đa số các hoạt động chính của Công ty chưa hoàn thành đủ 100% chỉ tiêu kế hoạch do ĐHCĐ 2020 giao cho (trừ doanh thu hoạt động cho thuê thuyền viên và cho thuê văn phòng), cụ thể:

- Khối vận tải biển: Doanh thu là 142,75 tỷ đồng, đạt 90,60% kế hoạch
Chi phí là 221,23 tỷ đồng, bằng 101% kế hoạch
Dòng tiền là 12,46 tỷ đồng, bằng 47,1% kế hoạch
- Cho thuê thuyền viên Doanh thu là 45,89 tỷ đồng, đạt 121% kế hoạch
Chi phí là 44,54 tỷ đồng, bằng 122% kế hoạch
Dòng tiền là 1,35 tỷ đồng, bằng 90% kế hoạch
- Hoạt động vận tải bộ Doanh thu là 18,78 tỷ đồng, đạt 1,04% kế hoạch
Chi phí là 19,23 tỷ đồng, bằng 110,74% kế hoạch
Dòng tiền là 0,5 tỷ đồng, bằng 33,56% kế hoạch
- Cho thuê văn phòng Doanh thu là 2,31 tỷ đồng, đạt 78% kế hoạch
Chi phí là 0,36 tỷ đồng, bằng 96% kế hoạch
Dòng tiền là 2,179 tỷ đồng, bằng 74% kế hoạch

1.2- Một số chỉ tiêu tài chính của Công ty:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2020	Năm 2019
I	Cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn			
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản	%	87	86
	- Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản	%	13	14
2	Cơ cấu vốn			
	- Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn	%	233,17	210,49
	- Nguồn vốn CSH/ Tổng nguồn vốn	%	-133,17	-110,49
II	Khả năng thanh toán			
1	Tổng tài sản/Tổng nợ phải trả	Lần	0,43	0,48
2	Tài sản ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,95	1,17
3	Tổng tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,33	0,44

2. Tổ chức và nhân sự:

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

2.1.1)- Ông Nguyễn Duy Luân (Sinh năm 1963; Kỹ sư điều khiển tàu biển/Kỹ sư kinh tế Vận tải biển/Thuyền trưởng Hạng I) - Tổng giám đốc

- 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); 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); Phó Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc XXLH vận tải Biển pha sông (11/1999-11/2002); Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc XNLH vận tải Biển pha sông (12/2002-6/2003); Trưởng phòng Khai thác tàu biển Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (7/2003-9/2003); Trưởng phòng Khai thác tàu biển Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003-12/2006); Trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ Hàng hải Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007-3/2009); Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2009 - 10/2015); Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (11/2015 đến nay); Thành viên HĐQT/Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (từ 12/2006 đến nay).

- Số cổ phần do cá nhân ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 17/03/2021: 1.498.682 cổ phần, chiếm 12,24% vốn điều lệ. Số cổ phần nhà nước do ông Nguyễn Duy Luân được đại diện nắm giữ là 15% vốn điều lệ.

2.1.2)- Ông Đoàn Minh An (Sinh năm 1976/Cử nhân Tài chính kế toán) - Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng

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

- Số cổ phần do cá nhân ông Đoàn Minh An nắm giữ đến ngày 25/03/2020: 0 cổ phần.

2.1.3)- Ông Cao Tiến Dũng (sinh năm 1961/Kỹ sư điều khiển tàu biển) - Phó Tổng giám đốc

- Thủy thủ, Sĩ quan boong trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (3/1988 - 7/1996); Phó Giám đốc khai thác - Xí nghiệp Lash cứu hộ thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1996 - 7/1999); Trưởng phòng Nhân chính - Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1999 - 11/2002); Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002 - 9/2003); Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 9/2004); 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 (5/2006-12/2006); 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); 10/2009 đến nay: Phó Tổng giám đốc Công ty.

- Số cổ phần do ông Cao Tiến Dũng đang nắm giữ tính đến ngày 17/03/2021: 0 cổ phần.

2.1.4)- Ông Nguyễn Thế Hưng (sinh năm 1962/Kỹ sư điện tàu biển/Cử nhân Quản trị kinh doanh) - Phó Tổng giám đốc

- Đảm nhiệm các chức danh Thọ điện, Sỹ quan điện tàu biển - XNLH Vận tải biển pha sông (06/1986 - 04/1999); Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư - XNLH Vận tải biển pha sông (05/1999 - 11/2002); Phó trưởng phòng Kế hoạch và Đầu tư/Phòng Tổng hợp - Công ty Hàng hải Đông Đô (12/2002 - 01/2004); Phó trưởng Phòng Kinh doanh đối ngoại và Pháp chế - Công ty Hàng hải Đông Đô (02/2004 - 12/2005); Trưởng Phòng Kế hoạch và Phát triển dự án - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (01/2006 - 9/2010); Trưởng phòng Tổng hợp Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2010 - 10/2014); Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (11/2014 đến nay).

- Số cổ phần do ông Nguyễn Thế Hưng đang nắm giữ tính đến ngày 17/03/2020: 200 cổ phần.

2.1.5)- Ông Bùi Đình Hưởng (sinh năm 1969/Kỹ sư khai thác máy tàu thủy) - Phó Tổng giám đốc

- Thuyền viên thuộc XNLH Vận tải Biển pha sông (03/1992 - 04/1995); Công tác tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (05/1995 - 05/1997); Thuyền viên - Công ty vận tải và Thuê tàu biển Việt Nam (06/1997 - 03/2005); Chuyên viên Phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty Hàng hải Đông Đô/Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2005 - 05/2007); Phó trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (05/2007 - 12/2007); Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư (Từ tháng 01/2008 - 10/2015); Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (từ tháng 11/2015 đến nay).

- Số cổ phần do ông Bùi Đình Hưởng đang nắm giữ tính đến ngày 25/03/2020: 960 cổ phần.

2.1.6)- Ông Bùi Nhật Truyền (sinh năm 1975/Cử nhân Sư phạm ngoại ngữ) - Phó Tổng giám đốc

- Chuyên viên Sale và Marketing Công ty Quốc tế Bảo Sơn (08/1998 đến 12/1999); Chuyên viên Phòng Kinh doanh tại Công ty XNK Vật tư đường biển (01/2000 đến 06/2003); Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển tại XNLH Vận tải biển pha sông sau là Công ty CP Hàng hải Đông Đô (07/2003 đến 02/2009); Phó trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ hàng hải Công ty DDM (03/2009 đến 10/2016); Trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ hàng hải Công ty DDM (11/2016 đến 03/2020); Phó Tổng giám đốc kiêm Trưởng phòng KTTB Công ty DDM (từ tháng 3/2020 đến nay).

- Số cổ phần do ông Bùi Nhật Truyền đang nắm giữ tính đến ngày 25/03/2020: 46.139 cổ phần

2.2- Danh sách, tóm tắt lý lịch lãnh đạo các đơn vị thành viên:

2.2.1)- Bà Đỗ Thị Bích Thủy (Sinh năm 1980/Cử nhân kinh tế) - Phó giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Hải Phòng.

- Phiên dịch tại Phòng Thị trường - Tổng Công ty Dệt May Việt Nam (10/2002 đến 07/2004); Chuyên viên Phòng Khai thác; Phòng Đại lý vận tải và Phòng Kinh

doanh tại Xí nghiệp Vận tải ven biển sau là Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng (08/2004 đến 06/2012); Phó phòng kinh doanh - Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng (06/2012 đến 06/2017); Trưởng phòng kinh doanh - Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng (06/2017 - 06/2020); Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng (từ tháng 7/2020 đến nay).

- Số cổ phần do bà Đỗ Thị Bích Thủy nắm giữ tính đến ngày 25/03/2020: 120 cổ phần.

2.2.2)- Ông Nguyễn Huy Huân (sinh năm 1961/Kỹ sư khai thác máy tàu biển) - Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Thợ máy tàu biển - Xí nghiệp Liên hợp vận tải biển pha sông (1995 - 1996); Máy trưởng trên các tàu biển thuộc Công ty Vận tải biển Sài Gòn (01/1997-12/2001); Chuyên viên thuộc Chi nhánh Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông tại TP. Hồ Chí Minh (1/2002- 9/2003); Chuyên viên thuộc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (10/2003- 7/2004); Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (8/2004 - 12/2006); Phó Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại Thành phố Hồ Chí Minh (01/2007- 12/2009); Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô tại TP.HCM (từ tháng 01/2010 đến nay).

- Số cổ phần do ông Nguyễn Huy Huân nắm giữ đến ngày 25/03/2020: 0 cổ phần.

2.3- Thay đổi trong Ban điều hành:

Tháng 03/2020, Công ty đã bổ nhiệm thêm ông Bùi Nhật Truyền giữ chức vụ Phó tổng giám đốc Công ty.

2.4- Số lượng cán bộ, nhân viên - Tóm tắt chính sách đối với người lao động:

2.4.1)- Số lượng lao động và cơ cấu lao động:

Đến 31/12/2020, toàn Công ty có 239 lao động (giảm 03 người so với 31/12/2019), trong đó:

- Cơ quan Công ty: 48 người;
- Thuyền viên: 158 người;
- Chi nhánh TP. HCM: 02 người;
- Chi nhánh Hải Phòng: 31 người.

2.4.2)- Các chính sách đối với người lao động:

a)- Chính sách phát triển nguồn nhân lực:

- Do luôn xác định yếu tố “nguồn vốn con người” có vai trò rất quan trọng và là nhân tố quyết định sự thành bại của doanh nghiệp nên Ban Lãnh đạo Công ty đã và sẽ tiếp tục quan tâm đến việc nâng cao chất lượng lao động.

- Các biện pháp cơ bản để phát triển nguồn nhân lực của Công ty 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 của Công ty.

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

+ Áp dụng chính sách với người lao động hợp lý để thu hút đội ngũ cán bộ quản lý, kỹ sư quan thuyền viên, chuyên viên có trình độ, năng lực và tâm huyết từ nơi khác về làm việc cho Công ty, khắc phục tình trạng thiếu nhân lực trong Công ty.

+ 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.

+ Áp dụng chính sách trả lương, thưởng (nếu có) theo thỏa thuận đối với từng nhóm đối tượng tùy theo năng lực, trình độ, hiệu quả công tác, chất lượng chuyên môn và nhu cầu đầu tư phát triển của doanh nghiệp để khuyến khích người lao động gắn bó với Công ty.

b)- Chính sách lương, thưởng, phúc lợi:

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

- HĐQT Công ty đã quyết định tổ chức điều hành doanh nghiệp dưới hình thức “công ty mẹ - con” và “trụ sở chính - chi nhánh phụ thuộc”. Cơ quan Công ty đóng vai trò “công ty mẹ”. Các chi nhánh 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. Các công ty con hoạt động theo Luật Doanh nghiệp. Việc trả lương ở Công ty mẹ không được vượt quá tổng quỹ lương do ĐHCĐ thông qua.

- Công ty áp dụng cơ chế trả lương hấp dẫn và gắn liền với hiệu quả công tác của từng người lao động. Đó là phương pháp hiệu quả 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 CBNV khỏi lao động gián tiếp. Riêng đối với kỹ sư 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 chính sách, chế độ thực hiện trên cơ sở “Thỏa ước lao động tập thể” được Công đoàn Công ty - đại diện người lao động ký với Tổng giám đốc Công ty, Công ty 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 thường động viên vào các ngày lễ, tết hoặc khi có công lao đột xuất...

3. Tình hình đầu tư tài sản cố định, thực hiện các dự án:

- Thực hiện Nghị quyết ĐHCĐ thường niên 2020, Tổng giám đốc đã tích cực làm việc với Chi nhánh Hải Phòng để cơ cấu lại đội xe, giảm thiểu ảnh hưởng đến kết quả SXKD. Theo đó, trong năm 2020, Chi nhánh Hải Phòng đã thanh lý 04 xe đầu kéo và 02 rơ moóc có tình trạng kỹ thuật kém.

- Thực hiện Nghị quyết số 04-2020/HĐQT ngày 05/8/2020 của HĐQT Công ty, Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo thực hiện các thủ tục để Công ty thoái vốn tại DMDC. Tuy nhiên, kết quả đấu giá bán phần vốn góp không thành công do không có cá nhân, đơn vị nào tham gia.

- Việc thoái vốn tại VDS trong năm 2020 vẫn chưa thể thực hiện được do phía tổ chức tín dụng chưa chấp thuận việc thanh lý 02 hợp đồng tín dụng đầu tư nhà máy này.

- Công ty cũng đã phối hợp với Cảng Hải Phòng để làm thủ tục cơ cấu lại bộ máy, tiến tới chấm dứt hoạt động của Công ty DHP Lines do thua lỗ kéo dài và đã dừng hoạt động từ lâu.

- Công ty đang tiếp tục phối hợp với các bên liên quan thực hiện các thủ tục để thoái vốn tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ. Ngoài ra, Công ty cũng đang tích cực phối hợp cùng đối tác góp vốn là Cảng Hải Phòng và các cổ đông khác để tìm hướng đi có hiệu quả nhất cho Công ty CP Vận tải Container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines) do bị âm vốn chủ sở hữu và đang tạm thời ngừng hoạt động.

4. Tình hình hoạt động của công ty con - Dong Do CMC

Ngoài các Công ty đã dừng hoạt động để chờ phương án bán phần vốn góp/giải thể (Công ty CP Phát triển Hàng hải Đông Đô - DMDC, Công ty CP Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng DHP Lines và Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển VDS) thì Công ty CP Cung ứng Thuyền viên Đông Đô (CMC) đang hoạt động có hiệu quả, cụ thể như sau:

- Doanh thu: 45,89 tỷ VNĐ (bằng 121% kế hoạch);
- Chi phí: 45,75 tỷ VNĐ (bằng 121% kế hoạch);
- Lợi nhuận: 1,47 tỷ VNĐ (bằng 98% kế hoạch).

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

5.1- Cổ phần:

Tổng số cổ phần của Công ty 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.

5.2- Cơ cấu cổ đông:

Tính đến ngày 25/03/2020, 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): 48,97%
 - + Cổ đông ngoài Nhà nước: 51,03%
- Xét theo phạm vi địa lý:
 - + Cổ đông trong nước : 12.231.917 cổ phần, chiếm 99,90%
 - + Cổ đông nước ngoài : 12.578 cổ phần chiếm 0,10%

5.3- Giao dịch cổ phiếu quỹ:

Số cổ phiếu quỹ là 03 cổ phần. Trong năm, Công ty không giao dịch cổ phiếu quỹ.

6. Báo cáo tác động liên quan đến môi trường và xã hội

Trong hoàn cảnh ngành vận tải biển gặp nhiều khó khăn, Công ty đang nỗ lực tiết giảm chi phí, trong đó có các yếu tố đầu vào cho hoạt động SXKD. Từ đầu năm 2020, Công ty đã chuyển sang sử dụng nhiên liệu hàm lượng lưu huỳnh thấp để giảm thiểu ô nhiễm khí thải. Với tinh thần sử dụng các nguồn lực hợp lý, tiết kiệm, trong năm, tình hình sử dụng các nguyên, nhiên, vật liệu đầu vào có tác động đến môi trường như sau:

- Tiêu thụ nhiên liệu: Trong năm, tiêu thụ nhiên liệu của đội tàu biển có giá trị là 23,4 tỷ đồng.

- Tiêu thụ dầu mỡ phụ (dầu nhờn): Đội tàu biển tiêu thụ dầu nhờn với giá trị là 8,4 tỷ đồng.

- Tiêu thụ nước ngọt: Tổng giá trị nước ngọt tiêu thụ là 1,198 tỷ đồng.

III. BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA BAN GIÁM ĐỐC

1/ Đánh giá kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh: (Xin tham khảo số liệu nêu trên)

- Năm 2020, bối cảnh kinh tế thế giới vẫn còn nhiều khó khăn cộng với sự ảnh hưởng nghiêm trọng của dịch bệnh Covid-19 trên mọi mặt đã tác động trực tiếp đến hoạt động SXKD của ngành vận tải biển nói chung và Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng. Tuy nhiên, dưới sự chỉ đạo sát sao, kịp thời của Hội đồng Quản trị, tập thể Lãnh đạo và người lao động Công ty đã nỗ lực, phát huy toàn diện trên các mặt hoạt động, góp phần quan trọng vào việc duy trì sự ổn định của Công ty.

- Ảnh hưởng của chiến tranh thương mại Mỹ - Trung, tranh chấp chủ quyền lãnh thổ giữa Trung Quốc và các nước láng giềng, căng thẳng trong quan hệ ngoại giao giữa Trung Quốc và các nước lớn khác... đã ít nhiều tác động tiêu cực tới kinh tế thế giới trong năm 2020, gây rất nhiều khó khăn đối với hoạt động của ngành vận tải biển thế giới, nhất là những doanh nghiệp vận tải biển có quy mô nhỏ như Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.

- Đội tàu của Công ty đa số đã nhiều tuổi, lại được đầu tư vào thời điểm giá tàu rất cao (từ năm 2007-2010) dẫn đến khấu hao tài sản lớn, trả lãi ngân hàng cao làm giá thành vận tải luôn ở mức cao. Vì vậy, mặc dù là hoạt động SXKD chính của Công ty, nhưng hoạt động vận tải biển năm 2020 vẫn trong tình trạng gặp nhiều khó khăn, nhất là khi bị ảnh hưởng của dịch Covid-19. Nhiều tàu phải lên đà sửa chữa lớn theo định kỳ và các sửa chữa khác là một trong những nguyên nhân làm giảm số ngày tàu vận doanh so với dự kiến và ảnh hưởng lớn đến khả năng tự cân đối dòng tiền và kết quả SXKD

- Tại các Chi nhánh, mặc dù đã có rất nhiều cố gắng, cắt giảm triệt để các chi phí quản lý nhằm tiếp tục duy trì sự ổn định về tổ chức SXKD, tuy nhiên, do đội xe đã bước vào giai đoạn xuống cấp và luôn trong tình trạng thiếu lái xe, cạnh tranh mạnh, hoạt động vận tải bộ đã không đảm bảo yêu cầu về chỉ tiêu lợi nhuận SXKD như kế hoạch đã giao.

- Tuy nhiên, ở khía cạnh khác, các hoạt động khác của Công ty như cho thuê văn phòng, cho thuê và xuất khẩu thuyền viên (Công ty Dong Do CMC) vẫn duy trì doanh thu và lợi nhuận ổn định.

- Trong hoàn cảnh khó khăn đó, sự chung tay, cộng đồng trách nhiệm của HĐQT và Ban điều hành Công ty trong tổ chức, quản lý và điều hành và sự cảm thông và chia sẻ của người lao động đã góp phần giúp Công ty vượt qua những khó khăn trong năm vừa qua.

2. Về tình hình tài chính đến 31/12/2020:

2.1- Tình hình tài sản:

- Tổng tài sản : 608.704.695.380 đồng
- Tài sản ngắn hạn : 78.323.033.061 đồng,
- Tài sản dài hạn : 530.381.662.319 đồng,

2.2- Tình hình nguồn vốn

- Nợ phải trả : 1.419.662.156.451 đồng
- Vốn chủ sở hữu : -810.957.461.071 đồng

3. Về các mặt công tác khác:

- Trong năm, Công ty tích cực phối hợp và hỗ trợ có hiệu quả đối với Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô trong hoạt động cho thuê và xuất khẩu thuyền viên.

- Tiếp tục duy trì tổ chức bộ máy của Công ty theo hướng tinh gọn nhằm đáp ứng được nhiệm vụ SXKD trong tình hình mới và tăng cường hiệu quả công tác quản lý - điều hành của Lãnh đạo Công ty đến các phòng ban, đơn vị.

- Do SXKD gặp nhiều khó khăn, ảnh hưởng lớn đến dòng tiền nên Công ty phải quản lý chặt chẽ các khoản nợ phải thu - phải trả, xây dựng kế hoạch cụ thể về thu và trả nợ. Tuy nhiên, hiện Công ty vẫn còn tồn tại các khoản nợ phải thu và nợ phải trả ở mức khá cao.

- Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyển dụng để bổ sung nguồn thuyền viên đang thiếu (chủ yếu là thủy thủ, thợ máy), đồng thời, thực hiện việc bồi dưỡng chuyên môn cho lực lượng sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành nhằm nâng cao chất lượng thuyền viên của Công ty.

- Tiếp tục rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp quy nội bộ nhằm nâng cao năng lực trong công tác quản lý, phù hợp với thực tế sản xuất kinh doanh của mình.

- Rà soát lại định mức chi phí, định mức kinh tế kỹ thuật nhằm triệt để cắt giảm những chi phí bất hợp lý.

4. Kế hoạch phát triển trong tương lai:

4.1- Mục tiêu chung:

Kiên trì mục tiêu tập trung tái cơ cấu, điều 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 Công ty với mục tiêu giảm lỗ, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, chống và tiến tới cắt lỗ kinh doanh càng sớm càng tốt.

4.2- Biện pháp thực hiện:

- Trong năm, Công ty đã và đang triển khai tái cơ cấu tài chính doanh nghiệp, cụ thể là tái cơ cấu các khoản vốn vay, nhằm tạo chuyển biến lớn tình hình tài chính chung của Công ty.

- Công ty tôn trọng các quy luật của thị trường, 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 và dịch vụ khác như: Môi giới hàng hải, thuê tàu ngoài để khai thác, hoạt động vận tải bộ, cho thuê văn phòng... để cải thiện doanh thu và hiệu quả kinh doanh.

- Xuất phát từ năng lực chuyên môn, nghiệp vụ của các cấp thừa hành, trong những năm tới, Công ty có kế hoạch tập trung phát triển mảng kinh doanh khai thác các con tàu hiện có, đồng thời, phải tăng cường hiệu quả quản lý, khai thác đội tàu thông qua việc kết hợp hiệu quả giữa cho thuê định hạn và tự khai thác tàu. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, cần đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác để cải thiện doanh thu, tận dụng triệt để nguồn lực lao động trong Công ty.

5. 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 ngoại trừ về 02 nội dung:

- Về ý kiến “Từ ngày 13/9/2014, theo Biên bản bàn giao tài sản số 09/2014/BBBG/ĐM-PVB ngày 13/9/2014 về việc xử lý công nợ theo yêu cầu của các tổ chức tín dụng, Công ty đã bàn giao tàu Đông Mai cho Ngân Hàng TMCP PVcomBank (Ngân hàng đồng tài trợ vốn vay cùng Ngân Hàng TMCP Hàng Hải) và tạm dừng trích lãi vay phải trả ngân hàng đối với khoản nợ vay thế chấp là tàu Đông Mai cũng như khấu hao TSCĐ đối với con tàu này với số lãi vay và khấu hao TSCĐ tương ứng là 713.695.304 đồng và 718.202.444 đồng. Giá trị khoản gốc vay, lãi vay phải trả: 291.030.252.528 đồng đang được theo dõi trên tài khoản Phải trả khác và giá trị còn lại của tàu Đông Mai: 158.710.066.366 đồng hiện đã được theo dõi trên tài khoản phải thu khác. Tại thời điểm kiểm toán, chúng tôi chưa thu thập được đầy đủ các hồ sơ có liên quan đến việc xử lý khoản nợ vay này (ngoài Biên bản bàn giao tài sản nêu trên) từ phía ngân hàng cho vay, nên chúng tôi chưa thể đưa ra ý kiến về việc tạm dừng trích khấu hao, chi phí lãi vay phải trả và nguyên giá tài sản cố định như Công ty đang thực hiện”,

Công ty giải trình như sau:

Mặc dù Công ty DDM đã nhiều lần gửi công văn yêu cầu Ngân hàng thu xếp thời gian giải quyết dứt điểm tồn tại trên, nhưng cho đến nay Ngân hàng vẫn chưa có ý kiến trả lời. Vì vậy, do nguyên nhân từ phía Ngân hàng PVcomBank, đến nay, hai bên vẫn chưa đạt được thống nhất về nội dung này, trong đó chủ yếu là xác định giá trị tàu Đông Mai để xử lý tài sản đảm bảo. Do đó, Công ty vẫn chưa có các hồ sơ liên quan làm căn cứ kèm theo Báo cáo tài chính năm 20120. Trong thời gian tới, chúng tôi sẽ tiếp tục tích cực đề nghị Ngân hàng PVcomBank phối hợp để giải quyết việc này.

- Về ý kiến “Số lỗ lũy kế của Công ty tại thời điểm 31/12/2020 là: 950.290.264.414 đồng, nợ phải trả tại thời điểm 31/12/2020 là: 1.412.026.169.346 đồng vượt quá tổng tài sản 598.106.277.374 đồng với số tiền là 813.919.891.972 đồng. Khả năng tiếp tục hoạt động của Công ty phụ thuộc vào khả năng sinh lời trong tương lai và sự tiếp tục hỗ trợ tài chính từ các chủ sở hữu vốn”

Công ty giải trình như sau:

Kể từ năm 2010 đến nay, hai nguyên nhân chủ yếu gây nên thua lỗ của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng và các công ty vận tải biển khác nói chung là:

Thứ nhất, thị trường vận tải biển sụt giảm rất mạnh (từ năm 2008 đến nay, chỉ số BDI của ngành vận tải biển giảm đến 90%) làm doanh thu ngành này sụt giảm rất mạnh, trong khi đó các chi phí của doanh nghiệp không những không giảm mà còn có một số khoản mục bị tăng thêm, làm cho Công ty ngày càng bị thua lỗ.

Thứ hai, phần lớn các con tàu của Công ty có vốn đầu tư lớn và được đầu tư bằng vốn vay USD. Trong nhiều năm qua, tỷ giá VNĐ/USD hàng năm đều được Ngân hàng nhà nước điều chỉnh tăng, gây nên một số lỗ chênh lệch tỷ giá lớn, ảnh hưởng tới kết quả SXKD của Công ty. Mặt khác, tiền khấu hao tài sản cố định hàng năm cũng rất lớn (từ khoảng 55 tỷ đến 75 tỷ đồng/năm), lãi vay ngân hàng phát sinh

nhiều (khoảng 30 tỷ hàng năm). Những nguyên nhân đó đã gây ra số lỗ lũy kế nêu trên. Tuy nhiên, dòng tiền trong SXKD của Công ty vẫn là số dương (+) nên Công ty vẫn tiếp tục hoạt động bình thường, chờ cơ hội vượt qua khó khăn.

IV. ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

1. Các hoạt động giám sát của HĐQT về hoạt động của Công ty:

Mỗi tháng hai lần và ngay khi cần thiết, Hội đồng quản trị Công ty và Ban Kiểm soát tham dự cuộc họp giao ban và các cuộc họp khác của Ban lãnh đạo Công ty (với thành phần gồm Tổng giám đốc điều hành, các Phó Tổng giám đốc, Giám đốc các Chi nhánh và Trưởng, Phó các phòng ban trong Công ty) để nghe, cập nhật thường xuyên báo cáo tình hình, diễn biến hoạt động kinh doanh. Từ đó, HĐQT đưa ra các quyết định, chỉ đạo kịp thời liên quan đến việc thực hiện các chỉ tiêu trong Nghị quyết ĐHĐCĐ và các Nghị quyết khác của HĐQT cũng như đôn đốc Ban Điều hành Công ty nghiên cứu thực hiện các ý kiến chỉ đạo đó với mục tiêu nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Các công tác giám sát, chỉ đạo thường xuyên là:

- Xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch SXKD năm 2020 trên cơ sở bám sát Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông.
- Đánh giá, phân tích, dự báo tình hình thị trường, tình hình thực hiện nhiệm vụ SXKD, huy động các nguồn lực để thực hiện kế hoạch đề ra.
- Tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020.
- Chỉ đạo rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản quản lý nội bộ của Công ty cho phù hợp với pháp luật hiện hành và thực tế tại Công ty.
- Kiểm tra việc chấp hành, tuân thủ pháp luật và các quy định khác của nhà nước.
- 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.
- Các công tác khác của HĐQT theo chức năng, nhiệm vụ được quy định trong Điều lệ Công ty.

2. Đánh giá chung về Ban Điều hành Công ty:

- Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ dưới quyền đã 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 hiện có.
- Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo 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 2020.

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

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

- Hoạt động vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2021 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...

- Xây dựng và tổ chức thực hiện chương trình tái cơ cấu tài chính doanh nghiệp khi có đủ điều kiện.

V. QUẢN TRỊ CÔNG TY

1. Hội đồng quản trị

1.1- Thành viên và cơ cấu của Hội đồng quản trị:

- Ông Hoàng Lê Vượng (Sinh năm 1968/Tiến sĩ Cơ khí động cơ) - Chủ tịch HĐQT Công ty. Ông Hoàng Lê Vượng được bầu làm Chủ tịch HĐQT Công ty kể từ ngày 25/05/2018. Ông đã có thời gian gian công tác tại các đơn vị như sau: Đăng kiểm viên, đánh giá viên hệ thống quản lý an toàn quốc tế ISM&ISO 9000 - Cục Đăng kiểm Việt Nam (09/1992 - 08/1999); Nghiên cứu sinh tiến sĩ tại Cộng hòa Pháp (09/1999 - 10/2002); Phó chánh văn phòng, Chánh văn phòng, Trợ lý Cục trưởng, Tổng thư ký Hội đồng Khoa học - Cục đăng kiểm Việt Nam; Giám đốc Đăng kiểm hàng hải Bureau Veritas - Cộng hòa Pháp tại Việt Nam (04/2008 - 03/2013); Cán bộ Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (04/2013 - 08/2013); Phó trưởng Ban, Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (đến hiện nay).

- Số cổ phần do cá nhân ông Hoàng Lê Vượng đang nắm giữ tính đến ngày 25/03/2020: 0 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Hoàng Lê Vượng được đại diện nắm giữ là 19% vốn điều lệ.

1.2- Các thành viên Hội đồng quản trị:

TT	Họ và tên	Chức danh	Số cổ phần cá nhân nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu cá nhân	Ghi chú
1	Hoàng Lê Vượng	Chủ tịch	0	0%	Được bầu làm Chủ tịch HĐQT từ ngày 25/05/2018. Đại diện Tcty HHVN nắm giữ 19% vốn điều lệ.
2	Nguyễn Duy Luân	Thành viên	1.498.682	12,24%	Được bầu lại làm Tổng giám đốc Công ty từ ngày 12/04/2017. Đại diện Vinalines nắm giữ 15% vốn điều lệ.
3	Nguyễn Văn Cường	Thành viên	0	0%	Được bầu làm ủy viên HĐQT từ ngày 25/05/2018. Đại diện TCty Hàng hải Việt Nam nắm giữ 14,97% vốn điều lệ.
4	Nguyễn Quốc Khánh	Thành viên	876.520	7,16%	Được bầu lại làm ủy viên HĐQT từ ngày 12/04/2017
5	Đoàn Minh An	Thành viên	0	0%	Kiểm Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty. Được bầu lại làm ủy viên HĐQT từ ngày 12/04/2017

1.3- Hoạt động của Hội đồng quản trị:

1.3.1)- Các cuộc họp của HĐQT Công ty:

TT	Thành viên HĐQT	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Lý do không tham dự họp
1	Ông Hoàng Lê Vượng	7/7	100%	
2	Ông Nguyễn Duy Luân	7/7	100%	
3	Ông Nguyễn Văn Cường	7/7	100%	
4	Ông Nguyễn Quốc Khánh	7/7	100%	
5	Ông Đoàn Minh An	7/7	100%	

Trong năm 2020, HĐQT đã tổ chức các họp mở rộng và các Phiếu lấy ý kiến, nội dung cụ thể như sau:

TT	Số Nghị quyết/ Quyết định	Ngày	Nội dung chính	Tỷ lệ thông qua
1	Số 01-2020/NQ-HĐQT	28/2	1. HĐQT thông qua các nội dung sau: 1.1- Thông qua kết quả hoạt động SXKD, ĐTPT năm 2019. 1.2- Ghi nhận kế hoạch năm 2020 để NĐDVG báo cáo và xin phê duyệt chính thức của Tổng công ty. 2. HĐQT yêu cầu TGD thực hiện các nhiệm vụ: 2.1- Xây dựng kế hoạch SXKD năm 2020. 2.2- Thoái vốn tại DMDC, DHP Lines.	100%
2	Số 02-2020/NQ-HĐQT	28/02	- HĐQT đồng ý bổ nhiệm ông Bùi Nhật Truyền giữ chức vụ Phó Tổng giám đốc phụ trách công tác quản lý và khai thác đội tàu kiêm Trưởng phòng Khai thác tàu biển Công ty	100%
3	Số 03-2020/NQ-HĐQT	28/02	- HĐQT nhất trí thông qua chủ trương tổ chức ĐHĐCĐ thường niên 2020 dự kiến vào ngày 19/4/2020.	100%
4	Thông báo 66/	30/03	HĐQT nhất trí thông qua thời gian tổ chức ĐHĐCĐ thường niên 2020 vào ngày 12/6/2020.	
5	Số 05-2020/NQ-HĐQT	15/06	1. HĐQT giao các chỉ tiêu SXKD, đầu tư - phát triển và một số nhiệm vụ công tác chủ yếu trong năm 2020 cho TGD như sau: 1.1- Kế hoạch SXKD 2020: 1.2- Cho phép thực hiện phương án mua bảo hiểm đội tàu năm 2020/2021 (giá trị tài sản tham gia bảo hiểm) đối với thân tàu và được mua theo thỏa thuận đối với Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I). 2. HĐQT yêu cầu Tổng giám đốc điều hành: 2.1- Xây dựng các kịch bản khác nhau, chủ động ứng phó trong tình hình dịch bệnh Covid-19 vẫn đang có những tác động nghiêm trọng đến hoạt động SXKD. 2.2- Tích cực tìm các phương án và biện pháp có hiệu quả nhằm hoàn thành các chỉ tiêu năm 2020 với các biện pháp cụ thể. 2.3- Đánh giá, phân tích thực trạng các khoản nợ, tính chất nợ và khả năng trả nợ một cách đầy đủ. Quyết liệt tìm biện pháp tái cơ cấu nợ tại các tổ chức tín dụng nhằm lành mạnh hóa tình hình tài chính của doanh nghiệp. Chủ động tính toán các phương án hoạt động của doanh nghiệp trong trường hợp không cơ cấu được nợ, không kiểm soát được tình trạng lỗ kéo dài. 2.4- Cân đối quỹ lương cho người lao động, đặc biệt là lực lượng thuyền viên. Xem xét các chế độ, chính sách, chú trọng công tác	100%

			<p>thu hút và đào tạo thuyền viên để có những quy định phù hợp nhằm động viên khuyến khích người lao động, đảm bảo nguồn lực phục vụ cho đội tàu Công ty có hiệu quả.</p> <p>2.5- Tiếp tục bám sát, xử lý các vấn đề còn vướng mắc và triển khai các thủ tục cần thiết theo đúng trình tự, quy định của pháp luật liên quan trong công tác tái cơ cấu các doanh nghiệp có vốn góp của Công ty.</p> <p>2.6- Thực hiện nghiêm túc việc báo cáo định kỳ và đột xuất (nếu có) để HĐQT có những chỉ đạo kịp thời nhằm hoàn thành kế hoạch SXKD năm 2020</p>	
6	Số 06-2020/NQ-HĐQT	29/10	<p>1. HĐQT đồng ý đề ông Nguyễn Duy Luân tiếp tục giữ chức vụ Tổng giám đốc điều hành Công ty (thời gian đảm nhiệm chức vụ phù hợp với các quy định của pháp luật).</p> <p>2. Nhất trí kéo dài thời hạn đảm nhiệm chức vụ Tổng giám đốc điều hành đối với ông Nguyễn Duy Luân cho đến khi hoàn thiện thủ tục bổ nhiệm lại theo quy định hiện hành.</p> <p>HĐQT yêu cầu Ban điều hành Công ty căn cứ Quy trình bổ nhiệm cán bộ hiện hành của Công ty và các quy định có liên quan để hoàn thiện thủ tục và thực hiện việc bổ nhiệm cán bộ theo quy định.</p>	100%
7	Số 07-2020/NQ-HĐQT	10/11	<p>HĐQT thống nhất giao Ban Điều hành:</p> <p>1.1- Tăng cường các hoạt động sản xuất kinh doanh thông qua hình thức thuê tàu ngoài để khai thác nhằm tăng nguồn thu cho Công ty trong bối cảnh năng lực và số lượng tàu của Công ty còn hạn chế do chưa đầu tư thêm.</p> <p>1.2- Xây dựng lộ trình, phương án và cơ chế thực hiện, đảm bảo đem lại hiệu quả cũng như khuyến khích được cán bộ tham gia vào các hoạt động thuê tàu ngoài.</p>	100%
8	Số 08-2020/NQ-HĐQT	17/12	<p>1. HĐQT Công ty chấp thuận bổ nhiệm lại ông Nguyễn Duy Luân đảm nhiệm chức vụ Tổng giám đốc điều hành Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cho đến thời điểm nghỉ hưu theo quy định của pháp luật hiện hành.</p> <p>2. HĐQT Công ty yêu cầu ông Nguyễn Duy Luân phối hợp chặt chẽ với NĐDPV của DDM thực hiện đúng các cam kết đã nêu trong “Chương trình hành động” nhằm bảo toàn vốn, đảm bảo dòng tiền trả nợ, không để phát sinh các nghĩa vụ tài chính, pháp lý liên quan đến Tổng công ty HHVN.</p>	100%
9	Số 09-2020/NQ-HĐQT	28/12	<p>HĐQT chấp thuận việc chấm dứt hoạt động của dự án đầu tư do Công ty tham gia đầu tư tại Công ty VDS.</p> <p>- Lý do chấm dứt hoạt động:</p> <p>+ Thực hiện Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013 của Thủ tướng về việc “Phê duyệt Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2012-2015”, các bên góp vốn là Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Công ty DDM phải thoái vốn khỏi đơn vị đang quản lý và khai thác Dự án;</p> <p>+ Văn bản số 1027/HHVN-QLVG ngày 25/4/2013 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam chỉ đạo Người đại diện vốn góp tại DDM căn cứ tình hình thị trường nghiên cứu thoái/giảm vốn từng bước tại Công ty VDS;</p> <p>+ Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông thường niên 2013 ngày 26/4/2013 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô.</p>	100%

1.3.2)- Đánh giá công tác quản trị doanh nghiệp:

- Trong năm, HĐQT Công ty đã thực hiện đúng và đầy đủ Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên với tinh thần trách nhiệm cao. HĐQT Công ty đã hỗ trợ, tạo các điều kiện thuận lợi để Tổng giám đốc điều hành hoàn thành nhiệm vụ của mình.

Trong các sự vụ khẩn cấp, đề ra quyết định nhanh chóng phục vụ cho hoạt động điều hành, HĐQT Công ty đã nhóm họp ngay hoặc xin ý kiến các thành viên HĐQT qua điện thoại/E-mail để không làm ảnh hưởng đến công tác điều hành thường nhật của Công ty.

- Một số tồn tại:

+ Mặc dù Công ty đã tích cực phối hợp với các bên liên quan hoàn thành các thủ tục chuyển nhượng tài sản, nhưng do một số lý do khách quan, đến nay, việc thoái vốn tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển VDS vẫn đang tiếp tục thực hiện.

+ Sau khi bàn giao tàu Đông Mai cho PVcomBank (tháng 9/2014), mặc dù HĐQT Công ty đã yêu cầu Tổng giám đốc làm việc để thống nhất với PVcomBank xử lý dứt điểm khoản nợ vay mua tàu nhưng cho đến nay hai bên vẫn chưa thống nhất được nội dung xử lý. Nguyên nhân là do mặc dù Công ty đã nhiều lần yêu cầu hai bên làm việc (bằng văn bản) nhưng PVcomBank còn nhiều khó khăn nên chưa có ý kiến trả lời..

2. Ban Kiểm soát:

2.1- Thành viên và cơ cấu của Ban kiểm soát:

TT	Họ và tên	Chức danh	Số cổ phiếu nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu	Ghi chú
1	Ông Lê Việt Hùng	Trưởng ban	1.000	0,008%	
2	Bà Nguyễn Thị Hằng	Thành viên	0	0%	
3	Bà Nguyễn Thị Thanh Loan	Thành viên	0	0	

2.2- Hoạt động của Ban kiểm soát:

- Trong năm 2020, Ban kiểm soát 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 trong 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, giữa tháng của Ban lãnh đạo Công ty cũng như có đưa ra ý kiến của mình 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 cũng như việc thực hiện các Nghị quyết, quyết định của ĐHĐCĐ và HĐQT.

- Trong năm 2020, Ban kiểm soát đã tiến hành họp 02 cuộc họp để đánh giá tình hình hoạt động SXKD của Công ty đối với hoạt động cả năm 2019 và hết 6 tháng đầu năm 2020. Ngoài ra, Ban kiểm soát đưa ra ý kiến bằng văn bản tại Báo cáo hoạt động kiểm soát cả năm 2019 của Công ty cũng như báo cáo năm 2020 trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2020 (diễn ra tháng 06/2020).

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

3.1- Thù lao Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát:

TT	Nội dung	Năm 2019 (đồng/tháng)	Năm 2020 (đồng/tháng)
1	Thu nhập của thành viên HĐQT không chuyên trách	3.000.000	3.000.000
2	Thu nhập của thành viên Ban kiểm soát không chuyên trách	2.000.000	2.000.000

3.2- Giao dịch cổ phiếu của cổ đông nội bộ:

TT	Người thực hiện giao dịch	Quan hệ với người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu đầu kỳ		Số cổ phiếu sở hữu cuối kỳ		Lý do tăng, giảm (mua, bán, chuyển đổi...)
			Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)	Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)	
1	Nguyễn Duy Luân	Tổng giám đốc	853.562	6,97	1.498.682	12,24	Mua
2	Cao Tiên Dũng	Phó Tổng giám đốc	296.300	2,42	0	0	Bán
3	Nguyễn Thế Hưng	Phó Tổng giám đốc	21.800	0,18	200	0	Bán
4	Công đoàn Công ty	TVHĐQT/P TGD/KTT Đoàn Minh An	211.300	1,73	0	0	Đóng Quỹ sở hữu cổ phần theo quy chế lập quỹ

3.3- Trong năm 2020, 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.

VI. BÁO CÁO TÀI CHÍNH

Ý kiến kiểm toán và Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2020 đã được đăng tải 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 Ủy ban Chứng khoán nhà nước và Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐQT (để biết);
- Lưu: BKS, VTLT.

NDD TRƯỞNG HÁP LUẬT CỦA CTY



Nguyễn Duy Luân