

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN - 2012
CỦA HĐQT CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

Căn cứ chức năng, quyền hạn và nhiệm vụ quy định tại Điều lệ hiện hành, HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô/DDM xin trân trọng báo cáo và trình ĐHĐCĐ thường niên - năm 2012 thông qua một số vấn đề như sau:

Phần thứ nhất:

KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH CHUNG

1- Căn cứ kết quả tự giám sát và báo cáo kiểm toán độc lập của ASC (*có sao gửi kèm theo*), tập thể HĐQT thống nhất kết luận năm 2012 Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô/DDM và các doanh nghiệp có vốn góp đều không hoàn thành chỉ tiêu kế hoạch lợi nhuận như đã được giao. Thực tế đang cho thấy kết quả SXKD năm nay không đạt mức kỳ vọng tối thiểu, tình hình tài chính của doanh nghiệp ngày càng mất cân đối, thua lỗ kéo dài dẫn đến việc mất dần vốn chủ sở hữu, thị giá cổ phiếu sụt giảm...

Tuy nhiên, căn cứ các thông tin thị trường có thể tiếp cận được chúng tôi cũng nhận thấy rằng không chỉ CTCP Hàng hải Đông Đô, mà ngay cả những doanh nghiệp chủ tàu Việt Nam có tiềm lực, kinh nghiệm mạnh hơn hẳn chúng ta như VOSCO, VITRANSCHART, VINASHIP, FALCON... và nhiều tập đoàn, doanh nghiệp hàng hải nước ngoài rất lớn khác cũng đang phải đối mặt với những vấn đề nan giải tương tự. Kết quả SXKD yếu kém của CTCP Hàng hải Đông Đô trong năm 2012 chắc chắn không phải là ngoại lệ duy nhất.

2- Nguyên nhân dẫn đến tình trạng này có rất nhiều, bao gồm cả nguyên nhân khách quan và chủ quan như HĐQT đã trình bày chi tiết trong báo cáo các năm trước. Tuy nhiên, theo nhận định riêng của chúng tôi thì năm nay các nguyên nhân khách quan (*thị trường vận tải biển và kinh tế thế giới tiếp tục khủng hoảng trầm trọng; khả năng tự chủ về tài chính của doanh nghiệp quá yếu; chính sách quản lý tiền tệ - tín dụng và điều hành kinh tế vĩ mô trong nước của Chính phủ...*) vẫn là những tác động trực tiếp và nghiêm trọng hơn các yếu kém chủ quan ở cấp quản trị hay ở cấp quản lý - điều hành doanh nghiệp.

Chúng tôi xin đưa ra một vài dẫn chứng cụ thể như sau:

2.1)- Thị trường vận tải biển thế giới năm 2012 được giới chuyên môn đánh giá là rất tồi tệ và có nhiều diễn biến phức tạp, nằm ngoài dự đoán của các nhà phân tích.

Chỉ số BDI/Baltic Dry Index tháng 02/2012 giảm chỉ còn 647 điểm - gần với mức thấp nhất của giai đoạn khủng hoảng 2008-2011. Đến cuối tháng 10/2012 chỉ số này tăng tới mốc 986 điểm rồi lại tụt xuống mốc 700 điểm vào thời điểm cuối tháng 12/2012, nhưng dù sao vẫn thấp hơn rất nhiều so với mốc 2.032 điểm ở những tháng

cuối năm 2011 hay mốc 11.709 điểm trong tháng 05/2008 (*tức ngay trước khi đại khủng hoảng kinh tế toàn cầu bắt đầu*). Bên cạnh đó, giá tàu đóng mới và giá mua bán tàu đang sử dụng bình quân trên thị trường trong ngoài nước vẫn tiếp tục giảm mạnh, chỉ còn tương đương khoảng 1/4 so với đầu năm 2008 và rất ít có giao dịch thành công.

Tuy nhiên, cũng nên ghi nhận một vài thuận lợi mới là trong 09 tháng đầu năm 2012, giá dầu thế giới đã giảm khoảng 10% so với cùng kỳ năm ngoái (*bình quân chi phí nhiên liệu - dầu nhờn thường chiếm tới trên 60% chi phí khai thác tàu*) và tốc độ sụt giảm giá cước của nhóm tàu dưới handysize (20-35.000 DWT) mà chúng ta quyết định lựa chọn để tập trung đầu tư trong những năm qua thấp hơn rất nhiều so với các nhóm tàu cỡ handymax (35-50.000 DWT), panamax (50-78.000 DWT), capesize (*trên 79.000 DWT*) hay tàu chở dầu, tàu container chuyên dụng loại trên 1.000 TEU/chiếc...

Mặc dù vậy, điều đáng lo ngại và sẽ có tác động lâu dài nhất ở đây chính là lượng “*cung*” trọng tải của đội tàu vận tải biển thế giới vẫn vượt rất xa so với “*nhu cầu*” vận chuyển hàng hóa thực tế trên thị trường thời khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Tỷ lệ mất cân đối nghiêm trọng giữa “*cung*” và “*cầu*” trọng tải trong khu vực Bắc Á, Đông Nam Á và phụ cận lại càng gia tăng hơn sau khi Trung Quốc, cũng như một số nước đang phát triển khác giảm nhu cầu nhập khẩu quặng, nguyên liệu thô... Biến động thời tiết khắc nghiệt (*động đất ở Indonesia, bão và ngập lụt ở Trung Quốc, Philippines...*) trong năm cũng gây ra nhiều khó khăn trong việc bốc xếp hàng hóa, giải phóng tàu cho những chủ tàu hoạt động nhiều ở đây...

2.2)- Tại Việt Nam, chính sách tài khóa mới và chế độ thắt chặt quản lý tiền tệ tuy đã kiềm chế được lạm phát và góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, nhưng cũng gây ra một số hệ lụy xấu cho các doanh nghiệp. Trong thực tế, lãi suất cho vay còn cao - nợ đọng nhiều, chi phí đầu vào lớn, sản phẩm tiêu thụ chậm - tồn kho dài ngày... dẫn đến tình trạng khó quay vòng vốn, nên sản xuất - tiêu dùng đều đình trệ và đương nhiên các doanh nghiệp chuyên làm dịch vụ vận tải ở phân khúc giữa như chúng ta cũng khó khăn theo. Có thể nói là gánh nặng năm cũ chưa xử lý xong đã lại xuất hiện thêm những gánh nặng mới nặng nề hơn.

Như chúng ta đều biết, hầu hết các doanh nghiệp vừa và nhỏ như CTCP Hàng hải Đông Đô vẫn rất khó tiếp cận được với nguồn vốn tín dụng ngân hàng khả dụng và điều đó không chỉ làm cho quy mô sản xuất bị thu hẹp, mà còn đẩy nhiều doanh nghiệp vào tình trạng phải ngừng hoạt động, hoạt động cầm chừng hoặc giải thể/phá sản, số lao động mất việc làm lâu dài ngày càng cao... Chỉ tính trong 09 tháng đầu năm 2012, tuy có khoảng 11.480 doanh nghiệp đăng ký thành lập với tổng số vốn 64.000 tỷ VNĐ (*giảm 68% tổng số lượng doanh nghiệp và giảm 54% số vốn so với cùng kỳ năm 2011*), nhưng cũng có đến hơn 730 doanh nghiệp chính thức đăng ký giải thể và 1.900 doanh nghiệp làm thủ tục ngừng hoạt động...

Chúng ta đã từng rất kỳ vọng vào các gói giải cứu của Chính phủ hoặc những biện pháp xử lý khoản nợ lãi vay đầu tư tồn đọng vốn đang được coi là “*cục máu đông lớn*” gây nghẽn mạch của cả nền kinh tế Việt Nam từ phía các ngân hàng chủ nợ, nhưng đến thời điểm báo cáo vẫn chưa thấy có động thái tích cực nào đáng ghi nhận.

2.3)- Giống như hầu hết các doanh nghiệp bạn bè khác và đúng như đã từng nhận định trong “*Báo cáo thường niên năm 2011 của HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô*”, chúng ta và các doanh nghiệp có vốn góp tiếp tục đối mặt với tình trạng thị trường suy thoái nặng, giá cước cho thuê tàu định hạn liên tục giảm, ít có cơ hội tiếp cận nguồn hàng trong nước hay hàng XNK của Việt Nam..., nên hoạt động khai thác tàu gặp nhiều rủi ro, thu hồi như không đủ bù chi.

Cu thể là:

- Trong bối cảnh phải xử lý nợ xấu tồn đọng, chúng ta tiếp tục chịu áp lực nặng nề do không thể tự thu xếp được khoảng 30 - 40 tỷ VNĐ vốn vay lưu động mỗi năm bởi chính sách thắt chặt tín dụng của các ngân hàng trong nước. Chính vì vậy, đã buộc chúng ta phải áp dụng phương thức cho thuê tàu định hạn là chính xen kẽ với phương thức tự khai thác tàu hoặc cho thuê chuyển để giảm bớt áp lực này. Điều đó cũng đã góp phần làm giảm đáng kể tổng doanh thu đội tàu so với kế hoạch dự kiến.

- Mặc dù Tổng giám đốc điều hành và tập thể CBCNV đã rất cố gắng khắc phục khó khăn, nhưng kết quả quản lý - khai thác đội tàu trong năm 2012 vẫn là thấp nhất trong những năm qua. Mặt khác, theo kế hoạch dự kiến trong năm 2012 sẽ có khoản thu 1,9 tỷ VNĐ từ hoạt động cho thuê văn phòng, bất động sản hiện có (*diện tích sàn tại Lạc Trung, Hà Nội và 47 Lương Khánh Thiện, Hải Phòng...*), nhưng do thị trường nhà đất biến động và nhu cầu thuê văn phòng thực sự rất thấp nên kết quả thực tế không được như mong muốn.

- Ngoài những nguyên nhân rủi ro khách quan như đã báo cáo ở trên, còn có một số nguyên nhân chủ quan khác đã ảnh hưởng rất xấu tới kết quả SXKD chung như:

+ Vụ tàu *Đông Thanh* bị bắt giữ hàng hải tại Hàn Quốc (từ ngày 07-18/04/2012) để đảm bảo cho khiếu nại của những người cung cấp nhiên liệu đối với *Shipping Land Co. (Hàn Quốc)* - với tư cách là Người thuê định hạn (trước đó họ còn nợ chưa thanh toán 136,644 USD tiền cước thuê tàu; sau đó DDM - với tư cách là bên thứ ba có quyền lợi liên quan còn buộc phải đàm phán và trả thay cho *Shipping Land Co.* khoản nợ tiền nhiên liệu là 250.000 USD để giải phóng tàu *Đông Thanh*). Cuối tháng 11/2012, sau khi thuê luật sư làm thủ tục tìm kiếm - kê biên quản thủ tài sản và các lợi ích khác của *Shipping Land* tại Hàn Quốc, DDM đã mạnh dạn làm thủ tục bắt giữ hàng hải ngay tại Singapore con tàu *Sea Mansion* - một trong số tài sản ít ỏi còn lại của họ có thể tiếp cận được và nhận khoản bồi thường trọn gói là 215.000 USD. Số tiền bồi thường này cộng với trị giá của 210,73 tấn FO/12,58 tấn DO do Người thuê tàu để lại trên tàu sau khi bị DDM đơn phương hủy hợp đồng do vi phạm thỏa thuận thanh toán tương đương với khoảng 2/3 tổng số thiệt hại thực tế phát sinh trong vụ việc. Đây là một vụ rủi ro thương mại thường gặp trong những năm gần đây và đã được xử lý tương đối quyết liệt, có bài bản hợp lý.

+ Sự cố bị bắt giữ như đã nói ở trên và bị mẻ chân vịt do bị trôi neo của tàu *Đông Thanh* tại Incheon, Hàn Quốc (đã được Bảo Việt bồi thường bảo hiểm, nhưng mất 29 ngày không vận doanh); Tình trạng chờ xếp/dỡ hàng bị kéo dài hơn so với kế hoạch: tàu *Đông Thanh* (41 ngày) tại Kakinada và tàu *Đông Thọ* (34 ngày) tại Iran; tuy chúng ta đã đòi được 80.000 USD từ Người thuê trong thời gian tàu nằm chờ hàng.

+ Đặc biệt, do thị trường khai thác container suy giảm nghiêm trọng nên tổng số ngày tàu nằm chờ không vận doanh rất cao của cặp tàu Đông Du (30 ngày) và Đông Mai (160 ngày) gây thiệt hại nghiêm trọng cho doanh nghiệp. HĐQT và Tổng giám đốc điều hành đã xây dựng phương án, đề nghị ĐHĐCĐ cho phép bán để chủ động chốt lỗ, nhưng cũng không được cổ đông Nhà nước chấp thuận...

- Trong năm 2012 chỉ có các Chi nhánh DDM đảm bảo thực hiện đúng chỉ tiêu kế hoạch đã được giao mặc dù không được đầu tư bổ sung theo chính sách cắt giảm chi phí - hạn chế đầu tư phát triển hiện hành. Chi nhánh Hải Phòng vẫn duy trì được tốc độ phát triển như đã đạt được trong năm những năm gần đây với doanh thu và lợi nhuận sẽ đảm bảo kế hoạch đã đăng ký. Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục có nhiều chuyển biến tích cực trong các hoạt động SXKD, nhưng do chưa dự kiến đầy đủ các khó khăn về chi phí phát sinh mới trong năm nên chỉ đạt mức tổng lợi nhuận thấp hơn kế hoạch dự kiến.

Phần thứ hai:

KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC CHỈ TIÊU KẾ HOẠCH NĂM 2012

Căn cứ báo cáo tổng kết của Tổng giám đốc điều hành và báo cáo kiểm toán độc lập của ASC, kết quả hoạt động năm 2012 của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô thể hiện như sau:

A- KẾT QUẢ SXKD NĂM 2012

a)- Tổng hợp các chỉ tiêu thực hiện năm 2012 (xin tham khảo chi tiết tại **Bảng số 01** kèm theo):

- **Tổng doanh thu** : 304.519.467.757 VNĐ (bằng 89,23% KH năm)
- **Tổng chi phí** : 373.660.842.319 VNĐ (bằng 112,4% KH năm)
- **Lợi nhuận** : (-) 69.141.374.563 VNĐ (trong đó đã bao gồm lỗ do chênh lệch tỷ giá là 6,7 tỷ VNĐ; trích dự phòng khoản đầu tư tài chính vào các doanh nghiệp có vốn góp là 11 tỷ VNĐ).

b)- Về kết quả kinh doanh vận tải biển: Tổng doanh thu cả năm 2012 của đội tàu đạt **256,2 tỷ VNĐ**. Như vậy, nếu so sánh với chỉ tiêu kế hoạch năm 2012, hoạt động kinh doanh vận tải biển chỉ đạt 81,7% kế hoạch doanh thu đề ra (chi tiết xin xem **Bảng số 02** kèm theo).

c)- Về kết quả kinh doanh dịch vụ, khác: Tổng doanh thu cả năm hoạt động này đạt 48.295.993.601 VNĐ. Trong đó:

- Cho thuê thuyền viên : 1.776.073.022 VNĐ (bằng 296% KH năm)
- Cho thuê văn phòng : 275.986.662 VNĐ (bằng 14,4% KH năm)
- Dịch vụ hàng hải : 202.542.952 VNĐ (bằng 368% KH năm)
- Chi nhánh Hải Phòng : 18.973.315.416 VNĐ (bằng 146% KH năm)
- Chi nhánh Tp. HCM : 16.878.236.841 VNĐ (bằng 141% KH năm)
- Khác : 10.189.838.709 VNĐ

B- VỀ TỔNG CHI PHÍ

Tổng chi phí cả năm 2012 là **373.660.842.319 VNĐ** (bằng 112% KH năm)

Trong đó:

a)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí cho hoạt động vận tải biển là **316,3 tỷ VNĐ** - bằng 102,5% kế hoạch năm.

b)- Chi phí khác:

- Chi phí hoạt động SXKD Chi nhánh Hải Phòng là **18,7 tỷ VNĐ** - bằng 146% KH năm.

- Chi phí hoạt động SXKD Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh là **15,8 tỷ VNĐ** - bằng 146,7% KH năm.

- Chi phí hoạt động khác là **2,7 tỷ VNĐ** (bao gồm: giá vốn tiền dầu do VINAFCO trả; tiền phạt chậm nộp thuế TNDN sau khi chuyển nhượng đất tại số 11 Biệt Thự, Nha Trang và giá trị còn lại của xe ô tô FORD 29T-9874 sau khi thanh lý).

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

C- TỔNG LỢI NHUẬN

Kết quả hoạt động năm 2012 lỗ (- 69,1 tỷ VNĐ), kế hoạch năm 2012 là lỗ 31,2 tỷ VNĐ. Trong đó:

a)- Lợi nhuận từ các Chi nhánh:

- Chi nhánh Hải Phòng đạt **264 triệu VNĐ/200 triệu VNĐ** (132% KH năm)

- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh đạt **01 tỷ VNĐ/1,2 tỷ VNĐ** (86% KH năm).

b)- Lợi nhuận từ hoạt động khác:

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

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

- Hoạt động khác: **6,4 tỷ VNĐ**.

- Hoạt động tài chính: - **16,8 tỷ VNĐ**;

(Xin tham khảo chi tiết tại Bảng số 01)

c)- Lợi nhuận từ hoạt động vận tải biển:

Do không đảm bảo kế hoạch doanh thu đề ra, trong khi các chi phí có phần tăng cao nên trong năm 2012 hoạt động vận tải biển phải chịu khoản lỗ **60,1 tỷ VNĐ**.

D- VỀ ĐẦU TƯ - PHÁT TRIỂN

- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh hoàn tất kế hoạch đầu tư theo quy định. Theo đó, tổng giá trị đầu tư 02 đầu kéo container Mỹ nhãn hiệu Freight Line đã qua sử dụng vừa mới mua thêm là **1.112.473.456 VNĐ**.

- Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng đã hoàn tất việc đầu tư 01 đầu kéo container Mỹ nhãn hiệu Freight Line và 01 somi rơ moóc với tổng giá trị đầu tư được HĐQT phê duyệt là **556.609.091 VNĐ**.

- Thực hiện Nghị quyết ĐHĐCĐ năm 2011 và Nghị quyết của HĐQT Công ty, Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo bộ phận nghiệp vụ lập phương án bán cặp tàu Đông Du/Đông Mai để chốt lỗ. Tuy nhiên, do không được các cổ đông thông qua nên vẫn phải tiếp tục tìm phương án khai thác cặp tàu này.

E- VỀ LAO ĐỘNG VÀ THU NHẬP

a)- Lao động: Đến 31/12/2012, toàn doanh nghiệp chỉ còn **464 lao động** và giảm 39 người so với 31/12/2011 (Cơ quan Công ty: 55 người; Chi nhánh Hải Phòng:

41 người; Chi nhánh TP. HCM: 27 người; Văn phòng Trung tâm QL-ĐT&HL lao động hàng hải: 16 người; SQTV: 325 người).

b)- Thu nhập: Thu nhập bình quân đạt **12.331.676 VNĐ/người/tháng** - tính cả thuyền viên đi tàu, cụ thể:

- Cơ quan Công ty: Bình quân 8.394.260 VNĐ/người/tháng (Cán bộ điều hành các cấp: 23.378.022 VNĐ/người/tháng; Nhân viên quản lý, nghiệp vụ: 7.472.183 VNĐ/người/tháng; Lao động phục vụ: 4.101.620 VNĐ/người/tháng).

- Văn phòng Trung tâm QL-ĐT&HL lao động hàng hải: 5.908.261 VNĐ/người/tháng (Nhân viên quản lý và nghiệp vụ: 6.166.683 VNĐ/người/tháng; Lao động phục vụ: 4.285.670 VNĐ/người/tháng).

- Chi nhánh Tp.HCM : Bình quân 8.061.552 VNĐ/người/tháng

- Chi nhánh Hải Phòng : Bình quân 7.409.900 VNĐ/người/tháng

- SQTV đi tàu : Bình quân 15.815.435 VNĐ/người/tháng

Theo kế hoạch năm đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2011 phê duyệt, thì tổng quỹ lương kế hoạch năm 2012 là 50.204.933.945 VNĐ. Thực hiện cả năm là 44.138.934.876 VNĐ (bằng 87,9% so với kế hoạch năm), còn dư 06 tỷ VNĐ.

Tỷ lệ thực hiện thấp hơn mức trung bình của kế hoạch năm là do số thuyền viên thuê ngoài trong năm thấp, ngày tàu nằm không vận doanh cao (đặc biệt là tàu Đông Mai/Đông Thanh) nên lương của khối SQTV cũng giảm đáng kể và còn khoản quỹ lương dự phòng khá cao chưa dùng đến.

G- VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CÓ VỐN GÓP

1- Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng/DHP Lines:

Mặc dù đã quyết định thay đổi nhân sự điều hành và áp dụng thành công một số biện pháp quản lý mới, nhưng kết quả hoạt động cả năm 2012 của DHP Lines chỉ đạt:

+ Doanh thu: **đạt 10,3 tỷ VNĐ**

+ Lợi nhuận: **-1,2 tỷ VNĐ**

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

- Do biến động mạnh của thị trường vận tải biển và sự sụp đổ của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam, kết quả hoạt động cả năm 2012 của VDS tiếp tục rất hạn chế.

Cụ thể như sau:

+ Doanh thu: **11,1 tỷ VNĐ**

+ Lợi nhuận: **- 27 tỷ VNĐ**

3- Công ty cổ phần phát triển Hàng hải Đông Đô/DMDC:

- DMDC đã ký hợp đồng làm đại lý vé máy bay cho một đại lý cấp 1 trong khuôn khổ chủ trương tạm thời tiếp tục duy trì hoạt động của doanh nghiệp. Qua một thời gian hoạt động, doanh thu từ mảng hoạt động mới này là **1,1 tỷ VNĐ** với lợi nhuận là **18,7 triệu VNĐ**.

H- ĐÁNH GIÁ VỀ HIỆU QUẢ CÔNG TÁC QUẢN LÝ - ĐIỀU HÀNH CHUNG

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

1.1)- Tính đến hết 31/12/2012, DDM đã đề PSC ghi nhận 40 lỗi (*chủ yếu là các lỗi 16, 17, 99*), nhưng không có lỗi nào dẫn tới bị lưu giữ hàng hải. Trong khi đó, có tới 50 tàu biển treo cờ Việt Nam khác (*trong đó có 15 tàu thuộc Tcty HHVN*) bị PSC nước ngoài lưu giữ với 148 lỗi 30.

Có thể coi đây là một trong những thành công hơn hẳn các năm trước của tập thể CBCNV và đặc biệt là của những cá nhân lãnh đạo có liên quan.

1.2)- Tuy số ngày tàu không vận doanh tăng cao, nhưng tỷ lệ ngày tàu tự khai thác cũng tăng hơn nhiều so với năm trước. Các bộ phận chuyên môn - nghiệp vụ cũng đã tích cực phối hợp thực hiện những biện pháp quản lý nhiên liệu hiệu quả hơn như:

- + *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 đảm bảo giá cả và chất lượng*
- + *Thường xuyên nhắc nhở thuyền viên thực hiện nghiêm quy trình bảo quản, bảo dưỡng máy móc, thiết bị*
- + *Áp dụng nhiều biện pháp nhằm kiểm tra chặt chẽ việc tiêu hao nhiên liệu thực tế và thu hồi lượng nhiên liệu dư thừa để tiếp tục sử dụng.*

2- Về kết quả thực hiện các nội dung khác theo yêu cầu của ĐHĐCD và HĐQT:

2.1)- Đã hoàn tất một số nhiệm vụ sau:

+ *Tiếp tục thực hiện khá tốt định hướng tổ chức SXKD, đầu tư phát triển và các biện pháp chống khủng hoảng như đã được phê duyệt.*

+ *Hoàn tất việc thay đổi người đại diện phần vốn và nhân sự lãnh đạo tại Cty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô/VDS và CTCP Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng/DHP Lines. Kể từ tháng 07/2012, chính việc này đã gián tiếp làm thay đổi mạnh mẽ hiệu quả công tác tổ chức, quản lý - điều hành nói chung, kết quả SXKD nói riêng của DHP Lines.*

+ *Sáp nhập Phòng QHQT-XKLD&PC vào Phòng Hàng hải, đưa về làm việc tập trung tại Hà Nội với tên gọi mới là Phòng Pháp chế - An toàn Hàng hải.*

+ *Chuyển toàn bộ bộ phận nối dài của Phòng KT-VT tại Hải Phòng và một phần Trung tâm QL-ĐT&HL lao động hàng hải về làm việc tại Cơ quan Công ty.*

+ *Tiến hành thủ tục kê biên quản thủ tài sản và bắt giữ hàng hải thành công tàu Sea Mansion của Shipping Land để đòi được khoản tiền bồi thường là 215.000 USD, giảm thiểu thiệt hại trong vụ tàu Đông Thanh bị bắt giữ hàng hải tại Hàn Quốc...*

+ *Giảm thiểu số lượng lao động thuyền viên không cần thiết giữ lại và bổ sung lao động mới có tuổi đời thấp, có điều kiện sử dụng lâu dài...*

+ *Sau khi đã áp dụng nhiều biện pháp cắt giảm chi phí (giảm chi phí lãi vay, chi phí quản lý, chi phí đầu bến; tăng cường công tác quản lý vật tư - nhiên liệu, quản lý thuyền viên...), đến hết 31/12/2012 các bộ phận tham mưu - nghiệp vụ đã tiết kiệm được **10,6 tỷ VNĐ/9,7 tỷ VNĐ** kế hoạch đăng ký tiết giảm cả năm. Đây là một trong những thành công đáng được ghi nhận trong năm vừa qua của khối quản lý - điều hành.*

Cu thể như sau:

+ *Trung tâm QL-ĐT&HL lao động hàng hải: 1.222.189.982 VNĐ*

+ Phòng PC&ATHH: 355.091.260 VNĐ

+ Phòng KT&VT: 2.550.000.000 VNĐ (chủ yếu là về dầu nhờn - nhiên liệu)

+ Phòng KTTB&DVHH: 3.260.062.202 VNĐ

+ Phòng TC-KT: 2.958.890.172 VNĐ

+ Phòng Tổng hợp: 234.387.879 VNĐ.

+ Tổng giám đốc điều hành cũng đã áp dụng thành công nhiều biện pháp quản lý nội bộ mới như: điều chỉnh định mức kinh tế - kỹ thuật đội tàu; xây dựng mức lương chức danh mới đối với bộ phận lao động gián tiếp; thành lập các tiểu ban/tổ công tác chuyên trách với những nhiệm vụ rất cụ thể (triển khai Công ước Lao động hàng hải MLC và Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng; chào bán tàu container; nghiên cứu phương án giảm/thoái vốn tại VDS; bắt giữ hàng hải tàu Sea Mansion của Shipping Land; quản lý - khai thác chuyên sâu nhóm tàu container...); áp dụng nhiều biện pháp chống ăn cắp gạo và hàng hóa vận chuyển trên tàu; tổ chức giám sát và xử lý kịp thời một số vụ việc liên quan đến chế độ tiếp nhận - sử dụng nhiên liệu, vật tư trên tàu...

2.2)- Nội dung chưa hoàn tất:

+ Việc khai thác các bất động sản hiện có: Đã thành lập “Nhóm quản lý và khai thác các tài sản không phải là phương tiện vận tải” nhưng do thị trường cho thuê vẫn phồng tại địa bàn Hà Nội và Hải Phòng đang rất xấu nên chưa khai thác được nhóm tài sản này.

3- Về việc sử dụng và quản lý sỹ quan, thuyền viên:

- Hiện tại Trung tâm QLĐT&HLLĐ hàng hải đang quản lý 325 SQTV (168 người đang đi tàu của DDM/119 người dự trữ/38 người đang cho thuê). Riêng số thuyền viên là thủy thủ, thợ máy, thủy thủ trưởng và phục vụ viên thì nay đã có thể tự đáp ứng nhu cầu tự thân, cũng như cho thuê (riêng trường hợp thuyền viên là thợ điện, cấp dưỡng, thợ cá, thủy thủ trưởng, thủy thủ phó thiếu hụt sẽ do Tổng giám đốc điều hành lập kế hoạch và trình HĐQT phê duyệt bổ sung khi cần thiết), chỉ còn thiếu một số ít sỹ quan quản lý có trình độ chuyên môn cao.

- Nhằm cắt giảm chi phí về lương/ BHXH, năm 2012 Trung tâm QLĐT&HLLĐ hàng hải đã rà soát, chấm dứt HĐLĐ với nhiều SQT không đáp ứng được yêu cầu về sức khỏe, chuyên môn. Ngoài ra, nhằm giảm chi phí trả cho thuyền viên thuê ngoài, Trung tâm cũng đã tăng cường sử dụng số thuyền viên được huấn luyện - đào tạo nâng cao trong năm 2011 (mức giảm chi phí bù lương cho thuyền viên thuê ngoài trong năm ước 750 triệu VNĐ).

I- KẾT QUẢ GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG CỦA TỔNG GIÁM ĐỐC ĐIỀU HÀNH VÀ CÁC CÁN BỘ THUỘC DIỆN QUẢN LÝ TRỰC TIẾP CỦA HĐQT:

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

Tuy nhiên, mặc dù đã tổ chức thực hiện có kết quả hầu hết các nghị quyết liên quan của HĐQT, nhất là trong việc chủ động kiểm chế thua lỗ, tiết giảm chi phí và kiểm soát - xử lý các rủi ro phát sinh trong bối cảnh thị trường tiếp tục suy thoái nặng nề, khả năng tài chính doanh nghiệp vô cùng yếu kém, nhưng trong thực tế các cán bộ quản lý liên quan chưa hoàn thành chỉ tiêu doanh thu kinh doanh vận tải biển năm 2012 và để xảy ra một số tổn thất kinh tế, phải được kiểm điểm rút kinh nghiệm thêm.

Một số công việc làm chưa tốt hoặc chưa triển khai đúng tiến độ cũng đã được Tổng giám đốc điều hành tổ chức thực hiện ngay sau khi có ý kiến chỉ đạo bằng văn bản của HĐQT hay những khuyến cáo trực tiếp giữa hai kỳ họp của Chủ tịch HĐQT. Có thể nói, Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ thuộc quyền càng 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 các khoản nợ đến hạn, nhờ vậy tiếp tục cân chỉnh được nguồn tiền và đảm bảo chi phí tối thiểu phục vụ nhu cầu SXKD hàng ngày, không đẩy doanh nghiệp vào tình trạng nợ lương hoặc nợ BHXH quá hạn như rất nhiều doanh nghiệp bạn.

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

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

Phần thứ ba:

DỰ KIẾN KẾ HOẠCH, GIẢI PHÁP TỔ CHỨC SXKD VÀ ĐẦU TƯ - PHÁT TRIỂN NĂM 2013

A- NHẬN ĐỊNH SƠ BỘ VỀ XU THẾ THỊ TRƯỜNG NĂM 2013:

1- Tại cuộc họp thường kỳ ngày 07/11 vừa qua, Ủy ban Châu Âu/EC dự báo kinh tế Châu Âu vẫn suy thoái sâu trong khi tốc độ phục hồi tăng trưởng hai năm tới sẽ rất chậm chạp. Cụ thể: Kinh tế EU sẽ giảm 0,25% năm 2012 và có thể tăng trưởng 0,5% vào năm sau. Trước đó, EC cũng đã dự báo kinh tế EU sẽ không tăng trưởng

trong 2012 và tăng 1,3% năm 2013. Riêng nền kinh tế của các nước Khu vực Eurozone giảm 0,3% năm 2012 và chỉ tăng khoảng 01% vào năm sau.

Theo Bộ Thương mại Mỹ, nền kinh tế lớn nhất thế giới mở rộng với tốc độ tăng trưởng Quý III/2012 khoảng 02% là nhờ vào mức gia tăng lớn trong chi tiêu của Chính phủ cũng như tiêu dùng cá nhân. Hãng Goldman Sachs cho rằng, mặc dù Sandy - cơn bão lớn nhất trong 50 năm qua sẽ làm giảm tốc độ tăng trưởng trong Quý IV khoảng 0,3% nhưng GDP cả năm của Mỹ vẫn có thể đạt mức 02% và sẽ tăng nhiều hơn vào đầu năm 2013 nhờ các hoạt động tái thiết sau bão. Cục Thống kê quốc gia Trung Quốc vừa công bố số liệu cho thấy, trong 09 tháng đầu năm 2012 nền kinh tế thứ hai thế giới này tăng trưởng 7,7% và dự kiến sẽ đạt 7,8% vào cuối năm, lớn hơn mục tiêu 7,5% đề ra vào đầu năm - mức thấp nhất kể từ năm 2004.

2- Tại Việt Nam, theo Nghị quyết phiên họp Chính phủ thường kỳ Tháng 09/2012, nếu so với mức tăng 5,77% của 09 tháng đầu năm 2011, thì tốc độ tăng GDP 09 tháng năm nay thấp hơn tới 1,04 điểm phần trăm, tương ứng với 4,73% trong điều kiện cả nước tập trung thực hiện mục tiêu ưu tiên kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô. Tình hình kinh tế vĩ mô vẫn còn nhiều khó khăn, thách thức, chỉ số giá tiêu dùng đang có xu hướng tăng trở lại, nhưng tình trạng nợ xấu ngân hàng vẫn chưa được giải quyết, thị trường tài chính - tiền tệ còn nhiều phức tạp, sản xuất kinh doanh chậm hồi phục... Do vậy, theo dự báo mới nhất của Tổng cục Thống kê thì GDP cả nước năm nay sẽ chỉ ước đạt khoảng 5,1- 5,2%.

Năm 2013 là năm bản lề của Kế hoạch 5 năm, nhưng rất nhiều chỉ tiêu sau 2 năm thực hiện vẫn còn thấp so với mức đề ra. Mục tiêu tổng quát năm 2013 của Chính phủ là phấn đấu ưu tiên kiềm chế lạm phát (ở mức 7-8%), ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì tăng trưởng ở mức hợp lý (khoảng 5,5%) gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, nâng cao chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh, đồng thời bảo đảm phúc lợi, an sinh xã hội và đời sống của nhân dân. Tuy nhiên, dư luận chung đánh giá rằng năm 2013 vẫn là một trong những năm không dễ dự báo nếu chỉ căn cứ đơn thuần vào những diễn biến tình hình thực tế của năm 2012 và các yếu tố tác động khác sẽ diễn ra trong thời gian sắp tới...

3- Các dự báo đều thống nhất nhận định, kinh tế thế giới năm 2013 không mấy khả quan so với năm 2012, thậm chí một số dự báo còn cho rằng khủng hoảng kinh tế thế giới sẽ lên tới đỉnh điểm vào năm tới. Trong "*Báo cáo triển vọng kinh tế thế giới*" mới phát hành gần đây, IMF dự báo kinh tế thế giới chỉ tăng 3,6% trong năm 2013 - thấp hơn mức 3,9% dự báo vào tháng 7/2012. IMF cũng cho rằng sẽ có những bước thụt lùi mới trong sự phục hồi của nền kinh tế thế giới và sự bất ổn định tác động mạnh đến triển vọng của kinh tế toàn cầu. Tình trạng xấu đi của cuộc khủng hoảng nợ công tại Eurozone tiếp tục đẩy các nước trong khu vực kinh tế quan trọng này vào suy thoái. Riêng với Mỹ, mức tăng trưởng sẽ ở mức 2,2%. Kinh tế Trung Quốc tiếp tục đóng vai trò động lực trong khu vực, có thể sẽ tăng trưởng nóng 8,2% vào năm tới do các biện pháp nới lỏng áp dụng gần đây phát huy tác dụng...

4- Là doanh nghiệp vận tải biển đang hoạt động trên cơ sở một nền tảng tài chính yếu kém và trong bối cảnh kinh tế thế giới vẫn suy thoái nghiêm trọng, chắc chắn trong năm 2013 CTCP Hàng hải Đông Đô của chúng ta sẽ không chỉ vẫn tiếp tục phải đối đầu với những khó khăn như đã được phân tích ở các báo cáo kỳ trước, mà còn gặp thêm nhiều thách thức mới. Dự kiến trong năm 2013 tổng số ngày tàu

không vận doanh sẽ còn tăng cao hơn so với năm 2012 và thậm chí cả hai tàu container chuyên dụng có thể phải nằm neo chờ không hoạt động lâu dài, các tàu còn lại sẽ có doanh thu/lợi nhuận thấp. Đồng thời, mã cổ phiếu DDM đã bị hủy niêm yết trên Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh từ 10/4/2013 và nếu như Tiểu ban Kinh tế hàng hải trực thuộc Hiệp hội Chủ tàu Châu Á/ASF dự báo đúng, thì ngành vận tải biển tiếp tục suy thoái sâu hơn và tình trạng này sẽ còn kéo dài ít nhất tới hết năm 2014...

B- MỘT SỐ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CƠ BẢN:

Xuất phát từ nhận định này, tại Phiên họp thường kỳ tháng 11/2012 HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã nhất trí thông qua và xin trình ĐHĐCĐ thường niên quan điểm định hướng cho việc xây dựng kế hoạch SXKD. đầu tư - phát triển năm 2013, cũng như giải pháp thực hiện liên quan như sau:

1)- Cho dù tình hình thị trường không mấy khả quan, nhưng hoạt động vận tải biển vẫn phải giữ vai trò chủ đạo trong việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch năm 2013. Do vậy, để chủ động giảm thiểu những tác động xấu của thị trường nhiên liệu và khó khăn trong tìm kiếm hàng hóa sẽ phải tiếp tục tìm kiếm khách hàng hoặc đối tác hợp tác kinh doanh mới để khai thác các tàu biển hiện có và tránh bị “off-hire” trong quá trình khai thác, đồng thời cần xiết chặt hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật và quản lý chi phí...

Tuy nhiên, HĐQT chỉ trình xin ĐHĐCĐ thường niên năm 2012 thông qua các chỉ tiêu kinh tế ở mức khả thi so với dự báo tình hình thị trường và khả năng tổ chức thực hiện của doanh nghiệp nhất (*về cơ bản lấy kết quả thực hiện của năm 2012 làm cơ sở và cộng thêm khoảng trên dưới 10% kỳ vọng*).

Trong đó:

+ *Vẫn cần đặc biệt quan tâm đến khả năng khai thác cặp tàu container (bao gồm cả việc tìm phương án hợp tác khai thác các tàu container chuyên dụng này trong khi các ngân hàng cầm cố chưa có hướng xử lý cụ thể hoặc phải nằm neo chờ lâu dài) và tàu Đông Thanh (có trọng tải, giá trị đầu tư còn lại lớn nhất đội tàu hiện có).*

+ *Tiếp tục rút kinh nghiệm về việc hoạt động tự khai thác tàu trong thời gian vừa qua. Các bộ phận nghiệp vụ phải đặc biệt quan tâm đến việc tìm hiểu kỹ càng thông tin về khách hàng, nguồn hàng, địa điểm xếp dỡ... nhằm chủ động phòng tránh các rủi ro, thiệt hại không đáng có.*

b)- Tiếp tục thực hiện định hướng tổ chức SXKD và các biện pháp đối phó khủng hoảng như đã được ĐHĐCĐ thường niên các năm 2010 - 2012 thông qua.

Trong đó cần đặc biệt quan tâm:

+ *Duy trì việc thực hiện đồng bộ các hoạt động quản lý - điều hành nghiêm khắc với mục tiêu giảm thiểu rủi ro và chi phí chung trên cơ sở một hệ thống định mức kinh tế - kỹ thuật hợp lý, cũng như chính sách quản trị tài sản - tiền vốn minh bạch.*

+ *Tiếp tục thực hiện chủ trương tạm dừng đầu tư phát triển mới, trừ việc có thể cho phép Chi nhánh DDM tại Tp. Hồ Chí Minh mua thêm 02 xe đầu kéo container để tận dụng cơ hội thị trường địa phương tăng năng lực khai thác đội xe container bằng nguồn vốn tự có.*

+ Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động kinh doanh dịch vụ phụ như: dịch vụ vận tải bộ, đại lý vận tải container và tích cực trong việc tìm kiếm khách hàng để cho thuê hoặc tổ chức khai thác tận dụng các bất động sản hiện có....

+ Hoạch định rõ ràng một kế hoạch đào tạo - tuyển dụng - huấn luyện nguồn nhân lực có thể sử dụng lâu dài, nhất là chuyên viên quản lý - khai thác tàu và sỹ quan quản lý các cấp và xác định rõ người chịu trách nhiệm cụ thể.

2)- Tiếp tục chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp có vốn góp duy trì hoạt động, chờ thời cơ tái cơ cấu doanh nghiệp và khôi phục sản xuất cho đến khi các cổ đông có quyết định ngừng kinh doanh hoặc giải thể, tuyên bố phá sản theo luật định.

C- DỰ KIẾN MỘT SỐ CHỈ TIÊU KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2013 (xin tham khảo **Bảng số 3**):

Sau khi cân nhắc tình hình thực tế ở thời điểm báo cáo, HĐQT nhất trí trình ĐHĐCĐ thường niên 2012 xem xét, thông qua các chỉ tiêu kế hoạch cơ bản năm 2013 như sau:

1)- Kế hoạch doanh thu: 288 tỷ VNĐ (bằng 97% thực hiện 2012)

a)- Doanh thu vận tải biển: Dự kiến là **259,1 tỷ VNĐ** (bằng 101% thực hiện năm 2012). Cụ thể:

Đơn vị tính: VNĐ (tỷ giá: 20.865 VNĐ/USD).

STT	TÊN TÀU	KH DOANH THU	GHI CHÚ
1	Đông An	36.876.905.325	Tháng 02/2013 lên đà, thời gian khai thác 334 ngày.
2	Đông Ba	19.028.880.000	Thời gian khai thác 360 ngày.
3	Đông Du	12.777.204.000	Thời gian khai thác 180 ngày.
4	Đông Mai	12.777.204.000	Thời gian khai thác 180 ngày.
5	Đông Phong	36.907.889.850	Tháng 4/2013 lên đà, thời gian khai thác 334 ngày.
6	Đông Phú	32.173.830.000	Thời gian khai thác 360 ngày.
7	Đông Thanh	84.799.359.125	Tháng 11/2013 lên đà, thời gian khai thác 334 ngày.
8	Đông Thọ	23.748.543.000	Thời gian khai thác 360 ngày.
	Tổng cộng:	259.089.816.000	

b)- Doanh thu của các Chi nhánh và hoạt động khác:

- Chi nhánh Hải Phòng: 14,5 tỷ VNĐ (bằng 77,5% thực hiện năm 2012)

- Chi nhánh TP.HCM: 12,5 tỷ VNĐ (bằng 70% thực hiện năm 2012)

- Cho thuê văn phòng: 1, 16 tỷ VNĐ (bằng 420% thực hiện năm 2012)

- Cho thuê và XK TV: 0, 7 tỷ VNĐ (bằng 167% thực hiện năm 2012)

- Dịch vụ hàng hải: 50 triệu VNĐ (bằng 25% thực hiện năm 2012).

2)- Kế hoạch chi phí:

a)- Kế hoạch chi phí đội tàu: Dự kiến chi phí cho đội tàu là 296,25 tỷ VNĐ - bằng 103,25% so với ước thực hiện 2012.

Trong đó:

- Chi phí “Khấu hao cơ bản” được tạm tính theo mức giảm khấu hao 75% so với quy định của Bộ Tài chính;

- Chi phí sửa chữa lớn được tính cho chi phí sửa chữa trên đà của các tàu Đông Thọ, Đông An, Đông Phong và Đông Thanh.

- Chi phí “Bảo hiểm” được tính theo mức thỏa thuận với các đơn vị bảo hiểm.

b)- Chi phí quản lý doanh nghiệp: Dự kiến là **14,86 tỷ VNĐ** - bằng 101,68% ước thực hiện năm 2012. Trong đó, chi phí BHXH, BHYT, BHTN tính với tỷ lệ trích nộp là 21% và chưa tính tới phương án điều chỉnh theo quy định mới của Luật Lao động (dự kiến áp dụng từ ngày 01/05/2013).

c)- Chi phí của các chi nhánh:

- Chi phí của Chi nhánh Hải Phòng: **14,3 tỷ VNĐ** (bằng 77,2% thực hiện năm 2012)

- Chi phí của Chi nhánh Tp. HCM: **11,65 tỷ VNĐ** (bằng 68,5% thực hiện năm 2012)

3)- Kế hoạch lợi nhuận: Dự kiến lợi nhuận từ khai thác đội tàu là **-37,163 tỷ VNĐ** và tổng lợi nhuận là **-40 tỷ VNĐ**

Trong đó:

3.1)- Lợi nhuận SXKD:

a)- Đội tàu: Được tính toán trên cơ sở doanh thu, chi phí đội tàu năm 2013 (với mức khấu hao giảm khấu hao kế hoạch là 75%) dự kiến như sau:

STT	TÊN TÀU	KH LỢI NHUẬN (VNĐ)	GHI CHÚ
1	Đông Ba	914.643.000	
2	Đông An	2.027.233.000	
3	Đông Phong	1.615.122.000	
4	Đông Thọ	9.319.000	
5	Đông Du	-14.565.426.000	
6	Đông Mai	-16.821.343.000	
7	Đông Phú	-799.815.000	
8	Đông Thanh	-9.543.159.000	
	Tổng cộng:	-37.163.426.000	

b)- Lợi nhuận từ các mảng hoạt động khác:

- Chi nhánh Hải Phòng: **200 triệu VNĐ** (bằng 100% ước thực hiện năm 2012)

- Chi nhánh Tp. HCM : **850 triệu VNĐ** (bằng 85% ước thực hiện năm 2012)

- Cho thuê văn phòng : **860 triệu VNĐ** (bằng 740% ước thực hiện năm 2012)

- Cho thuê và XKTV : **150 triệu VNĐ** (bằng 740% ước thực hiện năm 2012)

- Dịch vụ hàng hải : **40 triệu VNĐ** (bằng 47,2% ước thực hiện năm 2012)

3.2)- Lợi nhuận từ hoạt động tài chính: **- 5.000.000.000 VNĐ**, chủ yếu là chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại các khoản vay ngoại tệ và chênh lệch tỷ giá trong thanh toán.

C- KẾ HOẠCH LAO ĐỘNG - TIỀN LƯƠNG (Xin tham khảo **Bảng số 04**):

1)- Về lao động:

Đến hết 31/12/2012, toàn Công ty có 464 lao động. Trong năm 2013, dự kiến số là 476 người, trong đó:

- Dự kiến khối vận tải biển tăng 12 lao động, cụ thể:

+ Trung tâm thuyền viên tăng 25 người là sinh viên mới tốt nghiệp; giảm 15 người là những thuyền viên không đáp ứng nhu cầu.

+ Cơ quan Công ty tuyển dụng thêm 02 người cho P.KTTB&DVHH.

2)- Về tiền lương:

Trên cơ sở kế hoạch SXKD như đã trình bày ở trên và kế hoạch lao động năm 2013, đồng thời nhằm đảm bảo các yếu tố khác (có tính tới sự biến động của số cán bộ quản lý được điều động đi tàu sẽ trở lại làm việc gián tiếp; chính sách của Nhà nước về mức lương tối thiểu ...), thì Tổng quỹ tiền lương kế hoạch năm 2013 dự kiến là 47,83 tỷ VNĐ (bao gồm cả 5% dự phòng khối vận tải biển) - bằng 101% so với ước thực hiện năm 2012.

Tuy nhiên, HĐQT phối hợp với Đảng ủy, Công đoàn và Tổng giám đốc điều hành xây dựng phương án giảm chi 05-10% mức lương hàng tháng so với mức lương bình quân năm 2013, nhưng sẽ dành cho HĐQT/Tổng giám đốc điều hành một quỹ tiền thưởng riêng nằm trong tổng quỹ lương này để trực tiếp động viên từng người lao động khi họ có công lao, đóng góp đặc biệt cho doanh nghiệp.

2.1)- Tiền lương khối vận tải biển:

- Quỹ tiền lương khối thuyền viên là 31,26 tỷ VNĐ (tính cả tiền thưởng NSLĐ của đội tàu) - bằng 97,3% so với ước thực hiện năm 2012, trong đó:

+ Quỹ lương trả cho thuyền viên trực tiếp đi tàu theo đơn giá là 113 VNĐ/1.000 VNĐ doanh thu - áp dụng cho các tàu Đông Phong, Đông An, Đông Ba, Đông Thọ, Đông Phú và trả theo lương chức danh - áp dụng cho các tàu Đông Du, Đông Mai và Đông Thanh: 25,028 tỷ VNĐ.

+ Lương cho thuyền viên khi sửa chữa tàu: 0,896 tỷ VNĐ.

+ Thưởng năng suất lao động: 1,325 tỷ VNĐ.

+ Tiền làm ngoài giờ: 0,63 tỷ VNĐ.

+ Phụ cấp thu hút, bù lương đối với các chức danh quản lý (thuyền/máy trưởng, thuyền phó 1, sỹ quan máy 2) và phụ cấp cho thuyền viên thực tập: 2,595 tỷ VNĐ.

+ Lương thuyền viên tàu Đông Du và Đông Mai khi nằm chờ 06 tháng: 786 triệu VNĐ

- Quỹ tiền lương của khối quản lý và phục vụ thuộc Cơ quan Công ty và Trung tâm QL-ĐT&HL lao động hàng hải là 8,117 tỷ VNĐ (bằng 109% so với ước thực hiện 2012).

2.2)- Quỹ tiền lương của khối đại lý dịch vụ do các chi nhánh tự chi trả trên cơ sở kết quả SXKD và lợi nhuận dự kiến là 6,485 tỷ VNĐ.

Phân thứ tư

MỘT SỐ KIẾN NGHỊ CỤ THỂ

Căn cứ các quy định liên quan của Điều lệ và Quy chế Quản trị doanh nghiệp hiện hành, HĐQT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô trân trọng trình và kính đề nghị ĐHĐCĐ thường niên - năm 2012 xem xét, thông qua một số nội dung cụ thể như sau:

1)- Chính thức thông qua các nhận định chung và kết quả hoạt động của năm 2012 như đã trình bày ở trên. Đồng thời, chấp nhận đề nghị không chia cổ tức và không phân chia các quỹ, vì lợi nhuận SXKD trực tiếp và tổng lợi nhuận cả năm không có. Mặt khác, cũng không quyết định giảm trừ phần quỹ lương đã phê duyệt còn lại để dành một phần làm nguồn chi tiền động viên tinh thần người lao động nhân các ngày lễ lớn (*Tết Nguyên Đán, 01/05 và 30/04, 02/09, 04/12 và Tết Dương lịch*), tổ chức thăm quan - nghỉ mát...

2)- Thông qua Báo cáo tài chính năm 2012 (*có đính kèm*) do Công ty Kiểm toán ASC thực hiện và tiếp tục cho phép HĐQT tự lựa chọn - chỉ định đơn vị kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2013 như thường lệ.

3)- Phê duyệt quan điểm định hướng, các giải pháp thực hiện và những chỉ tiêu kinh tế cơ bản của năm 2013 như đã trình bày ở “*Phần thứ ba*” nêu trên. Trong đó, đặc biệt lưu ý nội dung:

a)- Phê duyệt các chỉ tiêu kinh tế kế hoạch cơ bản năm 2013, cụ thể là:

- Tổng doanh thu kế hoạch là: 288 tỷ VNĐ;

- Tổng chi phí SXKD là: 323 tỷ VNĐ;

- Tổng lợi nhuận là: - 40 tỷ VNĐ.

b)- Chính thức cho phép tiếp tục phương án mua bảo hiểm tài sản và áp dụng mức khấu trừ như đã thực hiện trong năm 2012, cụ thể như sau:

- *Tuy giá trị còn lại trên sổ sách của nhóm tàu container chuyên dụng rất lớn (Đông Mai: 8.893.000 USD; Đông Du: 9.407.000 USD), nhưng do thị giá ước tính trên thị trường thấp hơn rất nhiều và số ngày vận doanh không cao, nên cần lựa chọn phương án mua bảo hiểm thân tàu/Hull với giá trị ước tính là 7.500 USD/chiếc để vừa đảm bảo lợi ích hợp lý của các cổ đông, vừa chủ động tiết giảm chi phí bảo hiểm...*

- *Các tàu chở hàng khô và tài sản còn lại khác sẽ được mua bảo hiểm trên cơ sở giá trị sổ sách còn lại (Đông Phong: 1.930.000 USD; Đông An: 2.321.000 USD; Đông Ba: 3.922.000 USD; Đông Thọ: 5.477.000 USD; Đông Phú: 9.988.400 USD; Đông Thanh: 12.174.000 USD).*

- *Mua bảo hiểm P&I theo giá tốt nhất có thể thỏa thuận được và áp dụng mức khấu trừ như đã thực hiện năm 2012.*

c)- Về quan điểm xử lý vốn góp tại các công ty liên kết:

- *Đề nghị ĐHCĐ thường niên 2012 xem xét, quyết định giao cho HĐQT quyền chủ động “tự quyết định - tự chịu trách nhiệm” dưới sự giám sát của Ban Kiểm soát trong việc tham gia mua bán cổ phần theo thị giá thỏa thuận với mục tiêu sắp xếp lại tỷ lệ vốn hiện có tại Công ty cổ phần Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng/DHP Lines (với vốn góp thực tế là 6,3/19,541 tỷ VNĐ; chiếm tỷ lệ 32,24%) trong quá trình thay đổi cơ cấu cổ phần chi phối ở doanh nghiệp này khi có cơ hội mà không cần làm thủ tục trình xin ý kiến của các cổ đông...*

- *Đề nghị ĐHCĐ thường niên tiếp tục cho phép nghiên cứu tìm phương án giảm vốn/thoái vốn từng bước tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô tại Hải Phòng/VDS (với vốn góp thực tế là 49/90 tỷ VNĐ; Tổng công ty Hàng hải*

Việt Nam còn nợ 10 tỷ VNĐ tiền góp vốn; chiếm tỷ lệ 54,44%) tùy theo diễn biến thực tế trên thị trường.

- Đề nghị ĐHĐCĐ thường niên 2012 xem xét, quyết định cho phép chấp thuận phương án tiến hành ngay trong nửa đầu năm 2013 thủ tục tuyên bố phá sản theo luật định Công ty Phát triển hàng hải Đông Đô/DMDC (với vốn góp thực tế là 4,5/20,525 tỷ VNĐ; chiếm tỷ lệ 21,92%), vì thực sự không còn cơ hội tái cơ cấu để hoạt động trở lại, nợ xấu lớn, không còn tài sản và lao động, kể cả lao động quản lý - điều hành chuyên trách...

d)- Cho phép HĐQT chỉ đạo Tổng giám đốc điều hành xây dựng phương án giảm chi 05-10% mức lương hàng tháng so với mức lương bình quân năm 2013, nhưng sẽ thiết lập một quỹ tiền thưởng riêng nằm trong tổng quỹ lương này để trực tiếp động viên từng người lao động khi họ có công lao, đóng góp đặc biệt cho doanh nghiệp.

4)- Phê duyệt tổng thù lao thực chi năm 2012 của các Thành viên HĐQT (06 người kiêm nhiệm và 01 người chuyên trách), Ban Kiểm soát (01 người kiêm nhiệm và 02 người chuyên trách) là **836.040.000 VNĐ**. Đồng thời chấp nhận đề nghị giảm chi bình quân 10% trong năm 2013 do dự kiến doanh thu thấp, có lỗ lớn...

5)- Ủy quyền cho HĐQT chỉnh sửa, bổ sung và ban hành Quy chế Quản trị công ty (mới) cho phù hợp với hướng dẫn tại Thông tư 121/2012/TT-BTC, ngày 26/7/2012 của Bộ Tài chính.

6)- Phê chuẩn việc thành lập các Tiểu ban chuyên trách của HĐQT Công ty theo quy định tại Thông tư 121/2012/TT-BTC, ngày 26/7/2012 của Bộ Tài chính.

Cụ thể:

a)- Tiểu ban Chính sách phát triển do Ông **Bùi Minh Hưng** làm Trưởng ban, Ông **Nguyễn Duy Luân**, Ông **Trần Văn Nghi** là thành viên.

b)- Tiểu ban Nhân sự do Ông **Tạ Hòa Bình** làm Trưởng ban và Ông **Nguyễn Thế Hưng** là thành viên.

c)- Tiểu ban Lương - Thưởng do Ông **Nguyễn Quế Dương** làm Trưởng ban và Ông **Đoàn Minh An** là thành viên.

7)- Đề nghị ĐHĐCĐ tiến hành bầu cử Trưởng Ban Kiểm soát mới để thay thế Ông **Nguyễn Văn Lục** (có đơn xin từ chức kèm theo).

Xin trân trọng kính chào!

Hà Nội, ngày 07 tháng 03 năm 2013