



DONG DO MARINE

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

**BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
NĂM TÀI CHÍNH 2015**

HÀ NỘI, THÁNG 03 NĂM 2016

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN

CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

Năm tài chính 2015

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 tư số 0100105253 ngày 06/11/2015.
- Vốn điều lệ: 122.444.950.000 VNĐ
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 122.444.950.000 VNĐ
- Địa chỉ: Tầng 19 tháp Văn phòng quốc tế Hòa Bình, số 106 Hoàng Quốc Việt, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.
- Số điện thoại: 04.37556140/04.37556141
- Số fax: 04.37556149
- Website: Dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM
- Sàn đăng ký giao dịch: UPCOM

2. Quá trình hình thành và phát triển

2.1- Những sự kiện quan trọng

2.1.1)- Thành lập doanh nghiệp:

- Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông - VISERITRANS (tiền thân của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hiện nay) là một doanh nghiệp Nhà nước hạng 1 được thành lập lại theo Quyết định số 1068/QĐ/TCCB-LĐ, ngày 01/6/1993 của Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải (vi trước đó đã được thành lập và triển khai hoạt động trên cơ sở Nghị định số 274/HĐBT, ngày 04/12/1985 của Hội đồng Bộ trưởng) với nhiệm vụ ban đầu là thí điểm áp dụng phương thức "vận tải biển pha sông" để trực tiếp đưa xi măng, phân bón, sắt thép, máy móc ... từ các cảng sông vùng Đồng bằng Bắc bộ vào đến tận các cảng sông Đồng bằng Nam bộ và đưa nhanh gạo, lương thực ra miền Bắc theo chiều ngược lại. Thời gian này, trụ sở giao dịch chính của XNLH được đặt tại số 80B phố Trần Hưng Đạo, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội.

- Kể từ sau khi trở thành doanh nghiệp thành viên hạch toán độc lập của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo tinh thần Quyết định số 250/TTg, ngày 29/4/1994 của Thủ tướng Chính phủ, Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông đã được tổ chức lại và bắt đầu hoạt động trên cơ sở "Điều lệ về tổ chức và hoạt động của Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông" ban hành kèm theo Quyết định số 578/QĐ-HĐQT, ngày 21/6/1996 của Hội đồng Quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Đồng thời, chức năng và phương thức hoạt động của XNLH cũng đã dần được thay đổi, bổ sung khác hẳn thời kỳ mới được thành lập.

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

2.1.2)- Chuyển đổi sở hữu thành công ty cổ phần

- Ngày 25/12/2006, Công ty Hàng hải Đông Đô chính thức hoạt động dưới hình thức "công ty cổ phần" với tên gọi "Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô", tên viết tắt là DONG DO MARINE theo tinh thần Quyết định số 180/2005/QĐ-TTg, ngày 18/7/2005 của Thủ tướng Chính phủ "Về việc điều chỉnh phương án sắp xếp, đổi mới công ty Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam năm 2005 - 2006". Kể từ ngày 25/12/2006, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động kinh doanh trên cơ sở Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0103015196 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp.

2.1.3)- Vốn điều lệ và quá trình niêm yết

- Số vốn điều lệ từ khi bắt đầu chuyển sang hoạt động dưới hình thức "công ty cổ phần" của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là 89.200.000.000 đồng (tám mươi chín tỷ, hai trăm triệu đồng), tương ứng được phát hành thành 8.920.000 cổ phần (tám triệu, chín trăm hai mươi nghìn cổ phần) với mệnh giá 10.000 đồng/cổ phần (mười nghìn đồng một cổ phần).

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

- Ngày 03/01/2009, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã thực hiện xong "Phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2008 và Phương án sử dụng vốn thu được từ đợt phát hành và niêm yết bổ sung cổ phiếu phát hành thêm". Theo đó, Công ty đã bổ sung thêm 33.244.950.000 đồng (ba mươi ba tỷ, hai trăm bốn mươi bốn triệu, chín trăm năm mươi nghìn đồng) vào vốn điều lệ, tăng tổng vốn điều lệ từ 89.200.000.000 đồng/8.920.000 cổ phần lên thành 122.444.950.000 đồng/12.244.495 cổ phần.

(Trong tổng số 122.444.950.000 đồng/12.244.495 cổ phần thì cổ đông Nhà nước nắm giữ 5.996.573 cổ phần (bằng 48,97%) và các cổ đông khác nắm giữ 6.247.922 cổ phần (bằng 51,03%) còn lại)

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

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

2.2- Quá trình phát triển

Sau 30 năm thành lập và phát triển, có thể chia quá trình phát triển của Công ty thành các giai đoạn sau:

2.2.1)- Giai đoạn 1985 - 1988:

- Đây là giai đoạn gây dựng lực lượng, đầu tư - phát triển rầm rộ nhất cả về tổ chức, số lượng tàu, lao động và quy mô SXKD. Trong thời gian này, VISERITRANS được Lãnh đạo Chính phủ, Bộ GTVT cho hưởng những ưu đãi đặc biệt có tính chất bao cấp của Nhà nước về vốn đầu tư, nguồn hàng, giá nhiên liệu và giá cước vận tải - với nhiệm vụ thử nghiệm phương thức vận chuyển trực tiếp xi măng, phân bón, sắt thép, máy móc... từ các cảng sông vùng Đồng bằng Bắc bộ vào đến tận các cảng sông Đồng bằng Nam bộ và đưa gạo, lương thực, thực phẩm theo chiều ngược lại bằng loại tàu biển pha sông có khả năng cơ động cao, nhằm phục vụ một số nhiệm vụ chính trị - xã hội cấp bách thời bấy giờ.

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

2.2.2)- Giai đoạn 1989 - 1996:

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

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

- 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 đã đủ điều kiện tuyên bố phá sản...

- Tuy nhiên, việc Thủ tướng Chính phủ quyết định chuyển VISERITRANS thành doanh nghiệp thành viên hạch toán độc lập của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam vào cuối năm 1996 là một sự kiện quan trọng, đánh dấu một bước ngoặt mới trong lịch sử hình thành và phát triển, đồng thời, đó cũng là điểm khởi đầu cho những thay đổi về sau.

2.2.3)- Giai đoạn 1997 - 1999:

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

- Từ cuối năm 1999 trở đi, VISERITRANS bắt đầu tiến hành đổi mới căn bản về cơ cấu tổ chức, nhân sự lãnh đạo chủ chốt và phương thức quản lý - điều hành, quản trị doanh nghiệp. Đặc biệt, Ban Lãnh đạo mới đã khởi xướng và vận động CBCNV trong toàn doanh nghiệp quyết tâm thực hiện quyết sách lớn "kiến quyết từ bỏ phương thức vận tải biển pha sông đã lạc hậu, từng bước vươn ra hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế ngắn là chủ yếu...". Có thể coi đây

là một trong những yếu tố quan trọng đảm bảo sự thắng lợi của công cuộc đổi mới doanh nghiệp lần thứ I (1997 - 2000).

2.2.4)- Giai đoạn 2000 - 2006:

- Phát huy thắng lợi của Kế hoạch 02 năm chống phá sản 1997 - 1999 và lấy lời dạy bất hủ của Trạng Trình Nguyễn Bình Khiêm "*Nhất tâm vạn sự thành*" làm tôn chỉ, cũng như tận dụng tối đa sự hỗ trợ của các doanh nghiệp, đối tác bạn hàng trong, ngoài nước và kế thừa những giá trị truyền thống tốt đẹp do các thế hệ trước để lại..., với thương hiệu mới là Công ty Hàng hải Đông Đô (*DONG DO MARINE*), Ban Lãnh đạo đã chớp đúng thời cơ tăng tốc đầu tư - phát triển, mở rộng quy mô sản xuất với những bước đi mạnh dạn, nhưng vừa sức và phù hợp với nhu cầu thị trường. Đồng thời, tiếp tục khắc phục triệt để các yếu điểm, cũng như những tồn tại khác về công nghệ, tiền vốn, công nợ, chất lượng lao động, uy tín kinh doanh do lịch sử để lại và ưu tiên tập trung cải thiện chất lượng quản lý - điều hành doanh nghiệp, nguồn vốn con người trước một bước so với các dự án đầu tư phát triển trọng điểm...

- Trong thời gian từ năm 2000 - 2004, DONG DO MARINE đã nâng tổng trọng tải đội tàu vận tải biển chuyên dụng lên tới 61.350 DWT, tăng gấp gần 10 lần so với thời kỳ trước chỉ bằng vốn vay thương mại và vốn đối ứng tự huy động... Bắt đầu từ năm 2005, trong khuôn khổ thực hiện chủ trương trẻ hoá đội tàu vận tải biển hiện có và từng bước xử lý dứt điểm nhóm tàu biển pha sông cũ nát còn lại để phát triển sang các thị trường mới ngoài khu vực Đông Nam Á, Bắc Á như Nam Mỹ, Tây Phi... DONG DO MARINE đã ký hợp đồng đóng mới tàu chở hàng khô Đông Ba - 6.500 DWT (*đưa vào khai thác từ đầu tháng 6/2006*), mua tàu Đông Thọ (10.094 DWT), đóng mới tàu chở hàng khô Đông Phú - 12.500 DWT và xây dựng kế hoạch phát triển nhóm tàu chở hàng khô cỡ handy size (*đến dưới 40.000 DWT/chiếc*) cho giai đoạn tiếp theo... để thay thế, bổ sung cho đội tàu vận tải biển hiện có khi đó.

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

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

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

- Có thể nói, trong giai đoạn từ 2000 - 2006, do hội đủ các yếu tố "*Thiên thời - Địa lợi - Nhân hoà*" nên DONG DO MARINE đã có những bước phát triển mang tính chất bứt phá đầy sáng tạo, làm thay đổi toàn diện và sâu sắc mọi mặt hoạt

động của doanh nghiệp, tạo ra một uy tín kinh doanh và thực lực kinh tế mạnh hơn hẳn tiền thân của mình là VISERITRANS trước đây.

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

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

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

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

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

2.2.6)- Giai đoạn từ 2009 đến nay:

Từ tháng 8/2008 đến nay, cũng như các doanh nghiệp khác cùng ngành, hoạt động SXKD chính của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô là kinh doanh - khai thác vận tải biển nên hoạt động của Công ty bị ảnh hưởng lớn của suy thoái kinh tế thế giới. Nhận thức được điều này, Lãnh đạo Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp nhằm cắt giảm tối đa chi phí, tập trung quản lý chặt chẽ tình trạng kỹ thuật đội tàu, tăng cường các hoạt động SXKD phụ trợ khác... để hoàn thành các chỉ tiêu do ĐHĐCĐ giao cho và chờ đợi thị trường phục hồi.

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

+ Dự án Đầu tư - Xây dựng - Khai thác Nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng đã hoàn thành việc đầu tư. Tháng 4/2009, Công ty đã góp vốn cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành lập Công ty TNHH Hai thành viên Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS) với số vốn điều lệ là 100 tỷ đồng trên cơ sở Dự án nêu trên (DONG DO MARINE góp 49% và VINALINES góp 51% vốn điều lệ). Tuy nhiên, do Công ty hoạt động không hiệu quả, nên trong năm 2015, tài sản chính của Công ty là Ụ nổi VDS01 đã phải chuyển nhượng cho đối tác khác và Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô cũng đang chờ thực hiện các bước tiếp theo để thoái vốn khỏi Công ty này.

+ 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 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 03 (ba) tỷ đồng.

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

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

+ Năm 2010 bán các tài sản trên khu đất lưu không tại ngõ 230 Lạc Trung với giá 1,571 tỷ đồng và khu kho bãi 10.000 m² tại Hải An, Hải Phòng với giá 14,6 tỷ đồng.

+ Năm 2011 chuyển nhượng quyền thuê đất tại số 11 đường Biệt Thự, phường Lộc Thọ, thành phố Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa với giá là 18,5 tỷ đồng.

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

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

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

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

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

Những thành tích đã đạt được:

Với những thành tích lao động sáng tạo và hiệu quả trong thời kỳ 1999 - 2006 tập thể người lao động và một số cá nhân có thành tích cao trong doanh nghiệp đã vinh dự được Nhà nước, Chính phủ, Bộ GTVT, Tổng liên đoàn Lao động Việt Nam... tặng thưởng Huân chương Lao động (tháng 8/2005) và rất nhiều cờ thi đua, bằng khen, giấy khen khác.

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

3.1- Ngành nghề kinh doanh

Theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh (*thay đổi lần thứ 4*) số 0100105253 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp ngày 06/11/2015, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô có các ngành nghề kinh doanh như sau:

Ngành nghề kinh doanh chính:

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

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

3.2- Địa bàn hoạt động

Trong các năm gần đây, hình thức hoạt động chủ yếu của Công ty là cho thuê tàu định hạn và trực tiếp khai thác nguồn hàng để vận chuyển. Khách hàng thuê tàu của Công ty chủ yếu là các công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia 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 và thành phố Hồ Chí Minh còn tổ chức hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe đầu kéo container ở khu vực các tỉnh phía Bắc và phía Nam.

4. Thông tin về Cơ cấu tổ chức và Bộ máy quản lý

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

4.1 Cơ cấu tổ chức Công ty:

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

a/ Cơ quan Công ty:

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

Điện thoại: (04) 37556140/37556141

Fax: (04) 37556149

Website: www.dongdomarine.com.vn

Email: dongdo@dongdomarine.com.vn

b/ Trung tâm Thuyền viên Đông Đô:

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

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

Email: crewcenter@dongdomarine.com.vn

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

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

Điện thoại: (031) 3551792

Fax: (031) 3552577

Email: haiphong@dongdomarine.com.vn

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

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

Điện thoại: (08) 38241404

Fax: (08) 38224362

Email: saigon@dongdomarine.com.vn

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

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

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

Điện thoại : (04) 3.7557965

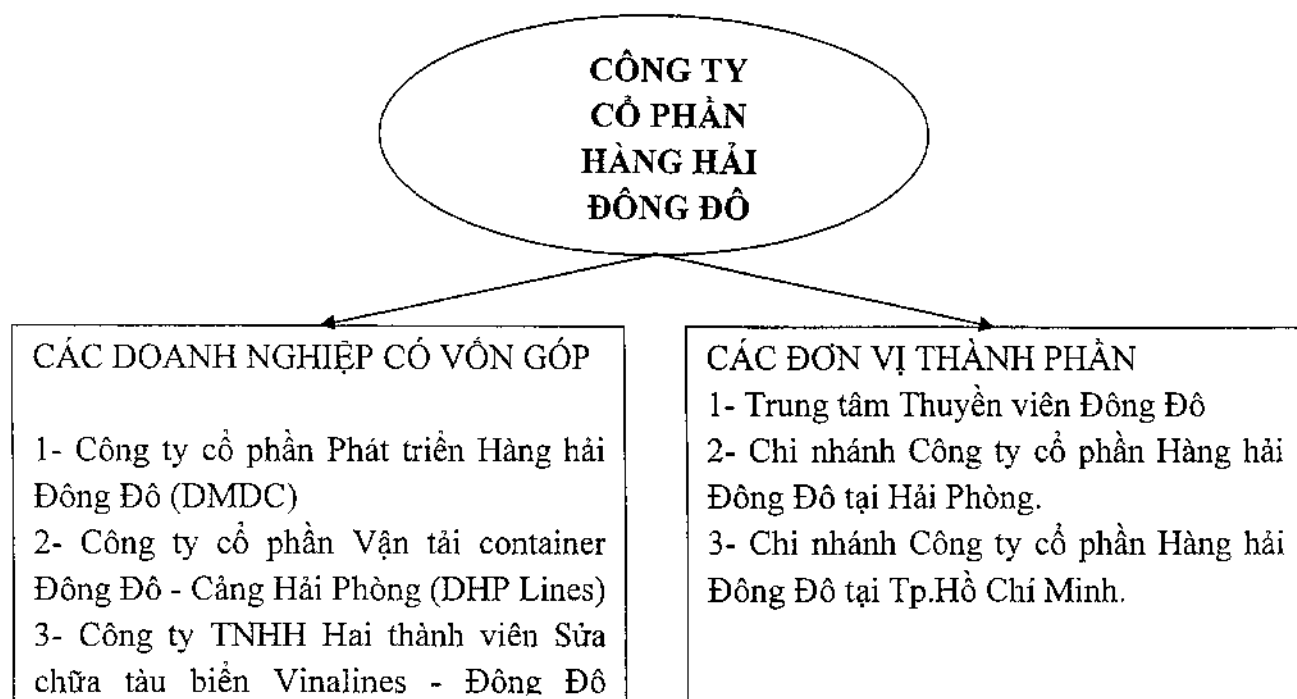
Fax: (04).3.7558064

Email : DMDC@dongdomarine.com.vn

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

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

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



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

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

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

Email : dhplines@dhplines.com.vn

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

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

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

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

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

Email : VDS@dongdomarine.com.vn

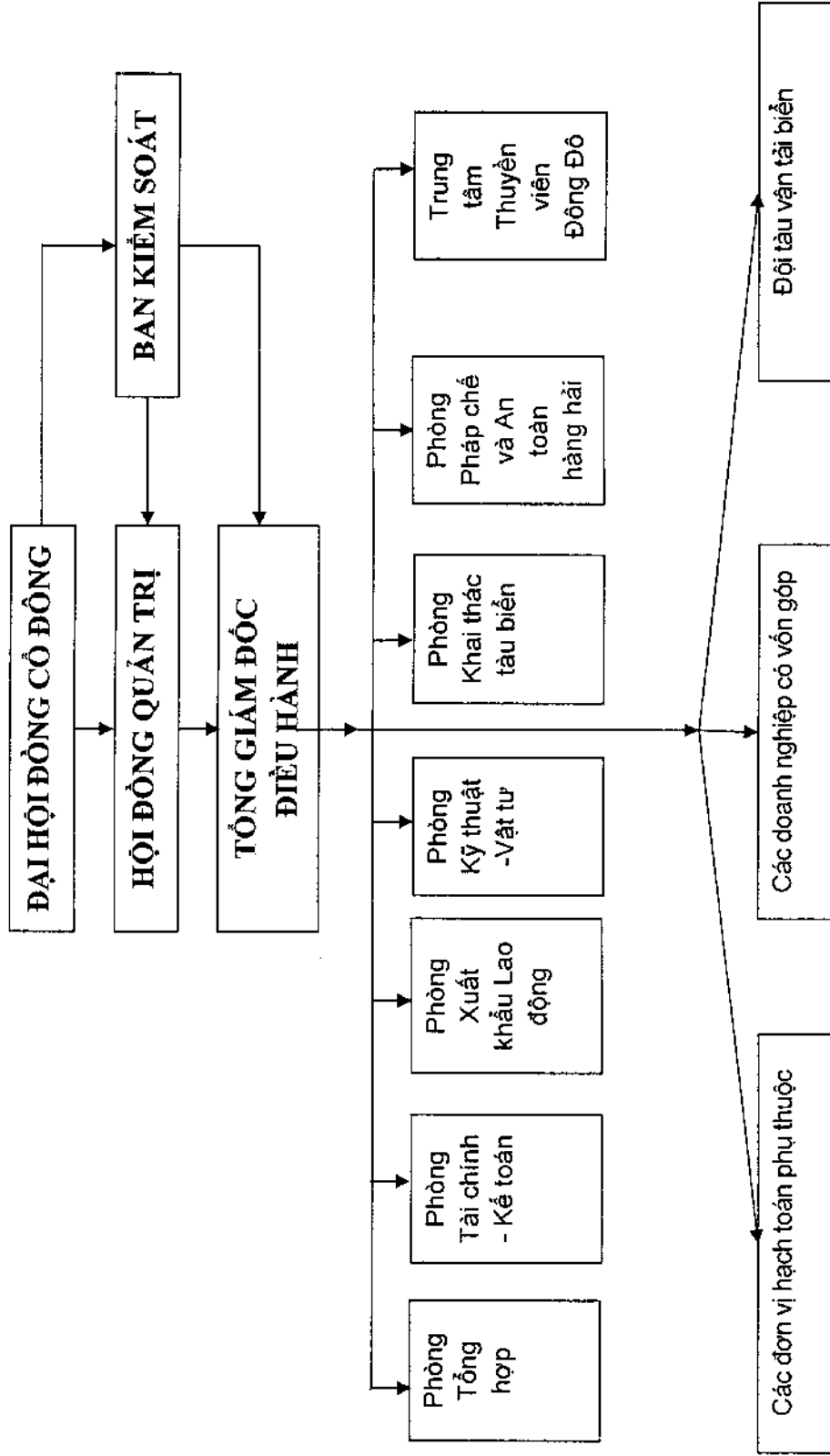
Lĩnh vực SXKD chính: Sửa chữa tàu biển

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

4.2/ Bộ máy quản lý của Công ty

(Xin xem hình trang sau)

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



4.2.1/ Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ):

Theo Luật Doanh nghiệp 2015 và Điều lệ hiện hành, ĐHĐCĐ là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của DONG DO MARINE, có quyền quyết định những vấn đề có ý nghĩa chiến lược như: quyết định cơ cấu tổ chức hoặc tổ chức lại, giải thể doanh nghiệp; quyết định các kế hoạch đầu tư dài hạn và chiến lược phát triển; quyết định cơ cấu vốn và mua bán tài sản có giá trị từ 50% tổng giá trị tài sản trở lên; quyết định mức chi trả cổ tức, phát hành cổ phiếu và trái phiếu; bổ nhiệm và bãi miễn các thành viên HĐQT, Ban Kiểm soát...

4.2.2/ Hội đồng quản trị (HĐQT):

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

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

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

4.2.3/ Ban Kiểm soát:

- Ban Kiểm soát do ĐHĐCĐ 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 ĐHĐCĐ và có nhiệm vụ giám sát, kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp trong các hoạt động quản lý - điều hành, hoạt động kinh doanh, hoạt động tài chính... của DONG DO MARINE.

4.2.4/ Tổng giám đốc:

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

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

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

a/ Phòng Tổng hợp:

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

b/ Phòng Tài chính - Kế toán:

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

c/ Phòng Kỹ thuật - Vật tư:

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

d/ Phòng Khai thác tàu biển:

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

e/ Phòng Pháp chế - An toàn hàng hải:

Về quan hệ quốc tế:

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

Về pháp chế doanh nghiệp:

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

Về An toàn hàng hải:

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

f/ Phòng Xuất khẩu lao động:

- Tham mưu cho Tổng giám đốc Công ty về hoạt động xuất khẩu lao động.
- Tổ chức triển khai, thực hiện các công tác có liên quan đến hoạt động xuất khẩu lao động.

5. Định hướng phát triển

Các mục tiêu chủ yếu của Công ty

- Tập trung phát triển mảng kinh doanh chính của Công ty là khai thác đội tàu vận tải biển trên các tuyến quốc tế bằng nhóm tàu chở hàng khô, hàng rời cỡ từ handy - size trở xuống. Từng bước đổi mới cơ cấu đội tàu, tăng cường hiệu quả quản lý - khai thác đội tàu.

- Đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác như: vận tải bộ, đại lý vận tải container, cho thuê văn phòng, cung ứng lao động hàng hải trong và ngoài nước, xuất khẩu lao động, đại lý chủ tàu, quản lý tàu thuê ...

- Tiếp tục cắt giảm các chi phí không hợp lý, hoàn thiện hệ thống định mức và cơ chế quản lý có tính chuyên nghiệp cao, gia tăng hiệu quả quản lý - điều hành, phấn đấu giảm lỗ tiến tới bù đắp 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 mạnh mẽ chất lượng lao động và hiệu quả quản lý - điều hành doanh nghiệp với mục tiêu giảm lỗ, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, chống và tiến tới cắt lỗ kinh doanh càng sớm càng tốt.

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

6. Các yếu tố rủi ro:

1/ Rủi ro về kinh tế:

Những năm gần đây, nền kinh tế Việt Nam duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức trung bình khá so với các nước trong khu vực. Tốc độ tăng trưởng GDP năm 2010 đạt 6,78%, năm 2011 đạt 5,89%, năm 2012 đạt 5,25%, năm 2013 đạt 5,42%, năm 2014 là 5,80% và năm 2015 là 6,68%. So với các nền kinh tế khác trong khu vực, nền kinh tế Việt Nam được đánh giá là khá cởi mở, có môi trường đầu tư tương đối thuận lợi và nằm trong khu vực phát triển kinh tế - xã hội được xếp vào hàng năng động nhất thế giới hiện nay. Theo nhận định của các chuyên gia phân tích kinh tế, tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì ở mức từ 6,5 - 7%/năm trong vài năm tới và có thể còn cao hơn nữa. Đi kèm với nó là sự tăng trưởng mạnh mẽ của ngành xuất nhập khẩu hàng hóa cả về giá trị và sản lượng. Thực tế cho thấy, hiện nay tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam luôn ở mức trên dưới 20%/năm và các mặt hàng xuất khẩu chủ lực ngày càng nhiều. Trong hai năm gần đây, Việt Nam đã cân bằng được cán cân xuất nhập khẩu và hướng tới trở thành nước xuất siêu.

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

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

Để có thể hạn chế những rủi ro do biến động của thị trường đối với việc khai thác đội tàu vận tải biển của mình, từ nhiều năm nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã

quan tâm xây dựng một chiến lược kinh doanh riêng biệt, trong đó lấy phương thức cho thuê tàu định hạn và tự khai thác xen kẽ các tàu biển của mình trên tuyến quốc tế là chủ yếu, nhằm giảm nhẹ sự phụ thuộc vào nguồn hàng xuất nhập khẩu và thị trường vận chuyển nội địa. Đồng thời, tăng cường phát triển quan hệ với nhóm các chủ tàu, chủ hàng, người thuê định hạn có uy tín nước ngoài (đặc biệt là Nhật Bản) để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo duy trì hoạt động ổn định của đội tàu.

2/ Rủi ro về luật pháp:

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

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

Hiện nay, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô được quản trị - điều hành dưới hình thức "công ty cổ phần" và tham gia đăng ký giao dịch trên thị trường chứng khoán UPCOM, hệ thống văn bản pháp luật liên quan vừa được xây dựng và hoàn thiện nên sẽ hạn chế những biến động về chính sách, ổn định môi trường hoạt động của doanh nghiệp.

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

3/ Rủi ro hội nhập:

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

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

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

4/ Một số rủi ro đặc thù:

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

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

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

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

Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển với các khách hàng chủ yếu là các Công ty Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Malaysia... nên sản phẩm dịch vụ của Công ty cũng được coi là xuất khẩu, đồng tiền thu về phần lớn là Đô la Mỹ (USD). Mặt khác, 5/7 dự án đầu tư tàu biển của Công ty được thực hiện bằng cách vay vốn tín dụng bằng đồng USD để mua tàu biển từ các nước ngoài. Chính vì vậy, một rủi ro mang tính đặc thù là rủi ro về chênh lệch tỷ giá. Trong những năm gần đây, do tỷ giá VNĐ/USD tăng mạnh nên theo quy định của các chuẩn mực kế toán và các quy định hiện hành về tài chính, kế toán của nhà nước, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đang phải ghi nhận một khoản lỗ rất lớn từ việc phát sinh chênh lệch tỷ giá ngoại tệ (USD) và sẽ phân bổ dần khoản lỗ này vào các năm tiếp theo theo quy định.

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

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

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

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

Để giảm thiểu các rủi ro này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô luôn luôn quan tâm đến việc duy trì và nâng cấp thường xuyên hệ thống quản trị - quản lý, điều hành doanh nghiệp theo đúng chuẩn 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 người lao động, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô đã chủ động mua bảo hiểm cho tất cả các tài sản, phương tiện thiết bị có giá trị lớn và mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu, chủ xe cơ giới, bảo hiểm sinh mạng - thương tật cho người lao động..., nhằm hạn chế tối đa thiệt hại tài chính cho công ty nếu có rủi ro xảy ra.

5/ Rủi ro khác:

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

Để giải quyết vấn đề này, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn đang tiếp tục thực hành chính sách "chiêu hiền - đãi sỹ" để nhanh chóng cải thiện chất lượng lao động và chủ động xây dựng các chương trình đào tạo - huấn luyện nâng cao chất lượng, tay nghề SQTV, cán bộ quản lý.

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

III/ Tình hình hoạt động, SXKD trong năm 2015:

A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:

Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2015:

1- Doanh thu: Tổng doanh thu Công ty năm 2015 đạt 294,110 tỷ đồng.

1.1)- Doanh thu hoạt động vận tải biển:

Trong năm 2015, doanh thu hoạt động vận tải biển đạt 236,559 tỷ VNĐ (bằng 107,77% kế hoạch năm). Tình hình thực hiện hoạt động vận tải biển cụ thể như sau:

STT	TÊN TÀU	KH NĂM 2015 (VNĐ)	TH NĂM 2015 (VNĐ)	TH/KH (%)
1	- Đông Ba	29.126.383.250	29.783.573.722	102,26
2	- Đông Phong	21.189.240.000	25.021.525.645	118,09
3	- Đông An	32.267.050.500	23.061.549.796	71,47
4	- Đông Thọ	40.831.061.625	57.172.927.607	140,02
5	- Đông Du	17.013.375.000	21.575.032.019	126,81
6	- Đông Phú	30.927.600.000	31.465.097.080	101,74
7	- Đông Thanh	40.640.852.625	36.549.026.014	89,93
8	- Khai thác container	7.500.000.000	8.793.856.884	117,25
9	- Dịch vụ hàng hải	-	3.136.109.713	
	Tổng cộng	219.495.563.000	236.558.698.480	110,06

1.2)- Doanh thu các Chi nhánh:

+/ Chi nhánh Hải Phòng : 21,145 tỷ đồng (bằng 91,93% KH năm);

+/ Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh : 20,014 tỷ đồng (bằng 95,30% KH năm).

1.3)- Doanh thu hoạt động tài chính và các hoạt động khác: 18,850 tỷ đồng.

2- Chi phí:

Tổng chi phí các hoạt động toàn Công ty năm 2015 là 434,996 tỷ đồng, bằng 115,14% kế hoạch năm, trong đó:

2.1)- Chi phí hoạt động vận tải biển:

Chi phí cho hoạt động vận tải biển năm 2015 là 324,992 tỷ đồng, bằng 108,44% kế hoạch năm, cụ thể chi phí cho các tàu như sau:

STT	TÊN TÀU	KH 2015 (VNĐ)	TH 2015 (VNĐ)	TH/KH(%)
1	- Đông Ba	41.080.360.819	39.914.184.594	97,16
2	- Đông Phong	24.791.089.257	39.632.689.513	159,87
3	- Đông An	39.333.556.642	28.023.614.871	71,25
4	- Đông Thọ	43.450.323.687	57.941.757.773	133,35
5	- Đông Du	48.575.118.633	46.788.639.419	96,32
6	- Đông Phú	41.537.726.577	43.418.966.400	104,53
7	- Đông Thanh	41.537.726.577	57.987.431.347	109,13
8	- Khai thác container	7.792.348.078	8.514.111.069	109,26
9	- Dịch vụ hàng hải		2.771.031.294	
	Tổng cộng:	299.698.497.247	324.992.426.278	108,44

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

- Chi hoạt động Chi nhánh Hải Phòng : 20,847 tỷ đồng, bằng 92,24% KH

- Chi hoạt động Chi nhánh TP. HCM : 19,025 tỷ đồng, bằng 94,18% KH

2.3)- Chi phí tài chính và chi khác : 59,362 tỷ đồng

2.4)- Điều chỉnh tăng chi phí theo kết luận của Kiểm toán nhà nước: 10,770 tỷ đồng

3- Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh:

Kết quả hoạt động năm 2015 bị lỗ (-) 138,429 tỷ đồng so với kế hoạch là (-) 101,747 tỷ đồng. Trong đó:

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

Trong năm 2015, hoạt động vận tải biển chịu khoản lỗ -88,434 tỷ đồng, cụ thể:

STT	TÊN TÀU	KH 2015 (VNĐ)	TH năm 2015 (VNĐ)
1	- Đông Ba	-11.953.977.569	-10.130.610.872
2	- Đông Phong	-3.601.849.257	-14.611.163.868
3	- Đông An	-7.066.506.142	-4.962.065.075
4	- Đông Thọ	-2.619.262.062	-768.830.166
5	- Đông Du	-31.561.743.633	-25.213.607.400
6	- Đông Phú	-10.610.126.577	-11.953.859.320
7	- Đông Thanh	-12.497.120.930	-21.438.405.333
8	- Khai thác container	-292.348.078	279.745.815
9	- Dịch vụ hàng hải	-	365.078.419
	Tổng cộng	-80.202.934.247	-88.433.727.798

3.2)- Lợi nhuận từ các Chi nhánh:

- Chi nhánh Hải Phòng đạt 298,102 triệu đồng/ KH 400 triệu đồng.
- Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh đạt 988,849 triệu đồng/KH 800 triệu đồng.

3.3)- Lỗ từ các hoạt động khác: (-) 40,512 tỷ đồng

3.4)- Ghi lỗ theo kết luận của Kiểm toán nhà nước: (-)10,770 tỷ đồng.

Tổng hợp các chỉ tiêu toàn Công ty 2015 là:

- Tổng doanh thu : 294.110.335.734 đồng;

- Lỗ : - 138.429.050.033 đồng

Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh từ năm 2013 - năm 2015

Đơn vị: đồng

Kết quả kinh doanh	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
Doanh thu bán hàng	279.467.185.644	392.123.958.399	294.110.335.734
Giá vốn hàng bán	331.606.519.231	404.967.514.799	312.772.024.867
Lợi nhuận gộp	-52.139.333.587	-12.843.556.400	-18.661.689.133
Lợi nhuận thuần từ HĐKD	-179.328.195.799	-118.724.104.296	-134.467.620.537
Tổng LN kế toán sau thuế	-176.479.870.970	-118.076.722.444	-138.429.050.033

4/ Tình hình tài chính :

Đơn vị: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2014	Năm 2015	Ghi chú
Tổng giá trị tài sản	1.068.908	972.524	Lợi nhuận từ SXKD và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2015 bị âm.
Doanh thu thuần	392.124	294.110	
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-118.724	-134.468	
Lợi nhuận khác	647	-3.961	
Lợi nhuận trước thuế	-118.077	-138.429	
Lợi nhuận sau thuế	-118.077	-138.429	

- Các chỉ tiêu khác:

Doanh thu từ hoạt động vận tải biển/Tổng doanh thu: 79,77%

Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

Các chỉ tiêu	Năm 2014	Năm 2015	Ghi chú
<i>Chỉ tiêu về khả năng thanh toán</i>			
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn: Tài sản ngắn hạn/Nợ ngắn hạn	0,34	0,67	
+ Hệ số thanh toán nhanh: ((Tài sản ngắn hạn - Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	0,31	0,52	
<i>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</i>			
+ Hệ số Nợ/Tổng tài sản	1,29	1,45	
+ Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu			
<i>Chỉ tiêu về năng lực hoạt động</i>			
+ Doanh thu thuần/Tổng tài sản	0,37	0,30	
<i>Chỉ tiêu về khả năng sinh lời</i>			
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần			Lợi nhuận từ hoạt động SXKD và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2015 bị âm.
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu			
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản			
+ Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần			

B/ Tổ chức và nhân sự:

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

a.1/ Ông Nguyễn Duy Luân (Sinh năm 1963) - Tổng giám đốc

- Ông Nguyễn Duy Luân (Kỹ sư điều khiển tàu biển/Kỹ sư kinh tế Vận tải biển/Thuyền trưởng Hạng I) hiện nay là thành viên Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc Công ty. Trước khi làm Tổng giám đốc Công ty, Ông Luân đã có nhiều năm làm việc tại Công ty và giữ các chức vụ như sau:

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

*. Phó Trưởng phòng Kinh doanh - Kế hoạch đầu tư, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (11/1999-11/2002);

*. Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển, Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/1997-10/1999);

*. Thủy thủ, Phó 2, Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (1/1988-9/1997).

Số cổ phần do cá nhân ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2015: 75.000 cổ phần. Số cổ phần nhà nước do ông Nguyễn Duy Luân được đại diện nắm giữ là 15% vốn điều lệ.

a.2/ Ông Đoàn Minh An (Sinh năm 1976) - Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty

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

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

*. Phó tổng giám đốc kiêm Kế toán trưởng Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (10/2013 – nay).

*. Kế toán trưởng - Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (03/2008 – 09/2013)

*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (1/2007 - 2/2008);

*. Phó Trưởng phòng TCKT Công ty Hàng hải Đông Đô (2/2004 - 12/2006);

*. Chuyên viên Phòng TCKT thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 01/2004);

*. Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Đầu tư, Phòng TCKT thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (10/2000 - 9/2003);

*. Nhân viên Kế toán Công ty TNHH Việt Nhật - Hải Phòng (7/1999 - 6/2000).

Số cổ phần do cá nhân ông Đoàn Minh An nắm giữ đến ngày 31/12/2015: 0 cổ phần.

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

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

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

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

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (5/2006-12/2006);

*. Phó Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2004- 4/2006);

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Công ty Hàng hải Đông Đô (10/2003 - 9/2004);

*. Giám đốc Trung tâm thuyền viên Đông Đô thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (12/2002 - 9/2003);

*. Trưởng phòng Nhân chính - Xí nghiệp Vận tải ven biển thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1999 - 11/2002);

*. Phó Giám đốc khai thác - Xí nghiệp Lash cứu hộ thuộc Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (8/1996 - 7/1999);

*. Thủy thủ, Sỹ quan boong trên các tàu của Xí nghiệp Liên hợp vận tải Biển pha sông (3/1988 - 7/1996).

Số cổ phần do ông Cao Tiến Dũng đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2015: 80.000 cổ phần.

a.4/ Ông Nguyễn Thế Hưng (sinh năm 1962) - Phó Tổng giám đốc

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Số cổ phần do ông Nguyễn Thế Hưng đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2015: 21.800 cổ phần.

a.5/ Ông Bùi Đình Hưởng (sinh năm 1969) - Phó Tổng giám đốc

- Ông Bùi Đình Hưởng (Kỹ sư khai thác máy tàu thủy) hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty. Trước khi là Phó Tổng giám đốc Công ty, ông Bùi Đình Hưởng đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

*. Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư (Từ tháng 01/2008 - 10/2015)

*. Phó trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô (05/2007 - 12/2007)

*. 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)

*. Thuyền viên - Công ty vận tải và Thuê tàu biển Việt Nam (06/1997 - 03/2005)

*. Công tác tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (05/1995 - 05/1997)

*. Thuyền viên thuộc XNLH Vận tải Biển pha sông (03/1992 - 04/1995)

Số cổ phần do ông Bùi Đình Hưởng đang nắm giữ tính đến ngày 31/12/2015: 960 cổ phần.

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

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

– Ông Đinh Hữu Khương (Kỹ sư máy xếp dỡ) là người am hiểu và nhiều năm kinh nghiệm về tổ chức kinh doanh/dịch vụ logistics và marketing. Trước khi làm Giám đốc Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng, ông Đinh Hữu Khương có thời gian công tác tại các đơn vị như sau:

- *. Trợ lý Tổng giám đốc - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (3/2007 -9/2007);
- *. Trưởng phòng Marketing - Công ty Liên doanh Vận tải quốc tế Việt Nhật (1996- 2/2007);
- *. Trưởng phòng Khai thác nghiệp vụ - Viconship Hải Phòng (1994- 1995);
- *. Chuyên viên kỹ thuật - Viconship Hải Phòng (1983 - 1993).

Số cổ phần do ông Đinh Hữu Khương đang nắm giữ tính đến ngày 31/31/2015: 0 cổ phần.

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

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

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

Số cổ phần do ông Nguyễn Huy Huân đang nắm giữ tính đến ngày 31/03/2015: 0 cổ phần.

b.3/ Ông Cao Tiến Dũng - Phó Tổng giám đốc kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô - Trung tâm QL-ĐT&HL Lao động Hàng hải Đông Đô (xin xem Mục II.B điểm a.3 phía trên).

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

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

- Giám đốc các Công ty thành viên được quyền chủ động trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương thưởng.
- Các chế độ khác như BHXH, BHYT, BHTN được thực hiện đầy đủ theo đúng quy định của Luật Lao động.

d/ Những thay đổi trong Ban điều hành:

Tháng 10/2015, tại cuộc họp Hội đồng quản trị Công ty ngày 28/10/2015, HĐQT Công ty đã bầu ông Trần Văn Nghi giữ vị trí Chủ tịch HĐQT Công ty; Bầu bổ sung ông Hoàng Lê Vượng làm thành viên HĐQT; bổ nhiệm ông Nguyễn Duy Luân giữ chức vụ Tổng giám đốc Công ty thay thế ông Trần Văn Nghi và bổ nhiệm ông Bùi Đình Hường giữ chức vụ Phó Tổng giám đốc Công ty.

e/ Chính sách đối với người lao động:

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

Đến 31/12/2015, toàn Công ty có 461 lao động (giảm 25 người so với 31/12/2014), trong đó:

- Cơ quan Công ty và Trung tâm thuyền viên : 71 người (giảm 13 người);
- Thuyền viên : 332 người (giảm 02 người).
- Chi nhánh TP. HCM : 21 người (giảm 07 người);
- Chi nhánh Hải Phòng : 37 người (giảm 03 người).

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

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

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

Có thể tóm lược các biện pháp cơ bản để phát triển nguồn nhân lực của DONG DO MARINE như sau:

- Ưu tiên tuyển chọn và đưa cán bộ quản lý, chuyên viên nghiệp vụ có năng lực tham gia các khoá đào tạo, cập nhật kiến thức chuyên môn để phục vụ cho các kế hoạch đầu tư phát triển, tổ chức sản xuất kinh doanh 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 tập thể người lao động trong Công ty.

- Áp dụng một chính sách với người lao động hợp lý để thu hút ngày một nhiều hơn đội ngũ cán bộ quản lý, sỹ quan thuyền viên, chuyên viên có trình độ, năng lực và tâm huyết từ nơi khác về làm việc cho DONG DO MARINE, khắc phục tình trạng thiếu nhân lực có trình độ cao.

- Bên cạnh việc tiếp tục sàng lọc, giảm thiểu các lao động yếu tay nghề hoặc không đủ tiêu chuẩn tái đào tạo để sử dụng lâu dài, Công ty sẽ tập trung phát triển thêm các lao động mới, trẻ hơn và có trình độ chuyên môn phù hợp hơn.

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

- Áp dụng chính sách trả lương, thưởng (nếu có) theo thỏa thuận đối với cho 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 nghề.

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

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

- HĐQT Công ty đã quyết định tổ chức điều hành doanh nghiệp dưới hình thức "công ty mẹ - con" và Cơ quan Công ty đóng vai trò "công ty mẹ". Các công ty con được hưởng quyền tự chủ trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương cho người lao động... Việc trả lương không được vượt quá tổng quỹ lương hàng năm và quỹ lương thưởng thêm nếu có lợi nhuận vượt mức do HĐQT giao cho Tổng Giám đốc Công ty.

Một chế độ tiền lương hấp dẫn và gắn liền với hiệu suất công tác của từng người lao động luôn được coi là một trong những công cụ quan trọng để thực hiện chính sách thu hút và động viên tập thể người lao động trong doanh nghiệp.

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

- Ngoài các chính sách, chế độ thực hiện trên cơ sở "Thoả ước lao động tập thể" được Công đoàn Công ty - đại diện người lao động ký với Tổng giám đốc Công ty, DONG DO MARINE còn áp dụng các chính sách hỗ trợ như: Ưu tiên tuyển dụng đối với những trường hợp là con, em ruột của người lao động nếu đáp ứng yêu cầu tuyển dụng quy định tại Quy chế Tuyển dụng lao động hiện hành; Trợ cấp khó khăn đột xuất khi bố mẹ ruột, vợ hoặc chồng, con cái của người lao động bị ốm đau, bệnh tật, tai nạn; Thực hiện chính sách thăm hỏi, hiếu - hỷ đối với người lao động theo quy định chung; Tổ chức cho người lao động đi tham quan, nghỉ mát hàng năm và được hưởng chế độ thưởng động viên vào các ngày lễ, tết hoặc khi có công lao đột xuất...

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

1)- Dự án đầu tư đầu kéo container:

- Dự án thay thế 01 đầu kéo container tại Chi nhánh Hải Phòng:

Thực hiện Quyết định của HĐQT Công ty về việc phê duyệt Dự án đầu tư 02 đầu kéo container của Chi nhánh Hải Phòng, Tổng giám đốc đã chỉ đạo Chi nhánh Hải Phòng thực hiện các thủ tục đầu tư theo quy định. Đến hết tháng 3/2015 Chi nhánh đã đầu tư và đưa thêm 01 đầu kéo container Mỹ nhãn hiệu Freight Line đã qua sử dụng vào khai thác với giá trị đầu tư là 919,8 triệu đồng, bước đầu được đánh giá là hiệu quả.

- Dự án thay thế 03 đầu kéo container tại Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh:

Sau khi được HĐQT Công ty phê duyệt cho phép Chi nhánh đầu tư thay thế 03 đầu kéo container đã qua sử dụng, Tổng giám đốc cũng đã chỉ đạo Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh thực hiện các thủ tục đầu tư theo quy định. Sau nỗ lực tìm kiếm đầu kéo container phù hợp để phục vụ SXKD, đến hết tháng 10/2015, Chi nhánh đã hoàn tất việc đầu tư và đưa 02 đầu kéo Mỹ đã qua sử dụng nhãn hiệu INTERNATIONAL vào khai thác. Tổng giá trị đầu tư 02 đầu kéo là 1.532.452.092 VNĐ.

2)- Trong năm 2015, Công ty đã và đang thực hiện các thủ tục để thực hiện việc thoái/giảm vốn tại VDS theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2014 của Thủ

tướng Chính phủ. Công ty đã phối hợp với VDS chuyển nhượng thành công Ụ nổi VDS01 cho Tổng Công ty Ba Son. Ngoài ra, Công ty đang tích cực chỉ đạo triển khai các thủ tục có liên quan nhằm chuyển nhượng quyền sử dụng 18,3 ha đất và tài sản trên đất khác của Công ty VDS cho các đối tác có nhu cầu.

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

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

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

Trong năm 2015, Công ty DHP Lines tiếp tục thực hiện các hoạt động chính như vận tải bộ, logistic, giao nhận, khai thuê hải quan ... Công ty cũng ở trong tình hình khó khăn chung như 02 chi nhánh thuộc Công ty. Cùng với khó khăn do lượng hàng hóa kém, chủ xe mà DHP Lines khai thác dịch vụ rút nhiều nên lợi nhuận từ hoạt động vận tải container rất thấp.

Kết quả SXKD của Công ty DHP Lines năm 2015 như sau:

- Doanh thu : 17,110 tỷ đồng
- Lợi nhuận : 5,2 triệu đồng

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

Do tập trung cho công tác chuyển nhượng ụ nổi và tài sản trên đất theo yêu cầu của các bên, năm 2015, hoạt động sửa chữa tàu của VDS không nhiều. Kết quả SXKD trong năm của Công ty như sau:

- Doanh thu : 5,50 tỷ đồng
- Lỗ : -15,50 tỷ đồng

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

Năm 2015, Công ty DMDC không có hoạt động kinh doanh nào vì các hoạt động kinh doanh của Công ty đã ngừng hoạt động và nguồn vốn chủ sở hữu không đảm bảo.

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

a/ Cổ phần:

Tổng số cổ phần của Công ty là 12.244.495 cổ phần, trong đó:

*/ Xét theo loại cổ phần: 100% là cổ phần phổ thông.

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

b/ Cơ cấu cổ đông:

Tính đến ngày 31/12/2015, cơ cấu cổ đông được phân loại như sau:

*/ Xét theo số lượng nắm giữ:

- Cổ đông Nhà nước (cũng là cổ đông nắm cổ phần chi phối): 48,97%
- Cổ đông ngoài nhà nước: 51,03%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước: 99,47%
- Cổ đông nước ngoài: 0,53%

c/ Giao dịch cổ phiếu quỹ:

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

III/ Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc

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

a/ Khái quát tình hình chung của thị trường vận tải biển:

- Có thể nói, năm 2015 là một năm nhiều biến động với thế giới khi nổi lên quá nhiều vấn đề gai góc, trong đó phải kể đến vấn nạn khủng bố, di cư, xung đột và chiến tranh triền miên ở nhiều nơi. Tất cả những yếu tố đó kết hợp với cuộc khủng hoảng tài chính kéo dài đã khiến cho bức tranh kinh tế năm 2015 được các chuyên gia quốc tế nhìn nhận là khá "ảm đạm". Tổ chức nghiên cứu kinh tế hàng đầu thế giới Conference Board đã đánh giá về tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2015 là 2,5%, con số này từ Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) là 2,9%, của Ngân hàng thế giới (WB) là 2,8%, còn Quỹ Tiền tệ Quốc tế IMF sử dụng cụm từ "dưới mức bình thường". Có thể thấy, "không mấy khả quan" là đánh giá chung của hầu như tất cả các Tổ chức nghiên cứu kinh tế thế giới khi nói về tăng trưởng năm 2015.

- Ảnh hưởng từ sự lao dốc của thị trường chứng khoán buộc Ngân hàng Trung ương Trung Quốc phải phá giá đồng Nhân dân tệ đã ảnh hưởng tới nền kinh tế toàn cầu, khiến giá hàng hóa, chứng khoán và đồng tiền của các thị trường mới nổi lao dốc theo; Nguồn cung thừa khiến giá dầu lao dốc không phanh, xuống còn 40USD/thùng, mức thấp nhất trong 7 năm qua khiến nhiều quốc gia lâm vào tình cảnh suy thoái, lạm phát cao, khiến tăng trưởng kinh tế thế giới giảm 1,22% trong quý IV/2015 và dự báo sẽ giảm 0,68% trong năm 2016; Hiệp định kinh tế xuyên Thái Bình Dương giữa 12 nước châu Á - Thái Bình Dương (TPP) được chính thức ký kết sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tạo nhiều việc làm cho người lao động.v.v... là những sự kiện chính để có thể đánh giá rằng, năm 2015, nền kinh tế toàn cầu nhìn chung vẫn chưa bước ra khỏi thời kỳ suy thoái, dấu hiệu đã xuất hiện một số tín hiệu lạc quan.

- Kinh tế trong nước năm 2015 được nhận định là đang đà phục hồi nhưng chưa bền vững. Giá xăng dầu giảm cũng là yếu tố hỗ trợ mạnh mẽ cho các doanh nghiệp và kích thích tiêu dùng. Các chính sách ban hành trong năm 2015 đã phát huy tác dụng, tạo điều kiện cho khu vực doanh nghiệp vượt qua khó khăn. Tổng sản phẩm trong nước (GDP) năm 2015 ước tính tăng 6,68% so với năm 2014. Bên cạnh kết quả đạt được, năm 2015, nền kinh tế Việt Nam tiếp tục đối diện một số khó khăn, thách thức trong bối cảnh chung của nền kinh tế thế giới (giá dầu giảm, sự phá giá đồng Nhân dân tệ của Trung Quốc và các đồng tiền khác, diễn biến bất thường của các thị trường chứng khoán trên thế giới...). Giá dầu thô thế giới tiếp tục diễn biến khó lường sẽ ảnh hưởng đến thu ngân sách, cán cân thương mại của Việt Nam.

- Chỉ số cước vận tải tàu hàng khô (BDI) từ mức 12.000 điểm của năm 2008 đã rơi xuống 471 điểm vào ngày 16/12/2015 - mức thấp nhất trong vòng 7 năm gần đây. Theo xu thế thị trường hiện nay, giá cước vẫn có thể tiếp tục giảm hoặc khả quan lắm là giữ được ổn định, khó có thể tăng trong giai đoạn hiện tại bởi vì hiện thị trường đang rơi vào tình trạng có quá nhiều tàu cùng theo đuổi một lượng hàng hóa ít ỏi. Việc đàm phán giá cả rất khó khăn vì nguồn cung hiện đang vượt quá xa cầu về vận chuyển. Mức cước tại thị trường khu vực Thái Bình Dương hiện rơi vào khoảng 3,20USD/tấn cho một chuyến hành trình từ khu vực Tây Úc đến Trung Quốc, đây là mức cước thấp nhất kể từ tháng 11/2001".

- Sự chung tay, cộng đồng trách nhiệm và ủng hộ hết mình của HĐQT Công ty trong việc tổ chức, quản lý và điều hành doanh nghiệp đã góp phần rất lớn trong kết quả các mặt hoạt động của Công ty trong suốt thời gian qua. Mặc dù vẫn còn nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ

các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu. Tuy hoàn thành chỉ tiêu kế hoạch về doanh thu nhưng do phải hạch toán khoản chênh lệch tỷ giá lên tới 48,16 tỷ, năm 2015, Công ty phải chịu khoản lỗ lên tới 138,9 tỷ đồng.

- Trước bối cảnh thị trường hàng hóa khan hiếm trong khi đội xe tự nhân tiếp tục tăng, hai Chi nhánh của Công ty đã có rất nhiều cố gắng, cắt giảm triệt để các chi phí quản lý nhằm tiếp tục duy trì được sự ổn định về tổ chức SXKD. Năm 2015, hai chi nhánh đảm bảo yêu cầu về chỉ tiêu lợi nhuận kế hoạch đã giao.

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

- Toàn thể CBCNV trong Công ty vẫn tiếp tục giữ được sự đoàn kết nội bộ, ổn định về tổ chức, duy trì tốt hoạt động của các đoàn thể chính trị - xã hội và đảm bảo chi trả đủ lương, cũng như các lợi ích hợp pháp khác cho người lao động trong doanh nghiệp. Việc làm này không chỉ tạo ra chỗ dựa vững chắc về mặt tinh thần cho cán bộ, nhân viên trong toàn doanh nghiệp và là sự khác biệt với rất nhiều doanh nghiệp bạn bè khác, mà còn tạo ra sự đồng thuận cần thiết trong mọi mặt hoạt động, có tác dụng động viên CBCNV nỗ lực thực hiện nhiệm vụ trong bối cảnh nền kinh tế trong và ngoài nước còn rất nhiều khó khăn như đã phân tích ở trên.

- Chỉ số vận tải tàu hàng khô (BDI) tiếp tục có những biến động rõ rệt theo chiều hướng đi xuống. Đây là minh chứng cho thấy những khó khăn của ngành vận tải biển thế giới nói chung và nhất là đối với doanh nghiệp vận tải biển trong nước có quy mô hạn chế như Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô nói riêng.

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

- Tuy Công ty gặp nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu (trong điều kiện các nhà cung cấp nhiên liệu, phụ tùng vật tư, dịch vụ sửa chữa... cho chậm trả có thời hạn).

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

- Trong năm 2015, liên quan đến các khoản đầu tư tàu biển, Công ty đã chủ động trả được nợ gốc cho các tổ chức tín dụng số tiền tương đương 34,56 tỷ đồng, trả nợ tiền đóng mới tàu Đông Phú cho Nhà máy Đóng tàu Hạ Long 03 tỷ đồng, trích lập dự phòng rủi ro do đầu tư vốn vào các công ty liên kết 10,253 tỷ đồng.

- Sự cộng đồng trách nhiệm và ủng hộ hết mình của HĐQT Công ty trong việc tổ chức, quản lý và điều hành doanh nghiệp đã góp phần rất lớn trong kết quả các mặt hoạt động của Công ty trong suốt thời gian qua. Mặc dù vẫn còn nhiều khó khăn về vốn lưu động nhưng hoạt động tài chính cơ bản vẫn đảm bảo đáp ứng đủ các chi phí hoạt động của doanh nghiệp ở mức tối thiểu. Tuy hoàn thành chỉ tiêu kế hoạch về doanh thu nhưng do phải hạch toán khoản chênh lệch tỷ giá lớn và điều chỉnh lại kết quả SXKD trước năm 2014 theo yêu cầu của Kiểm toán Nhà nước nên năm 2015, Công ty phải chịu khoản lỗ lên tới 138,42 tỷ đồng.

Hoạt động cho thuê văn phòng năm 2015 không khả quan do thị trường cho thuê nhà gặp nhiều khó khăn, nhu cầu thuê văn phòng rất thấp. Vì vậy, mặc dù "Tổ quản lý và khai thác các tài sản không phải là phương tiện vận tải" đã rất tích cực tìm kiếm, thực hiện nhiều biện pháp khác nhau nhằm cố gắng cho thuê nhưng Công ty vẫn chưa cho thuê được hết sản tầng lửng và tầng 2 tại Chung cư cao tầng Lạc Trung.

2/ Về tình hình tài chính:

a/ Tình hình tài sản: Tổng TS	: 972.523.837.754 đồng
- Tài sản ngắn hạn	: 46.207.764.864 đồng, trong đó:
* Tiền và tương đương	: 10.631.233.668 đồng
* Đầu tư T/C ngắn hạn	: 300.000.000 đồng
* Phải thu	: 16.832.113.703 đồng
* Hàng tồn kho	: 10.500.975.838 đồng
* Tài sản khác	: 7.943.441.655 đồng
- Tài sản dài hạn	: 926.316.072.890 đồng, trong đó:
* Các khoản phải thu	: 183.093.891.795 đồng
* Tài sản cố định	: 729.070.426.045 đồng
* Tài sản dở dang dài hạn	: 1.218.481.818 đồng
* Tài sản dài hạn khác	: 12.933.273.232 đồng

b/ Tình hình nguồn hình thành	: 972.523.837.754 đồng
- Nợ phải trả	: 1.408.192.370.691 đồng, trong đó:
* Nợ ngắn hạn	: 69.250.979.210 đồng
* Nợ dài hạn	: 1.338.941.391.481 đồng
- Vốn chủ sở hữu	: - 435.668.532.937 đồng

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

- Trong năm 2015, đội tàu của Công ty để xảy ra 134 lỗi/ 37 lượt kiểm tra, chủ yếu là các lỗi 16, 17, 18, 99 và đặc biệt là trường hợp tàu Đông Phong đã để PSC Ấn Độ ghi nhận tới 02 lỗi 30 (khiếm khuyết lưu giữ tàu). Các khiếm khuyết do PSC chỉ ra tập trung vào các nguyên nhân như: Công tác kiểm tra, bảo quản bảo dưỡng ở một số tàu vẫn chưa sâu sát, chưa tuân thủ nghiêm ngặt các qui định, hướng dẫn, tiêu chuẩn trong Hệ thống QLAT và kế hoạch bảo quản bảo dưỡng; SQTV còn thiếu mặn cán, đặc biệt trong công tác kiểm tra phát hiện các khiếm khuyết; Sự hỗ trợ từ Công ty chưa được kịp thời do tuyến hoạt động của một số tàu tại các cảng ghé không có nhà cung ứng phù hợp, mất nhiều thời gian vận chuyển phụ tùng vật tư.

- Để giảm thiểu và phòng ngừa khiếm khuyết, DP và các phòng ban liên quan cần thường xuyên nhắc nhở các thuyền trưởng duy trì tốt công tác quản lý an toàn tàu, đồng thời, chú trọng hơn nữa trong việc đào tạo và huấn luyện chuyên môn, ngoại ngữ cho thuyền viên; tăng cường công tác kiểm tra tàu, kiểm tra thuyền viên trước khi xuống tàu. Các phòng ban liên quan cũng cần lưu ý bám sát hoạt động của tàu để kịp thời hỗ trợ tàu khi cần thiết (như tàu hành trình đến cảng mới, hành trình trong thời tiết khó khăn, các yêu cầu trợ giúp khác của tàu ...).

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

- Năm 2015, đội tàu của Công ty và các tàu do Công ty quản lý đã không để xảy ra vụ tai nạn lao động nào.

Tính đến 31/12/2015 Trung tâm thuyền viên đang quản lý 332 thuyền viên, trong đó có 205 thuyền viên đang đi trên các tàu, 127 thuyền viên dự trữ luân phiên, 60 thuyền viên đang cho thuê, 12 thuyền viên đang đi học sỹ quan, 15 thuyền viên đang chờ giải quyết chế độ. Thống kê tình trạng thừa/ thiếu sỹ quan quản lý, sỹ quan vận hành hiện nay như sau:

STT	CHỨC DANH	SỐ TV CẦN THIẾT	SỐ TV HIỆN CÓ	THỪA(+)/ THIẾU(-)
1	Thuyền trưởng hạng 1	15	14	-1
2	Phó 1 hạng 1	15	23	+8
3	Máy trưởng hạng 1	15	16	+1
4	Máy 2 hạng 1	15	12	-3
5	SQVH boong	30	32	+2
6	SQVH máy	30	39	+9
	Tổng cộng:			+16

5/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

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

5.2/ Biện pháp thực hiện:

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

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

- Xuất phát từ năng lực chuyên môn, nghiệp vụ của các cấp thừa hành, trong những năm tới, Công ty chỉ có kế hoạch tập trung phát triển mảng kinh doanh khai thác các con tàu hiện có, đồng thời, phải tăng cường hiệu quả quản lý, khai thác đội tàu và tiến tới chủ động giảm thiểu tỷ trọng doanh thu từ hoạt động cho thuê định hạn, thay thế bằng doanh thu từ hoạt động tự khai thác tàu trên cơ sở các quan hệ hợp tác chiến lược, có khối lượng dịch vụ lớn và dài hạn với các đối tác kinh doanh có uy tín. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, cần đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác như vận tải bộ, cho thuê văn phòng, kho bãi, cung ứng lao động hàng hải trong và ngoài nước, xuất khẩu lao động, đại lý tàu và môi giới hàng hải, quản lý tàu thuê... để cải thiện doanh thu, tận dụng triệt để lao động trong Công ty.

- Theo Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2013 và 2014, Công ty tiếp tục nghiên cứu tìm phương án thoái vốn tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô tại Hải Phòng/VDS để đạt kết quả tốt nhất.

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

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

Trong Báo cáo tài chính của Công ty đã được kiểm toán, đơn vị kiểm toán chưa đưa ra ý kiến về 02 nội dung:

6.1/ Đối với nội dung “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 Tổ chức tín dụng 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, Công ty kiểm toán chưa thu thập được đầy đủ các hồ sơ có liên quan đến việc xử lý khoản nợ vay này, nên Công ty kiểm toán 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”.

Sự việc Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô bàn giao tàu Đông Mai cho Tổ chức tín dụng (Ngân hàng MSB và PVcomBank) là thực hiện theo quy định tại hợp đồng thế chấp tài sản hình thành từ vốn vay đầu tư con tàu này. Đến nay, hai bên Công ty và Tổ chức tín dụng chưa đạt được thống nhất ở một số nội dung, trong đó chủ yếu là xác định giá trị tàu Đông Mai để xử lý tài sản đảm bảo và Tổ chức tín dụng chưa có ý kiến chính thức về việc xử lý dứt điểm việc xử lý tài sản đảm bảo này, nên Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vẫn chưa có các hồ sơ liên quan làm căn cứ ghi sổ.

Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô sẽ tiếp tục tích cực đề nghị Tổ chức tín dụng phối hợp để giải quyết việc này.

6.2/ Đối với nội dung “Số lỗ lũy kế của Công ty tại thời điểm 31/12/2015 là 562.300.986.248 đồng, nợ phải trả tại thời điểm 31/12/2015 là: 1.408.192.370.691 đồng vượt quá tổng tài sản 972.523.837.754 đồng với số tiền là 435.668.532.937 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”.

Trong gần 10 năm qua, 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 95%) làm doanh thu ngành này sụt giảm rất nhiều, 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 số lỗ của Công ty tăng thêm.

Thứ hai, phần lớn các con tàu của Công ty 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 kinh doanh của Công ty.

Trong thời gian tới, Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô sẽ cố gắng tìm kiếm trên thị trường để kinh doanh các tàu của mình với giá cho thuê/vận chuyển cao nhất có thể để cải thiện doanh thu, từng bước hạn chế số thua lỗ của Công ty.

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

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

