

Số: **66** /BCTN-DDM

Hà Nội, ngày 03 tháng 4 năm 2025

**CÔNG TY
CỔ PHẦN
HÀNG HẢI
ĐÔNG ĐÔ**

Digitally signed by CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
DN: C=VN, S=HÀ NỘI, L=CẦU
GIẤY, CN=CÔNG TY CỔ PHẦN
HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
OID.2.5.4.24.2=19200300.100.1.1=
MST 0100105253
Reason: I am the author of this
document
Date: 2025.04.03 10:55:02+0700
Font: PDF-Reader Version:
2023.3.0

**BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
Năm tài chính 2024**

Kính gửi:

- Ủy ban Chứng khoán nhà nước
- Sở giao dịch Chứng khoán Hà Nội
- Quý vị Cổ đông của Công ty

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 7 (mang số 0100105253) ngày 12/12/2024.
- 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: 024.37556140/024.37556141
- Số fax: 024.37556149
- Website: Dongdomarine.com.vn
- Mã cổ phiếu: DDM
- Sàn đăng ký giao dịch: UPCoM

2. Lịch sử hình thành

Tiền thân của Công ty CP Hàng hải Đông Đô là Xí nghiệp liên hợp Vận tải biển pha sông - VISERITRANS. Đây là một doanh nghiệp Nhà nước, là thành viên của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC), kể từ ngày 29/4/1994.

Đến năm 2003, doanh nghiệp được đổi tên thành “Công ty Hàng hải Đông Đô”.

Ngày 25/12/2006, Công ty Hàng hải Đông Đô chuyển đổi thành “*Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô*” (*Công ty DDM*), tên viết tắt là DONG DO MARINE. Đến nay, Công ty DDM hoạt động kinh doanh với Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh thay đổi lần thứ 7 mang số 0100105253, cấp ngày 12/12/2024.

- Vốn điều lệ và quá trình niêm yết:
- + Số vốn điều lệ ban đầu (tháng 12/2006) là 89.200.000.000 đồng, được phát hành thành 8.920.000 cổ phần với mệnh giá 10.000 đồng/cổ phần.
- + Ngày 08/7/2008, Công ty 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.
- + Ngày 03/01/2009, Công ty DDM đã thực hiện xong việc tăng vốn điều lệ. Theo đó, tổng vốn điều lệ tăng từ 89,2 tỷ đồng (8,92 triệu cổ phần) lên thành 122,445 tỷ đồng (12,244 triệu cổ phần). Trong đó, cổ đông Nhà nước nắm giữ 5.996.573 cổ phần (bằng 48,97%) vốn điều lệ.
- + Kể từ ngày 15/12/2014, cổ phiếu của Công ty (DDM) bắt đầu giao dịch trên sàn UPCoM tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

3.1- Ngành nghề kinh doanh

Công ty DDM hoạt động với Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh (*thay đổi lần thứ 7*) mang số 0100105253 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hà Nội cấp ngày 12/12/2024.

Công ty DDM có các ngành nghề kinh doanh chính như sau:

Ngành nghề kinh doanh chính:

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

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

3.2- Địa bàn hoạt động

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

Ngoài ra, Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng còn tổ chức hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe đầu kéo container (vận tải bộ) ở khu vực các tỉnh phía Bắc và làm dịch vụ vận tải, kê khai hải quan...

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

4.1- Mô hình quản trị: Công ty được tổ chức theo hình thức công ty cổ phần, gồm các cơ quan: Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát và Ban Điều hành.

4.2- Cơ cấu bộ máy quản lý:

Công ty CP Hàng hải Đông Đô hiện được tổ chức và hoạt động trên cơ sở Luật Doanh nghiệp 2020, Luật Chứng khoán 2019 (sửa đổi, bổ sung năm 2024) và Điều lệ Công ty (đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 sửa đổi, bổ sung kể từ tháng 04/2024) cũng như các quy định pháp luật liên quan khác.

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: (024) 37556140/37556141 Fax: (024) 37556149

Website: www.dongdomarine.com.vn

Email: dongdo@dongdomarine.com.vn

b/ Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng:

Địa chỉ: 47 Lương Khánh Thiện, quận Ngô Quyền, Hải Phòng

Điện thoại: (0225) 3551792 Fax: (0225) 3552577

Email: haiphong@dongdomarine.com.vn

c/ Chi nhánh Công ty DDM tại Tp. Hồ Chí Minh

Điện thoại: (028) 38241404 Fax: (028) 38224362

Email: saigon@dongdomarine.com.vn; ttloan.dongdo@gmail.com

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

d.1- Công ty CP Vận tải container Đông Đô - Cảng Hải Phòng (DHP Lines)

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 DDM góp 6,3 tỷ đồng tương ứng 21% vốn điều lệ.

d.2- Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô (VDS)

Lĩnh vực SXKD chính: Sửa chữa tàu biển

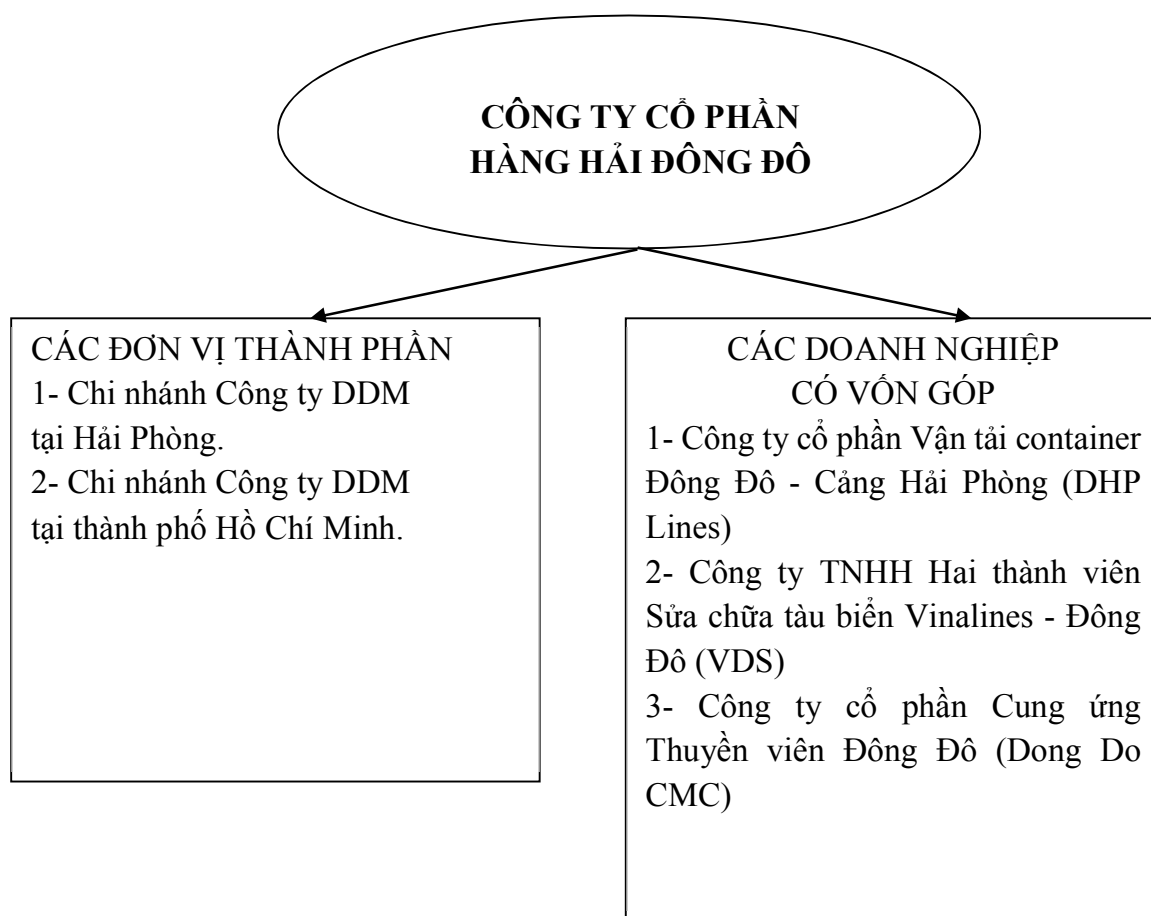
Vốn điều lệ: 100 tỷ đồng, trong đó Công ty DDM góp 49 tỷ đồng tương ứng 49% vốn điều lệ.

d.3- Công ty cổ phần Cung ứng Thuyền viên Đông Đô (Dong Do CMC)

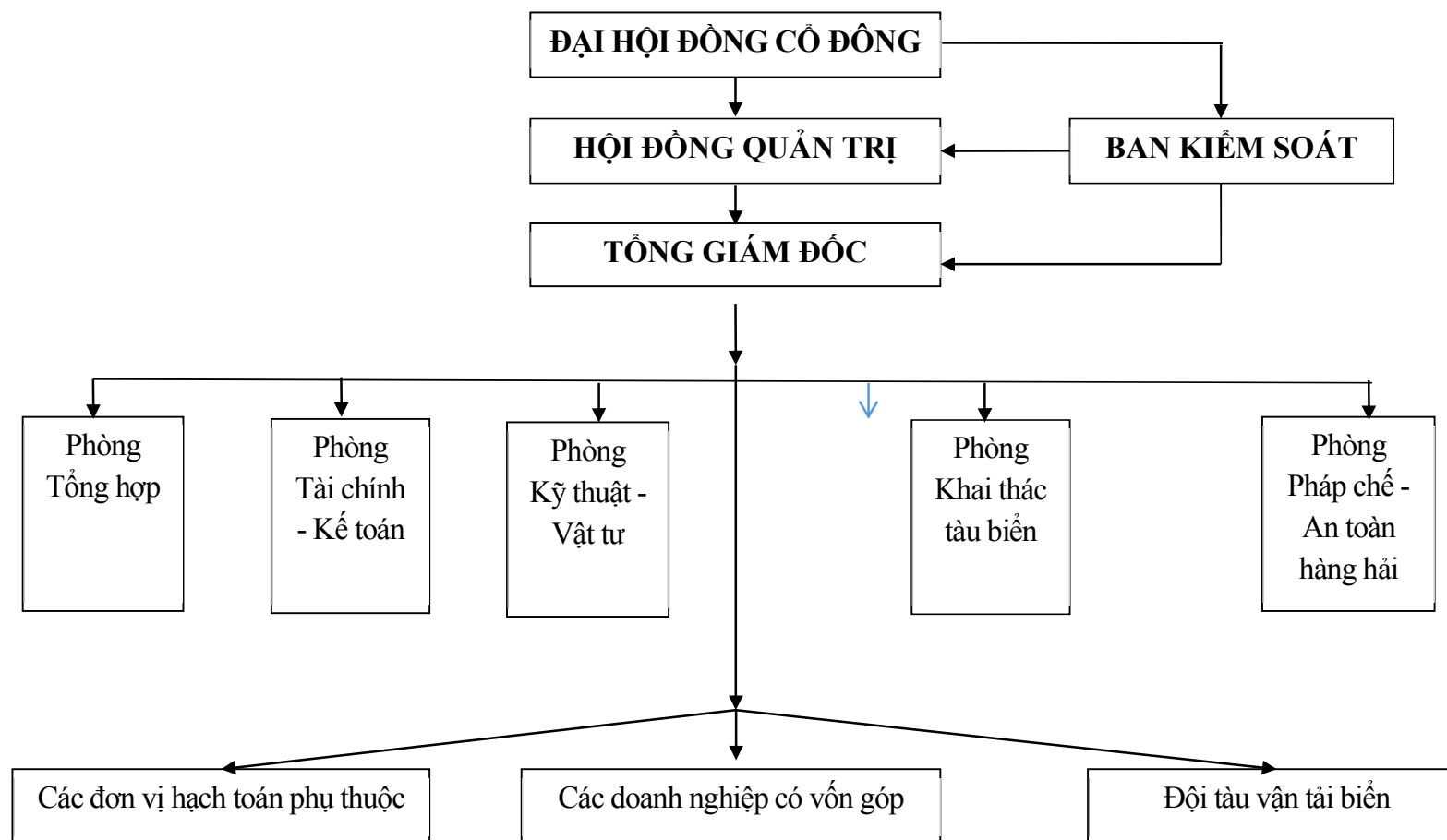
Lĩnh vực SXKD chính: Quản lý và Cung ứng thuyền viên

Vốn điều lệ: 05 (năm) tỷ đồng, trong đó Công ty DDM góp 3,6 tỷ đồng tương ứng 72% vốn điều lệ.

Hình 1 - Cơ cấu tổ chức Công ty DDM



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



4.3- Cơ cấu tổ chức của Công ty (Mời xem hình 2)

a/ Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ):

Theo Luật Doanh nghiệp 2020 và Điều lệ hiện hành của Công ty, ĐHĐCĐ là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty, có quyền quyết định những vấn đề có tính chiến lược như: quyết định cơ cấu tổ chức hoặc tổ chức lại, giải thể doanh nghiệp; quyết định các kế hoạch đầu tư dài hạn và chiến lược phát triển; quyết định cơ cấu vốn và mua bán tài sản có giá trị từ 35% tổng giá trị tài sản trở lên; quyết định mức chi trả cổ tức, phát hành cổ phiếu tăng vốn và trái phiếu; bầu, miễn nhiệm và bãi miễn các thành viên HĐQT, Ban Kiểm soát...

b/ Hội đồng quản trị (HĐQT):

HĐQT là cơ quan quản lý cao nhất do ĐHĐCĐ trực tiếp bầu, gồm 05 (năm) thành viên. HĐQT có trách nhiệm thay mặt ĐHĐCĐ giữa hai kỳ ĐHĐCĐ để quản trị mọi mặt hoạt động của Công ty, có đầy đủ quyền hạn để 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 hoạt động Ban lãnh đạo và các cán bộ quản lý khác.

Các thành viên HĐQT bầu Chủ tịch HĐQT.

c/ Ban Kiểm soát:

Ban Kiểm soát do ĐHĐCĐ trực tiếp bầu và có 03 (ba) thành. 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 và các hoạt động khác của Công ty.

d/ Tổng giám đốc:

Tổng giám đốc Công ty do HĐQT lựa chọn, bổ nhiệm. Tổng giám đốc Công ty là đại diện theo pháp luật của Công ty và có quyền, trách nhiệm điều hành hoạt động thường ngày của Công ty trên cơ sở các nghị quyết của ĐHĐCĐ, HĐQT.

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

e/ Các phòng, ban tham mưu, nghiệp vụ (05):

Chức năng nhiệm vụ của các phòng ban trong Công ty:

e.1/ 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.

Công việc hành chính, lễ tân và quản trị văn phòng.

Bảo hiểm y tế, bảo hiểm xã hội và chăm sóc sức khỏe người lao động.

e.2/ Phòng Tài chính - Kế toán:

Thực hiện, quản lý các hoạt động tài chính - kế toán, nghiệp vụ kế toán và giám sát việc thực hiện chế độ sử dụng vốn, quỹ, tài sản trong toàn Công ty.

Hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc các đơn vị trực thuộc hoặc các cá nhân liên quan thực hiện đúng chế độ tài chính - kế toán hiện hành và Quy chế tài chính của Công ty.

Tìm kiếm, khai thác các nguồn vốn phục vụ nhu cầu đầu tư - phát triển và SXKD của toàn Công ty; nghiên cứu các biện pháp huy động vốn góp thông qua phát hành, tái cơ cấu tỷ lệ vốn góp thông qua thị trường chứng khoán hoặc các kênh huy động khác.

e.3/ Phòng Kỹ thuật - Vật tư:

Quản lý kỹ thuật và giám sát việc đảm bảo kỹ thuật đội tàu hoặc đóng mới các phương tiện, thiết bị kỹ thuật khác

Tổ chức sửa chữa, nâng cấp và bảo trì các phương tiện, thiết bị kỹ thuật.

Cung ứng vật tư, sửa chữa, phụ tùng thay thế cho các phương tiện, thiết bị kỹ thuật.

Nghiên cứu ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới vào sản xuất.

e.4/ Phòng Khai thác tàu biển:

Tổ chức kinh doanh, khai thác đội tàu vận tải biển của Công ty.

Tham mưu cho lãnh đạo về định hướng đầu tư phát triển đội tàu phù hợp với thị trường vận tải biển.

Tổ chức các hoạt động đại lý và môi giới hàng hải.

e.5/ 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, quản lý tàu thuê.

Quảng bá doanh nghiệp với các tổ chức, đối tác kinh doanh trong và ngoài nước.

Phát triển thị trường đầu tư, tích cực hỗ trợ hoạt động SXKD của Công ty.

* Về pháp chế doanh nghiệp:

Duy trì pháp chế hàng hải

Duy trì hệ thống pháp chế doanh nghiệp theo các quy định pháp luật hiện hành.

* Về An toàn hàng hải:

Thực hiện chức năng giám sát, kiểm tra (Superintendent) việc triển khai và duy trì hệ thống quản lý an toàn (ISM code), an ninh hàng hải (ISPS code), Công ước lao động hàng hải (MLC) của các phòng ban Công ty và toàn bộ đội tàu do Công ty quản lý.

Tham mưu, tư vấn cho Tổng giám đốc về chuyên môn, nghiệp vụ trong việc đánh giá các nguyên nhân sự cố hàng hải. Thẩm định chất lượng thuyền viên trước khi điều động xuống tàu.

5. Định hướng phát triển

5.1/ Các mục tiêu chủ yếu của Công ty

- Tập trung duy trì mảng kinh doanh chính của Công ty là khai thác đội tàu vận tải biển trên các tuyến quốc tế bằng nhóm tàu chở hàng khô/hàng rời cỡ từ handy - size trở xuống. Tăng cường hiệu quả quản lý - khai thác đội tàu.

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

- Tiếp tục tiết giảm các chi phí không hợp lý, hoàn thiện hệ thống định mức và cơ chế quản lý có tính chuyên nghiệp cao, gia tăng hiệu quả quản lý - điều hành, phấn đấu giảm dần lỗ lũy kế của Công ty.

Mục tiêu trước mắt: Tập trung cải thiện năng lực tài chính, tối đa doanh thu, siết chặt quản lý, tiết kiệm chi phí; cải thiện chất lượng lao động và hiệu quả quản lý; vận hành Công ty với mục tiêu đẩy mạnh hiệu quả SXKD; miễn, giảm chi phí lãi vay ngân hàng....

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

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

Trong quá trình hoạt động SXKD, Công ty luôn quan tâm đến việc bảo vệ môi trường, sử dụng an toàn và tiết kiệm nhiên liệu, dầu nhớt và các nguyên, vật liệu khác. Công ty luôn chủ động hướng tới việc sử dụng các thiết bị, máy móc tiên tiến, công nghệ mới giảm thiểu chất thải (rác thải, khí thải, nước thải...) để giảm thiểu các tác động bất lợi đến môi trường. Công ty đã chuyển sang sử dụng nhiên liệu tàu biển hàm lượng lưu huỳnh thấp - Low Sulfur (0,5%) để góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường; tuân thủ các quy định của pháp luật trong nước và quốc tế về giảm thiểu phát thải tiến tới Net Zero, bảo vệ môi trường.

Ban lãnh đạo Công ty cùng Công đoàn Công ty và các phòng ban chuyên môn xây dựng, hướng dẫn, triển khai kế hoạch và tổ chức thực hiện công tác an toàn vệ sinh lao động thường xuyên tại các con tàu của Công ty và các đơn vị, chi nhánh; niêm yết các quy tắc an toàn lao động tại nơi sản xuất để tuyên truyền, nâng cao ý thức, nhận thức về công tác an toàn, vệ sinh lao động, phòng chống cháy nổ trong quá trình người lao động tham gia sản xuất. Công ty tuân thủ đầy đủ quy định về an toàn (ISM Code) và an ninh (ISPS code) đối với các doanh nghiệp hàng hải.

Công đoàn Công ty thường xuyên quan tâm chăm lo đời sống, đại diện để bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp, chính đáng của đoàn viên và người lao động.

Định kỳ hàng tháng, Công ty thực hiện Quy chế Dân chủ ở cơ sở, Quy chế Tổ chức đối thoại tại nơi làm việc, Công đoàn cùng Ban Lãnh đạo Công ty tổ chức họp, truyền thông tin tức và lắng nghe, giải thích các ý kiến của đoàn viên, người lao động. Trong các cuộc họp đó luôn có nội dung phát động phong trào thi đua lao động và quản lý giỏi, phấn

đầu hoàn thành tốt các chỉ tiêu SXKD trong từng tháng, quý góp phần hoàn thành nhiệm vụ cả năm của Công ty.

Công ty quan tâm tổ chức các hoạt động thăm hỏi cán bộ nhân viên và người thân của cán bộ nhân viên, sỹ quan, thuyền viên khi có việc đau ốm, hiếu/hỷ, hoàn cảnh khó khăn để cán bộ nhân viên, sỹ quan, thuyền viên, người lao động yên tâm làm việc. Công đoàn Công ty cũng quan tâm tặng quà cho các cháu thiếu nhi là con cán bộ nhân viên nhân ngày Quốc tế Thiếu nhi, ngày Tết Trung Thu...

Tuyên truyền, vận động, giáo dục đoàn viên và người lao động tuân thủ chính sách pháp luật của Nhà nước, nghị quyết, chủ trương của Công đoàn.

Chỉ đạo, theo dõi các tổ công đoàn tổ chức các hoạt động chăm lo chế độ chính sách, phúc lợi cho người lao động, tuyên truyền giáo dục, tổ chức các phong trào, các hoạt động văn hóa, thể dục - thể thao...

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

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

6/ Các yếu tố rủi ro:

6.1/ Rủi ro về kinh tế:

So với các nền kinh tế khác trong khu vực và trên thế giới, nền kinh tế Việt Nam được đánh giá là ổn định, tích cực, có môi trường đầu tư rất tốt và chính sách kinh tế vĩ mô thuận lợi khi quan tâm thúc đẩy cả 3 lĩnh vực trụ cột là đầu tư, xuất khẩu và tiêu dùng. Đứng vững trước những khó khăn khách quan, nền kinh tế nước ta vẫn có cơ hội tăng tốc nhanh trong thời gian tới đây. Những năm gần đây, tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam luôn ở mức cao, các mặt hàng xuất khẩu chủ lực ngày càng nhiều, đa dạng.

Tính chung cả năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa đạt kỷ lục 786,29 tỷ USD, tăng 15,4% so với năm trước, trong đó xuất khẩu tăng 14,3%; nhập khẩu tăng 16,7%. Cán cân thương mại hàng hóa đạt xuất siêu 24,77 tỷ USD.

Tuy nhiên, phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu hiện nay vẫn thường được mua bán theo phương thức “mua CIF - bán FOB”; hoặc là hàng điện tử, điện thoại thông minh... có hàm lượng công nghệ cao, kích thước nhỏ, nên không vận chuyển bằng đường biển, vì vậy không tạo cơ hội cho ngành vận tải biển, trong đó có việc khai thác đội tàu của Công ty.

Hiện nay, ngành vận tải biển vẫn diễn ra cạnh tranh rất mạnh (về giá cước, thuyền viên, công nghệ...), lượng hàng hóa vận chuyển giảm làm cho giá cho thuê tàu biển, cước vận tải vẫn đang ở mức rất thấp.

Nhằm hạn chế những rủi ro do biến động của thị trường đối với khai thác đội tàu, từ nhiều năm nay, Công ty DDM đã xây dựng một chiến lược kinh doanh riêng để thích ứng, trong đó lấy phương thức cho thuê tàu định hạn kết hợp với tự khai thác xen kẽ các tàu biển trên tuyến quốc tế, nhằm giảm rủi ro về kinh tế. Đồng thời, tăng cường phát triển quan hệ với nhóm các chủ tàu, chủ hàng, người thuê định hạn có uy tín để ký kết các hợp đồng hợp tác kinh doanh dài hạn, đảm bảo duy trì hoạt động ổn định của đội tàu.

6.2/ Rủi ro về luật pháp:

Hệ thống luật pháp vẫn còn nhiều bất cập, còn nhiều quy định chồng chéo thậm chí mâu thuẫn nhau đã và sẽ còn ảnh hưởng đến hoạt động của Công ty.

Từ nhiều năm nay, Công ty DDM luôn coi thị trường vận tải biển khu vực Đông Nam Á - Đông Bắc Á là thị trường chính của mình. Tuy nhiên, do tính phù hợp giữa hệ thống pháp luật quốc gia hiện nay với các quy định luật pháp quốc tế hoặc nước ngoài còn chưa cao nên có thể có một số trở ngại trong quá trình giao lưu kinh tế đối ngoại, trong đó có hoạt động hành hải của các tàu Công ty ở các vùng biển nước ngoài.

Những rủi ro về luật pháp nêu trên là không lớn và với năng lực của mình cộng với sự hợp tác chặt chẽ với các cơ quan, tổ chức có liên quan, Công ty DDM sẽ cố gắng chủ động giảm thiểu các rủi ro loại này.

6.3/ Rủi ro hội nhập:

Việc Việt Nam gia nhập các hiệp định thương mại quốc tế đa phương, song phương và áp dụng chính sách mở cửa để tăng cường hội nhập kinh tế hiện nay chắc chắn sẽ tiếp tục có những tác động tích cực đối với Việt Nam nói chung và của Công ty DDM nói riêng. Ở thời điểm hiện nay, việc xuất phát điểm về tích lũy tài sản, trình độ công nghệ sẽ là thách thức đối với Công ty DDM.

Tuy nhiên, do đã xác định phương thức tổ chức SXKD chủ yếu là tập trung khai thác tàu biển trên các tuyến quốc tế và thực hiện nguyên tắc “*hợp tác cùng phát triển*”, quan tâm mở rộng thị trường và đào tạo tốt nguồn nhân lực, nên Công ty DDM hoàn toàn có thể giảm thiểu được cạnh tranh đối đầu, chủ động tránh những ảnh hưởng bất lợi trong hội nhập quốc tế.

6.4/ 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 ngành vận tải biển thì nguy cơ rủi ro này luôn ở mức cao. Trong đó, đáng kể nhất là những rủi ro liên quan đến tình trạng thiếu ổn định của thị trường nhiên liệu, vật tư sửa chữa tàu biển; 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 và nhu cầu vận tải.

Chi phí cho hoạt động vận tải biển phụ thuộc khá nhiều vào giá dầu thô, dầu DO, FO trên thế giới. Trong khi đó, tình hình còn bất ổn về kinh tế, chính trị và các xung đột khác tại một số nước trong nhóm OPEC và các nước chế biến, xuất khẩu nhiều dầu thô khác tiếp tục gây ra những ảnh hưởng khó lường đến giá nhiên liệu trên thị trường thế giới.

Các hoạt động SXKD chính của Công ty DDM hiện nay đều diễn ra ở khu vực có thói quen thanh toán chủ yếu bằng USD. Do vậy, sự giao động về tỷ giá giữa đồng USD so với đồng Việt Nam hiện nay cũng được coi là một rủi ro cần được quan tâm. Trong đó, chủ yếu liên quan đến chi phí đầu vào như giá dầu nhớt, nhiên liệu, vật liệu, vật tư, phụ tùng - thiết bị. Bên cạnh đó, các khoản vay dài hạn đầu tư tàu biển của Công ty cũng chịu rủi ro từ chênh lệch tỷ giá.

Công ty DDM hoạt động vận tải biển với các khách hàng nước ngoài nên sản phẩm dịch vụ của Công ty cũng được coi là xuất khẩu, đồng tiền thu về phần lớn là Đô la Mỹ (USD). Hiện nay, hầu hết dự án đầu tư tàu biển của Công ty được thực hiện thông qua việc vay USD để mua tàu biển từ các nước ngoài. Vì vậy, rủi ro về chênh lệch tỷ giá là rủi ro đặc thù. Xu hướng chung là tỷ giá VND/USD biến động tăng, cho nên theo quy định của các chuẩn mực kế toán và các quy định hiện hành về kế toán, Công ty DDM 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. Do lãi suất tại Mỹ và châu Âu ở mức cao trong năm 2024 nên gây bất lợi cho Công ty.

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

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

Các hoạt động SXKD khác như vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, dịch vụ vận tải, dịch vụ hàng hải... cũng có các rủi ro đặc thù có thể dẫn đến những thiệt hại về người, phương tiện và ngày vận doanh.

Để giảm thiểu các rủi ro này, Công ty DDM luôn luôn quan tâm đến việc duy trì và nâng cấp thường xuyên hệ thống quản trị - điều hành theo đúng chuẩn mức quốc tế (*Bộ luật quốc tế về Quản lý an toàn hàng hải - ISM Code; Bộ luật quốc tế về An ninh tàu và bến cảng - ISPS Code; các quy phạm phân cấp tàu biển của VR, NK...*), cũng như tuân thủ 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 tổ chức đào tạo, huấn luyện để nâng cao ý thức trách nhiệm và trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho thuyền viên, người lao động, Công ty DDM 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 thiệt hại tài chính cho công ty (nếu có rủi ro xảy ra).

6.5/ Rủi ro khác:

Tương tự như các doanh nghiệp khác trong ngành, Công ty DDM vẫn phải đối mặt với bất lợi về tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng lao động (thuyền viên) do họ ngày càng có nhiều sự lựa chọn việc làm, tiền lương tăng cao, thiếu hụt nguồn hàng có nhu cầu vận chuyển trên thị trường và các tàu có tuổi cao, tình trạng kỹ thuật giảm sút làm giảm sự cạnh tranh trong khai thác.

Để giải quyết khó khăn này, Công ty vẫn đang tiếp tục thực hành chính sách ưu đãi nhằm thu hút người lao động là thuyền viên về làm việc cho Công ty, tiết giảm chi phí và khai thác phù hợp các con tàu của Công ty.

II/ Tình hình hoạt động, SXKD trong năm 2024:

A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:

1/ Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2024:

Căn cứ nội dung “Báo cáo tài chính Hợp nhất năm 2024” đã được kiểm toán bởi CHI NHÁNH HÀ NỘI - CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN VÀ TƯ VẤN UHY, kết quả hoạt động SXKD của Công ty DDM trong năm 2024 (Hợp nhất) như sau:

- Tổng doanh thu : 258,801 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận trước thuế TNDN : -17.122 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận sau thuế TNDN : -17.106 tỷ VNĐ

(Xin mời xem thêm Báo cáo tài chính Hợp nhất 2024 đã được kiểm toán)

2/ Một số chỉ tiêu tài chính của Công ty:

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2024	Năm 2023
I	Cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn			
1	Cơ cấu tài sản			
	- Tài sản dài hạn/Tổng tài sản	%	77,04	74,87
	- Tài sản ngắn hạn/Tổng tài sản	%	22,96	25,13
2	Cơ cấu vốn			
	- Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn	%	292,64	257,30
	- Nguồn vốn CSH/Tổng nguồn vốn	%	-192,64	-157,30
II	Khả năng thanh toán			
1	Tổng tài sản/Tổng nợ phải trả	Lần	0,35	0,39
2	Tài sản ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	1,58	1,75
3	Tổng tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn	Lần	0,18	0,76

B/ Tổ chức và nhân sự:

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

1.1/ Ông Nguyễn Duy Luân (Sinh năm 1963) - Tổng giám đốc (Đến tháng 04/2024)

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.
- Tổng giám đốc Công ty DDM (từ tháng 11/2015 đến tháng 04/2024)
- Phó Tổng giám đốc Công ty DDM (03/2009 - 10/2015).

- Trưởng phòng Khai thác tàu biển và Dịch vụ Hàng hải Công ty (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/Phó phòng Kinh doanh - Kế hoạch/Đại phó, Thuyền trưởng trên các tàu của Công ty (trước tháng 10/2003).

Số cổ phần do cá nhân ông Nguyễn Duy Luân đang nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 1.498.682 cổ phần, chiếm 12,24% vốn điều lệ.

1.2/ Ông Bùi Nhật Truyền (sinh năm 1975) - Tổng giám đốc (Từ tháng 07/2024)

Ông Bùi Nhật Truyền (*Cử nhân Ngoại ngữ; Bằng cấp về khóa học Vận tải biển và Logistics của Trường The Norwegian School of Management*) hiện nay là Tổng giám đốc Công ty. Trước khi là Tổng giám đốc Công ty, ông Bùi Nhật Truyền đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

- Phó Tổng giám đốc Công ty (03/2020 đến 07/2024)
- Trưởng phòng Khai thác tàu biển Công ty DDM (11/2016 đến 03/2020)
- Phó phòng Khai thác tàu biển Công ty DDM (03/2009 đến 10/2016).
- Chuyên viên Phòng Khai thác tàu biển tại XNLH Vận tải biển pha sông sau là Công ty DDM (07/2003 đến 02/2009).

Số cổ phần do ông Bùi Nhật Truyền đang nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 46.139 cổ phần.

1.3/ 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 phòng Kỹ thuật - Vật tư (05/2007 - 12/2007)
- Chuyên viên Phòng Kỹ thuật - Vật tư Công ty (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 nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 960 cổ phần.

1.4/ Ông Đỗ Minh Hà (sinh năm 1973) - Phó Tổng giám đốc

Ông Đỗ Minh Hà (*Kỹ sư Công trình thủy*) hiện nay là Phó Tổng giám đốc Công ty kiêm Trưởng phòng Tổng hợp. Trước khi là Phó Tổng giám đốc Công ty, ông Đỗ Minh Hà đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

- Trưởng Phòng Tổng hợp Công ty (11/2014 đến 10/2023)
- Phó phòng Tổng hợp Công ty (11/2010 đến 10/2014)

Phó phòng Kế hoạch và Phát triển dự án Công ty (Từ tháng 9/2007 đến 10/2010)
Chuyên viên Phòng Kế hoạch và Phát triển dự án (Từ tháng 9/2006 đến 8/2007)
Chuyên viên BQL Dự án đầu tư xây dựng Cảng Khuyến Lương thuộc XNLH Vận tải biển pha sông (Từ 10/2001 đến 02/2005)

Số cổ phần do ông Đỗ Minh Hà đang nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 0 cổ phần
1.5/ Ông Trần Sỹ Khánh (sinh năm 1975) - Kế toán trưởng

Ông Trần Sỹ Khánh (*Cử nhân Kế toán*) hiện nay là Kế toán trưởng Công ty (từ tháng 10/2023 đến nay). Trước khi là Kế toán trưởng, ông Trần Sỹ Khánh đã có thời gian công tác và làm việc như sau:

- Chuyên viên Phòng Xuất khẩu lao động, chuyên viên Phòng TCKT và Phó phòng TCKT (Từ tháng 07/2015 đến tháng 10/2023).

- Làm việc tại Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng (tháng 04/2015 đến tháng 06/2015).

Số cổ phần do ông Trần Sỹ Khánh nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 0 cổ phần

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

2.1/ Bà Đỗ Thị Bích Thủy (Sinh năm 1980) - Giám đốc Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng.

Bà Đỗ Thị Bích Thủy (*Cử nhân kinh tế*) là người có kinh nghiệm về tổ chức kinh doanh vận tải và dịch vụ vận tải. Trước khi làm Giám đốc Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng, bà Đỗ Thị Bích Thủy đã đảm nhiệm chức vụ Phó giám đốc Chi nhánh và có quá trình công tác trước đó như sau:

- Trưởng phòng Kinh doanh - Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng (06/2017 - 06/2020)
- Phó phòng kinh doanh - Chi nhánh Công ty tại Hải Phòng (06/2012 đến 06/2017)
- Công tác tại Phòng Khai thác; Phòng Đại lý vận tải và Phòng Kinh doanh tại Xí nghiệp Vận tải ven biển sau là Chi nhánh Công ty DDM tại Hải Phòng (Tháng 08/2004 đến tháng 06/2012)

Số cổ phần do bà Đỗ Bích Thủy nắm giữ tính đến ngày 11/3/2025: 0 cổ phần.

2.2/ Ông Đỗ Minh Hà (Phó tổng giám đốc) kiêm Giám đốc Chi nhánh Công ty DDM tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Mời tham khảo nội dung chi tiết tại điểm 1.4, Khoản 1, mục B này.

3)- *Quyền lợi của Ban Lãnh đạo Công ty và Giám đốc các đơn vị thành viên:*

- Công ty DDM xây dựng kế hoạch tiền lương tổng thể của Công ty trình HĐQT Công ty báo cáo Đại hội đồng cổ đông hàng năm thông qua. Trên cơ sở đó, Công ty thực hiện trả lương theo Quy chế của Công ty đã ban hành.

- Công ty hiện đang áp dụng Quy chế trả lương theo các Thang/Bảng lương cho tất cả các vị trí trong Công ty theo năng lực và khả năng đáp ứng công việc được giao.

- Ban Lãnh đạo Công ty được trả lương dựa vào kết quả kinh doanh của Công ty và sự đóng góp công sức của từng cá nhân cho kết quả SXKD của Công ty. Mức lương tương xứng với đóng góp của mỗi vị trí hoặc công việc được giao đảm nhiệm.

- Giám đốc các Chi nhánh Công ty 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 BHXH, BHYT, BHTN được thực hiện đầy đủ theo quy định tại Luật Bảo hiểm xã hội.

4/ Thay đổi trong Ban điều hành:

4.1/ Trường hợp miễn nhiệm:

- Ông Nguyễn Duy Luân (Tổng giám đốc Công ty) - Miễn nhiệm chức vụ Tổng giám đốc, kể từ tháng 04/2024 (Nghỉ hưởng chế độ BHXH)

4.2/ Trường hợp bổ nhiệm

- Ông Bùi Nhật Truyền (Phó tổng giám đốc) - Được bổ nhiệm chức vụ Tổng giám đốc Công ty, kể từ tháng 07/2024

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

5.1)- Số lượng lao động:

Đến ngày 31/12/2024, Công ty có 225 lao động (giảm 10 người so với 31/12/2023), trong đó:

- Cơ quan Công ty: 37 người;

- Thuyền viên: 165 người;

- Chi nhánh TP. HCM: 01 người;

- Chi nhánh Hải Phòng: 22 người (Năm 2025, Công ty cơ cấu lại tổ chức và hoạt động của Chi nhánh Hải Phòng)

5.2). Các chính sách đối với người lao động:

5.2.1) Chính sách phát triển nguồn nhân lực:

Với phương châm luôn xác định yếu tố “*nguồn vốn con người*” có vai trò quan trọng và là nhân tố quyết định sự thành công của doanh nghiệp nên Ban Lãnh đạo Công ty luôn quan tâm đến việc nâng cao chất lượng lao động.

Có thể tóm tắt các biện pháp cơ bản để phát triển nguồn nhân lực của Công ty như sau:

- Ưu tiên tuyển chọn và đưa cán bộ quản lý, chuyên viên nghiệp vụ có năng lực tham gia các khóa đào tạo, cập nhật kiến thức chuyên môn để phục vụ cho các kế hoạch đầu tư phát triển của Công ty.

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

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

- Bên cạnh những lao động lâu năm, Công ty sẽ tập trung phát triển thêm các lao động mới, trẻ hơn và có trình độ chuyên môn phù hợp hơn vào những vị trí thích hợp.

- 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 phát triển của Công ty để khuyến khích người lao động gắn bó với Công ty.

5.2.2) Chính sách lương, thưởng, phúc lợi:

- Hiện nay, Công ty DDM đã xây dựng, đăng ký với cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền hệ thống thang, bảng lương của Công ty.

- Công ty được tổ chức dưới hình thức “*công ty mẹ - con*” và có các chi nhánh phụ thuộc. Cơ quan Công ty và các Chi nhánh đóng vai trò “*trụ sở chính - chi nhánh phụ thuộc*”. Các chi nhánh được hưởng quyền tự chủ trong các hoạt động SXKD dưới hình thức nhận giao vốn - khoán lãi, toàn quyền chủ động trong việc trả lương cho người lao động. Các công ty con, công ty liên kết hoạt động theo Luật Doanh nghiệp. Tiền trả lương ở Công ty mẹ nằm trong phạm vi tổng quỹ lương do ĐHĐCĐ thông qua.

Công ty áp dụng cơ chế trả lương gắn liền với hiệu quả công việc của từng người lao động. Đó là cách thức phù hợp để thực hiện chính sách thu hút và động viên người lao động trong Công ty.

- Định kỳ hàng tháng trả lương cho cán bộ, nhân viên. Riêng đối với kỹ sư quan thuyền viên, Công ty sẽ trả lương vào tài khoản/trả trực tiếp trên tàu (hoặc trả cho gia đình theo nội dung ủy quyền) theo hợp đồng lao động đã ký kết.

- Công ty có chính sách, chế độ đãi ngộ quy định tại “*Thỏa ước lao động tập thể*” được Công đoàn Công ty và Tổng giám đốc Công ty ký kết. Công ty quan tâm thăm hỏi khi có việc đau ốm, thăm hiếu - hỷ đối với người lao động và người nhà theo quy định; 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 thành tích đột xuất...

C/ Về đầu tư phát triển:

- Quá trình thực hiện tái cơ cấu tổ chức và hoạt động Chi nhánh Hải Phòng, Công ty đã đồng ý cho Chi nhánh thanh lý 12 xe đầu kéo container để chuyển hoàn toàn sang hoạt động dịch vụ từ đầu năm 2025.

- Về kết quả việc yêu cầu giải quyết tiền bồi thường khi thu hồi đất của Chi nhánh Công ty tại 62 Bis Huỳnh Thúc Kháng, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh, ngày 20/5/2024, Công ty đã nhận được kinh phí bồi thường với giá trị là hơn 22,5 tỷ đồng và đã thực hiện việc bàn giao mặt bằng cho Chủ đầu tư theo đúng cam kết.

- Liên quan đến các khoản vay đầu tư tàu biển, năm 2024, Công ty đã trả cho Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) 1,4 tỷ đồng.

- Đối với các đơn vị có vốn góp:

+ Công ty đã chỉ đạo Người đại diện phần vốn phối hợp cùng HĐQT Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô thực hiện tái cơ cấu nhân sự tại đơn vị này; đồng thời triển khai thực hiện việc quản lý thuyền viên cho 06 tàu của Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô từ ngày 01/8/2024.

+ Công ty cũng đã thực hiện xong việc thoái phần vốn góp tại DMDC vào tháng 10/2024 như kế hoạch đề ra.

+ Công ty vẫn theo sát đề cung cấp hồ sơ theo yêu cầu của Tòa án để giải quyết thủ tục phá sản DHP Lines. Tuy nhiên, việc này còn phụ thuộc vào quy định của pháp luật cũng như việc hợp tác của các bên liên quan (cổ đông, khách hàng, chủ nợ...) nên Công ty chưa thể thu thập đầy đủ và cung cấp thêm các tài liệu theo yêu cầu.

- Năm 2024, Công ty được cơ cấu lại khoản nợ vay đầu tư tàu Đông Du (nay là Đông Hồ) tại Indovina Bank xuất phát từ việc Indovina Bank bán khoản nợ này cho bên mua nợ khác. Sau việc mua bán nợ này, Công ty đã trả nợ 26,2 tỷ đồng và được miễn trả nợ phần còn lại (từ đó Công ty có thu nhập bất thường 199,387 tỷ đồng).

- Cuối tháng 10/2024, Sở giao dịch Agribank cũng đã hoàn tất việc bán cho bên mua nợ khác khoản nợ do Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vay (đầu tư 04 tàu Đông Minh, Đông Phú, Đông An và Đông Thịnh). Giá mua bán khoản nợ là 160 tỷ đồng (trong khi giá trị toàn bộ khoản nợ được bán là hơn 488 tỷ đồng).

D. 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 11/3/2025, cơ cấu cổ đông được phân loại như sau:

*/ Xét theo số lượng nắm giữ:

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

- Cổ đông ngoài Nhà nước: 51,03%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước : 12.232.423 cổ phần, chiếm 99,89%

- Cổ đông nước ngoài : 13.072 cổ phần chiếm 0,11%

c/ Giao dịch cổ phiếu quỹ:

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

E. Báo cáo tác động liên quan đến môi trường, xã hội và quản trị

Trong hoàn cảnh ngành vận tải biển gặp nhiều khó khăn từ nhiều năm nay, Công ty đang nỗ lực tiết giảm tối đa chi phí, trong đó có các yếu tố đầu vào cho hoạt động SXKD.

Từ cách đây hơn bốn năm (từ năm 2020), Công ty đã chuyển sang sử dụng nhiên liệu hàm lượng lưu huỳnh thấp để giảm thiểu ô nhiễm khí thải.

Với chủ trương sử dụng các nguồn lực hợp lý, tiết kiệm để vừa nâng cao hiệu quả SXKD vừa góp phần bảo vệ môi trường, cũng giống như năm trước, Công ty đã sử dụng tổng giá trị nguyên liệu, vật liệu là 64,3 tỷ đồng, bằng 129% so với cùng kỳ năm trước (trong hoàn cảnh tuổi tàu tăng và Công ty tăng cường tự khai thác tàu).

Về chính sách liên quan đến người lao động bao gồm việc trả lương và các chế độ đãi ngộ khác (Mời Quý vị tham khảo mục 5.2.1 và 5.2.2 mục B phần II)

III/ Báo cáo và đánh giá của Ban Tổng giám đốc

1/ Đánh giá hoạt động sản xuất kinh doanh:

Khái quát tình hình chung:

- Năm 2024, thị trường vận tải biển bị ảnh hưởng nhiều từ xung đột vũ trang ở Biển Đỏ gây khó khăn, nguy hiểm cho tàu biển khi hành hải tại khu vực này. Giá cước vận tải biển tăng vọt từ cuối năm 2023, sau đó giảm dần trong quý 1/2024. Sự kiện lực lượng Houthis tại Yemen tấn công các tàu có liên quan đến Israel đầu tháng 5/2024 dẫn tới cước vận tải biển tăng lên. Từ tháng 7/2024, thị trường lại xuất hiện các dấu hiệu hạ nhiệt.

- Cuối năm 2024, chỉ số Baltic Dry Index (BDI), thước đo quan trọng của ngành vận tải hàng khô chỉ đạt 998 điểm, cho thấy sự giảm tốc hoặc tăng trưởng hạn chế so với cùng kỳ năm 2023 (khi đó chỉ số BDI là 2.088 điểm).

- Hiện nay, đội tàu của Công ty đã nhiều tuổi và số lượng tàu chỉ còn có 5 tàu hàng khô nên khó khăn trong việc đáp ứng các đơn hàng COA do yêu cầu về số lượng tàu đủ lớn để đáp ứng đơn hàng liên tục của đối tác. Công ty cũng chưa có nhiều mối quan hệ trực tiếp với các chủ hàng COA để đảm bảo đơn hàng liên tục cho đội tàu;

- Do các tàu của Công ty đa số đã già, cũ nên chi phí sửa chữa lớn thường ở mức cao; chi phí phân bổ nhiều hơn mức bình quân chung làm tăng chi phí khai thác dẫn tới hiệu quả cũng thấp hơn so với bản thân các con tàu này trước đây.

- Năm 2024, Công ty đã được cơ cấu lại khoản nợ tại Indovina Bank và tại Agribank do các ngân hàng này bán khoản nợ cho Công ty cổ phần Hàng hải Đông Đô vay cho bên mua nợ khác, tạo điều kiện giảm nợ/phát sinh thu nhập bất thường cho Công ty.

- Được sự chỉ đạo sát sao, kịp thời của Hội đồng Quản trị, Ban lãnh đạo và người lao động trong Công ty đã cố gắng nỗ lực, tận dụng các điều kiện hiện có trên các mặt hoạt động để góp phần duy trì sự ổn định của Công ty.

2/ Về tình hình tài chính đến ngày 31/12/2024 - Theo BCTC hợp nhất đã kiểm toán

a/ Tình hình Tổng tài sản : **421,096 tỷ đồng**

- Tài sản ngắn hạn : 96,686 tỷ đồng,

- Tài sản dài hạn : 324,410 tỷ đồng,

b/ Tình hình Tổng nguồn vốn : **421,096 tỷ đồng**

- Nợ phải trả : 1.232,300 tỷ đồng

- Vốn chủ sở hữu : - 811,204 tỷ đồng

3/ Đánh giá về các mặt công tác:

3.1. Đánh giá tình hình chung

- Năm 2024, Công ty xây dựng kế hoạch trên các cơ sở dự báo thị trường theo hướng tích cực nhất trong số các phương án được đưa ra với mức đỉnh cao tại thời điểm cuối năm 2023. Tuy nhiên, diễn biến thực tế thị trường đã khác hoàn toàn so với dự đoán ban đầu. Do lạm phát tăng cao, kinh tế khó khăn, người tiêu dùng thắt chặt chi tiêu, giảm tiêu thụ hàng hoá nên hoạt động sản xuất kinh doanh và dịch vụ trên toàn cầu bị sụt giảm mạnh, nguồn hàng khan hiếm, nhu cầu vận chuyển thấp, sụt giảm ở tất cả các tuyến, giá cước vận chuyển luôn trong xu thế đi xuống từ đầu năm đến cuối năm, không có bất kỳ giai đoạn phục hồi nào. Vì vậy, kết quả hoạt động SXKD năm 2024 của Công ty không đạt được như kế hoạch.

- Đội tàu có 06 chiếc nhưng hầu hết thuộc phân khúc tàu nhỏ nên rất kén hàng và ít người thuê; tuổi tàu cao (02 tàu trên 25 tuổi; 02 tàu đã 30 tuổi) nên giá cho thuê thấp hơn nhiều so với các tàu cùng cỡ nhưng trẻ hơn; Tàu container lại đơn chiếc nên không thể mở được tuyến riêng và chỉ có thể cho thuê định hạn với giá cước thấp;

- Do tuổi tàu quá cao chính quyền các cảng ghi nhận rất nhiều khiếm khuyết trong những lần kiểm tra.

- Tiếp tục thực hiện chủ trương năm 2023, năm 2024, Công ty vẫn áp dụng việc giảm lương đối với toàn bộ các chức danh lãnh đạo, quản lý nhằm tiết giảm chi phí hoạt động của Công ty.

- Công ty đã và đang triển khai động viên, thúc đẩy cải tiến liên tục trong SXKD (Kaizen), đổi mới sáng tạo... nhằm tiết kiệm nguồn lực, nâng cao hiệu quả SXKD.

3.2. Những khó khăn, vướng mắc

- Năm 2024, thị trường vận tải biển vẫn còn rất nhiều khó khăn, giá cước ở mức thấp - nhất là ở size tàu nhỏ, điều này tiếp tục tác động xấu đến hoạt động SXKD của các doanh nghiệp vận tải biển, trong đó có Công ty;

- Chi phí đầu vào tăng cao, chênh lệch tỷ giá ngoại tệ/VND thường xuyên thay đổi... ảnh hưởng đến khả năng chủ động của Công ty;

- Đội tàu già, cũ nên thường xuyên phải sửa chữa đột xuất do sự cố là một trong những nguyên nhân không chỉ làm giảm tổng số ngày tàu vận doanh so với dự kiến, mà còn ảnh hưởng lớn đến khả năng tự cân đối dòng tiền và kết quả SXKD của Công ty;

- Các tàu vẫn dễ xảy ra một số sự cố, lỗi khi PSC nước ngoài kiểm tra ghi nhận xuất phát từ thuyền viên;

- Quy định nghiêm ngặt của công ước, chính quyền hành chính, chính quyền cảng... buộc các đơn vị vận tải biển phải tuân thủ làm phát sinh thêm chi phí;

- Chi phí lương thuyền viên chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí khai thác trong khi chất lượng thuyền viên còn hạn chế, nhất là các chức danh chủ chốt ảnh hưởng đến tình hình kinh doanh chung.

4/ Kế hoạch phát triển trong tương lai:

4.1/ Mục tiêu chung: Kiên trì mục tiêu cơ cấu lại công ty, điều chỉnh tình hình tài chính, siết chặt quản lý, tiết kiệm chi phí, cải thiện chất lượng lao động và hiệu quả quản lý, điều hành Công ty với mục tiêu là cải thiện lợi nhuận, dòng tiền, giảm chi phí lãi vay ngân hàng, giảm và tiến tới bù đắp hoàn toàn lỗ lũy kế trong thời gian sớm nhất.

4.2/ Biện pháp thực hiện:

- Công ty tiếp tục phướng hướng cơ cấu lại tài chính doanh nghiệp, cụ thể là cơ cấu lại các khoản vốn vay dài hạn (tại ngân hàng VDB), nhằm cải thiện dần tình hình tài chính chung của Công ty.

- Chủ động thích ứng cao các quy luật của thị trường, tiếp tục rà soát, củng cố nguồn lực hiện có, thực hành triệt để tiết kiệm chi - tăng cường hiệu quả SXKD.

- Hoạt động vận tải biển tiếp tục giữ vai trò chủ đạo, kết hợp với các hoạt động SXKD phụ và dịch vụ khác như: Môi giới hàng hải, hoạt động vận tải bộ, cho thuê văn phòng... để cải thiện doanh thu và hiệu quả kinh doanh.

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

4.3/ Định hướng SXKD trong năm 2025:

- Công ty tiếp tục duy trì khai thác các tàu chở hàng khô với phân khúc tàu cỡ vừa và nhỏ từ 6.000 ÷ 28.000 DWT chủ yếu hoạt động ở khu vực Đông Bắc Á, Đông Nam Á tới vùng Vịnh... để giảm lỗ tối đa trong hoạt động khai thác vận tải biển.

- Với những khó khăn của thị trường vận tải biển nói ở trên, năm 2025, Công ty xác định sẽ tiếp tục tìm kiếm những người thuê định hạn có đủ uy tín và năng lực để giảm áp lực về dòng tiền khi khai thác tàu chuyến. Đồng thời, phối hợp tốt và hỗ trợ tối đa cho người thuê tàu định hạn nhằm duy trì lâu dài các hợp đồng đã ký kết.

- Ngoài ra, để chủ động trong khai thác đối với những tàu bị người thuê định hạn trả lại, Công ty sẽ tăng cường công tác tiếp thị, tìm kiếm hàng hóa cho các tàu tự khai thác nhằm đảm bảo đủ dòng tiền cho các chi phí hoạt động.

- Đẩy mạnh việc tìm kiếm khách hàng và phát huy năng lực của CBNV trong hoạt động môi giới tàu, thuê tàu chuyển về tự khai thác.

- Tiếp tục hợp tác, liên kết với các doanh nghiệp trong cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam để phát triển SXKD, sử dụng dịch vụ của nhau.

- Tích cực phối hợp và hỗ trợ Công ty cổ phần Cung ứng thuyền viên Đông Đô trong hoạt động cho thuê và xuất khẩu thuyền viên; hỗ trợ Chi nhánh Hải Phòng duy trì và phát triển các dịch vụ truyền thống như đại lý vận tải và cung cấp dịch vụ logistic.

- Tiếp tục rà soát các quy chế quản lý nội bộ, các định mức để bổ sung hoặc ban hành mới nhằm triệt để cắt giảm những chi phí bất hợp lý.

- Quản lý chặt chẽ các khoản nợ phải thu - phải trả, xây dựng kế hoạch cụ thể về thu và trả nợ, không để tồn tại các khoản nợ phải thu khó đòi và không để nợ phải trả cộng dồn quá lớn.

- Đẩy mạnh công tác đào tạo và bồi dưỡng cho lực lượng quản lý, sỹ quan thuyền viên về chuyên môn nghiệp vụ, ngoại ngữ nhằm tăng chất lượng nguồn nhân lực hiện có.

5/ Giải trình nội dung mà đơn vị kiểm toán kiểm toán có ý kiến ngoại trừ:

Trong Báo cáo tài chính năm 2024, đơn vị kiểm toán đưa ra 03 ý kiến ngoại trừ:

5.1/ Ý kiến kiểm toán ngoại trừ:

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

Giải trình của Công ty: Công ty DDM và Ngân hàng PVcomBank đã cố gắng phối hợp giải quyết tồn tại này và hai bên đã nhiều lần làm việc để bàn việc giải quyết. Tuy nhiên, hai bên vẫn chưa thống nhất được hướng giải quyết cụ thể (một trong số đó là thống nhất phương pháp và cách thức xác định giá trị tàu Đông Mai để có căn cứ xử lý tài sản

đảm bảo). Do đó, Công ty vẫn chưa có được các hồ sơ liên quan làm tài liệu thuyết minh cho các nội dung trên.

Trong thời gian tới, Công ty DDM sẽ tiếp tục chủ động đề nghị làm việc với Ngân hàng PVcomBank để hai bên thống nhất phương pháp xác định giá trị tài sản đảm bảo và các nội dung khác, từ đó có cơ sở giải quyết hoàn toàn khoản nợ.

5.2/ Vấn đề cần nhấn mạnh:

“Như đã thuyết minh tại thuyết minh số 2.4, số lỗ lũy kế của Công ty là khoảng 951,153 tỷ VND, vốn chủ sở hữu âm hơn 814,782 tỷ VND, các khoản Vay và nợ thuê tài chính đều đã quá hạn. Những vấn đề này cho thấy sự tồn tại của yếu tố không chắc chắn trọng yếu có thể dẫn đến nghi ngờ đáng kể về khả năng hoạt động liên tục của Công ty. Tuy nhiên, Công ty đã xây dựng kế hoạch kinh doanh 5 năm 2026 - 2030 đảm bảo có lãi hàng năm trên cơ sở tái cấu trúc lại tài sản và nợ phải trả theo hướng tăng cường hiệu quả hoạt động và đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ. Bên cạnh đó, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, là Công ty mẹ của Công ty, cũng đã có văn bản giao Kế hoạch sản xuất kinh doanh và Đầu tư phát triển năm 2025 và Kế hoạch Phát triển Công ty giai đoạn 5 năm 2026 - 2030 cùng cam kết mạnh mẽ sẽ hỗ trợ Công ty vượt qua giai đoạn khó khăn này. Do vậy, Báo cáo tài chính riêng cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12/2024 của Công ty vẫn được lập trên cơ sở giả định hoạt động kinh doanh liên tục.”

Kể từ năm 2008 đến nay, hai nguyên nhân chủ yếu gây nên thua lỗ của Công ty DDM nói riêng cũng như các công ty vận tải biển khác nói chung là:

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

Thứ hai, phần lớn các con tàu có vốn đầu tư lớn và được đầu tư bằng vốn vay USD. Trong thời gian qua, tỷ giá VND/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. Mặt khác, chi phí khấu hao tài sản cố định hàng năm cũng rất lớn (gần 60 tỷ đồng/01 năm), lãi vay ngân hàng phát sinh lớn (gần 30 tỷ đồng 01 năm). Những nguyên nhân đó đã gây ra số lỗ lũy kế nêu trên.

Đến nay, Công ty đã xây dựng kế hoạch kinh doanh 5 năm 2026 - 2030 đảm bảo có lãi hàng năm trên cơ sở tái cấu trúc lại tài sản và nợ phải trả theo hướng tăng cường hiệu quả hoạt động và đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ (sau khi được cơ cấu lại các khoản nợ) và đã được Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam cam kết ủng hộ. Trước mắt, Công ty vẫn đang hoạt động kinh doanh bình thường, có đủ dòng tiền để hoạt động. Công ty cũng đang cố gắng hoàn thành các nhiệm vụ theo kế hoạch 5 năm 2026-2030 để đưa Công ty vượt qua giai đoạn khó khăn, đảm bảo hoạt động kinh doanh liên tục, vững bước đi lên trong thời gian tới.

5.3/ Vấn đề khác

“Trong năm 2023, có một số khoản doanh thu cước cho thuê tàu đang được ghi nhận (đã xuất hóa đơn tài chính) theo số tạm tính do chưa được quyết toán. Một số khoản công nợ phải thu theo dõi từ năm trước (chủ yếu là công nợ từ việc bàn giao nhiên liệu cho người thuê tàu; theo hợp đồng thuê tàu, người thuê sẽ trả lại toàn bộ nhiên liệu trên khi trả lại tàu cho Công ty Cổ phần Hàng Hải Đông Đô) còn nhiều vướng mắc do chưa thống nhất giữa 2 bên, nên chúng tôi không đủ cơ sở để khẳng định tính chính xác của khoản công nợ phải thu khách hàng Vina Bridge Shipping Co.,Ltd, giá trị khoản phải thu tại ngày 31/12/2023 là 23.938.609.906 đồng.”

Nội dung này đã được Công ty giải trình trong BCTC soát xét bán niên năm 2024 như sau: Doanh thu cước cho thuê tàu nêu trên là khoản phải thu của khách hàng lâu năm của Công ty. Đây là tiền nhiên liệu có sẵn trên tàu Đông Phú khi Công ty DDM bàn giao tàu cho khách hàng thuê tàu (Số dầu này tương đương hơn 11 tỷ đồng). Theo thỏa thuận, số dầu này sẽ được bên thuê tàu trả lại cho bên cho thuê tàu (Công ty DDM), hoặc hai bên sẽ đàm phán phương án quyết toán cụ thể khi kết thúc hợp đồng cho thuê tàu Đông Phú.

Đến tháng 08/2024, khi người thuê tàu bàn giao lại tàu Đông Phú cho Công ty, lượng nhiên liệu đó cũng được bàn giao lại cho Công ty DDM thay thế cho toàn bộ khoản phải thu tại ngày 30/6/2024 mà đơn vị kiểm toán nêu ra.

Ngoài khoản tiền trên, các khoản phải thu khác cũng đã được Công ty thu về theo đúng các thỏa thuận của khách hàng.

IV/ Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Công ty năm 2024

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

Hoạt động giám sát của HĐQT đối với Ban Giám đốc:

Định kỳ hàng tháng hoặc ngay khi cần thiết, Hội đồng quản trị Công ty tham dự cuộc họp giao ban và các cuộc họp khác do Ban lãnh đạo Công ty tổ chức (với thành phần gồm Tổng giám đốc điều hành, các Phó Tổng giám đốc, Giám đốc các Chi nhánh và Trưởng, Phó các phòng ban trong Công ty).

Tại cuộc họp, HĐQT Công ty nghe, tiếp nhận thường xuyên các báo cáo tình hình tài chính, tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh. Thông qua đó, đưa ra các chỉ đạo kịp thời để thực hiện các nội dung trong Nghị quyết ĐHĐCĐ và các Nghị quyết khác của HĐQT. Ngoài ra, HĐQT đưa ra các chỉ đạo, quyết định, đôn đốc Ban Lãnh đạo nghiên cứu, tích cực thực hiện kịp thời các ý kiến chỉ đạo nêu trên với mục tiêu hoàn thành các nhiệm vụ, chỉ tiêu theo Nghị quyết ĐHĐCĐ với kết quả tốt nhất. Các công tác giám sát, chỉ đạo chủ yếu là:

- Xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện các nhiệm vụ SXKD năm 2024 trên cơ sở triển khai thực hiện các nội dung Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông của Công ty.

- Đánh giá, phân tích, dự báo tình hình thị trường, tình hình thực hiện nhiệm vụ SXKD, huy động và sử dụng các nguồn lực để thực hiện các nhiệm vụ được giao.

- Tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024, lấy ý kiến cổ đông bằng văn bản để hoàn thành việc thay đổi Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp.

- Chỉ đạo rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản quản lý nội bộ (quy chế, quy định) của Công ty phù hợp với pháp luật hiện hành và mô hình quản trị của Công ty làm cơ sở triển khai các nhiệm vụ, công việc trên thực tế.

- Kiểm tra việc chấp hành, tuân thủ pháp luật và các quy định khác của nhà nước.

- Thường xuyên thực hiện đúng và đầy đủ Quy chế phối hợp công tác giữa Hội đồng quản trị, Ban Kiểm soát và Tổng giám đốc Công ty.

- Các công tác khác của HĐQT theo chức năng, nhiệm vụ được quy định trong Điều lệ của Công ty.

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

- Thông qua giám sát, HĐQT thấy rằng, Tổng giám đốc điều hành và các cán bộ quản lý khác đã thực hiện đúng nhiệm vụ quản lý, điều hành; cố gắng tận dụng những thời cơ của thị trường vận tải biển và nguồn nhân lực hiện có để nỗ lực thực hiện nhiệm vụ do ĐHĐCĐ và HĐQT giao.

- Tổng giám đốc điều hành đã chỉ đạo các phòng ban tham mưu nghiệp vụ thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch, hạng mục công việc theo chỉ đạo của HĐQT, nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2024 cũng như ý kiến đề nghị của cổ đông lớn (Tổng công ty Hàng hải Việt Nam) trong hoạt động của Công ty.

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

Trong năm, HĐQT công ty đã đưa ra các phương hướng chỉ đạo, cụ thể như sau:

a/ Hoạt động vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo trong các hoạt động của Công ty. Chủ động với diễn biến thị trường, Công ty sẽ lựa chọn phương thức khai thác phù hợp để đẩy mạnh doanh thu và dòng tiền. Ngoài ra, để giảm thiểu những tác động bất lợi khác, Công ty sẽ phải tiếp tục duy trì mối quan hệ với những khách hàng hoặc đối tác có uy tín, có năng lực nhằm khai thác các tàu có hiệu quả và tránh bị off - hire trong quá trình khai thác. Bên cạnh đó, Công ty tiếp tục siết chặt hơn nữa công tác quản lý kỹ thuật và quản lý chi phí ... để nâng cao hiệu quả sử dụng các nguồn lực.

b/ Xây dựng phương tái cơ cấu tài chính doanh nghiệp (khoản vay tại Ngân hàng VDB đầu tư tàu Đông Phú và Đông Ba) và tái cấu trúc doanh nghiệp khi có đủ điều kiện.

V/ Quản trị công ty

1/ Hội đồng quản trị

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

a.1/ Ông Nguyễn Duy Luân (Sinh năm 1974) - Chủ tịch HĐQT Công ty

Mời xem chi tiết tại Điểm 1.1 - Khoản 1 - Phần B - Mục II trên đây

a.2/ Các thành viên Hội đồng quản trị

Danh sách thành viên HĐQT Công ty:

Stt	Họ và tên	Chức danh trong HĐQT	Số cổ phần cá nhân nắm giữ	Tỷ lệ sở hữu cá nhân	Ghi chú
1	Ông Nguyễn Duy Luân	Chủ tịch HĐQT	1.498.682	12,24%	Được bầu làm Chủ tịch HĐQT từ 11/4/2024. Thôi đại diện vốn của VIMC từ 11/4/2024.
2	Bà Phạm Thị Anh Thư	Thành viên			Được bầu làm thành viên HĐQT từ ngày 11/4/2024. Đại diện VIMC nắm giữ 19% vốn điều lệ.
3	Bà Phạm Thị Thu Hoài	Thành viên			Được bầu làm thành viên HĐQT từ ngày 11/4/2024. Đại diện VIMC nắm giữ 14,97% vốn điều lệ.
4	Ông Nguyễn Quốc Khánh	Thành viên	876.520	7,16%	Được bầu làm thành viên HĐQT từ ngày 22/04/2022
5	Ông Bùi Nhật Truyền	Thành viên	46.139	3,8%	Kiểm Tổng giám đốc Công ty. Được bầu làm thành viên HĐQT từ ngày 22/04/2022

a.3/ Hoạt động của Hội đồng quản trị:

Các cuộc họp của HĐQT Công ty (tính đến ngày 31/12/2024):

Stt	Thành viên HĐQT	Số buổi họp HĐQT có tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Lý do không tham dự họp
1	Ông Nguyễn Duy Luân	10/10	100%	
2	Bà Phạm Thị Anh Thư	7/7	100%	Được bầu ngày 11/4/2024
3	Bà Phạm Thị Thu Hoài	10/10	100%	
4	Ông Bùi Nhật Truyền	10/10	100%	
5	Ông Nguyễn Quốc Khánh	10/10	100%	

Trong năm 2024, HĐQT đã triệu tập các buổi họp Đại hội đồng cổ đông thường niên và bất thường, nội dung cụ thể như sau:

Stt	Số Nghị quyết/Quyết định	Ngày	Nội dung chính
1	01/NQ-ĐHĐCĐ	11/04/2024	Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên 2024 của Công ty CP Hàng hải Đông Đô, với các nội dung chính gồm: 1. Thông qua một số nội dung về quản lý điều hành và kết quả hoạt động SXKD năm 2023 2. Thông qua BCTC hợp nhất năm 2023 do Công ty kiểm toán TTP thực hiện. 3. Thông qua Quỹ lương HĐQT chuyên trách, quyết toán mức thù lao thực hiện năm 2023 của thành viên HĐQT và BKS không chuyên trách. 4. Thông qua các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2024 5. Thông qua kế hoạch thanh lý cặp tàu Đông Thịnh và Đông An nhằm tái cơ cấu các khoản nợ vay; thanh lý tàu Đông Hồ (trong trường hợp được các tổ chức tín dụng chấp thuận). 6. Ủy quyền cho HĐQT Công ty, căn cứ tình hình thực tế, lựa chọn, chỉ định đơn vị kiểm toán để thực hiện kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2024 7. Sửa đổi Điều lệ và Quy chế nội bộ về quản trị của Công ty. 8. Thay đổi người đại diện theo pháp luật của Công ty. 9. Một số thay đổi trong công tác cán bộ. 10. Một số nội dung khác.
2	Quyết định 02/2024/QĐ-CT	20/11/2024	Quyết định của Đại hội đồng cổ đông năm 2024 Công ty CP Hàng hải Đông Đô (Lấy ý kiến cổ đông bằng văn bản), với các nội dung chính: Thay đổi nội dung đăng ký doanh nghiệp của Công ty như sau: Người đại diện theo pháp luật sau khi thay đổi: * Họ và tên: Ông NGUYỄN DUY LUÂN * Họ và tên: Ông BÙI NHẬT TRUYỀN

Ngoài ra, HĐQT đã tổ chức các buổi họp mở rộng và lấy ý kiến các thành viên HĐQT, nội dung cụ thể như sau:

Stt	Văn bản	Nội dung chính
I	CÁC NGHỊ QUYẾT	
1	NQ số 01-2024/NQ-HĐQT ngày 15/02/2024	HĐQT thông qua thời gian tổ chức ĐHĐCĐ thường niên 2024 vào ngày 11/4/2024
2	NQ số 02.2024/NQ-HĐQT ngày 26/3/2024	1. HĐQT nhất trí giới thiệu ông Nguyễn Duy Luân, hiện là TGD điều hành Công ty tham gia HĐQT và giữ chức Chủ tịch HĐQT. 2. HĐQT nhất trí giới thiệu ông Bùi Nhật Truyền, hiện là PTGD phụ trách khai thác tiếp tục tham gia HĐQT và giữ chức TGD điều hành
3	NQ số 03.2024/NQ-HĐQT ngày 29/3/2024	1. HĐQT yêu cầu Ban điều hành đẩy mạnh các hoạt động SXKD, chú trọng đến việc tự khai thác tàu để giảm lỗ và không để âm dòng tiền. Tìm biện pháp để thực hiện thành công tái cơ cấu với các tổ chức tín dụng. 2. Các nội dung trình ĐHĐCĐ thường niên 2024 3. HĐQT yêu cầu Tổng giám đốc kiểm tra xác nhận tài sản thế chấp là tàu Đông Ba đã chấm dứt mọi quyền lợi và nghĩa vụ với VCB và chuyển giao sang thế chấp tại VDB; Ủy quyền cho TGD ký kết các văn bản liên quan để thế chấp tàu Đông Ba với VDB theo đúng quy trình, quy định của pháp luật. 4. HĐQT thông qua việc bổ nhiệm lại các cán bộ theo đề nghị tại Tờ trình số 38/TT-TH ngày 18/3/2024 của TGD điều hành. 5. HĐQT thông qua đề xuất của TGD về việc sửa đổi một số điều khoản tại Điều lệ hiện hành của Công ty cho phù hợp với tình hình thực tế.
	Biên bản số 04.2024/BB-HĐQT ngày 10/4/2024	Thông qua việc cử ông Bùi Nhật Truyền, Phó TGD, thành viên HĐQT làm Người đại diện phần vốn (15% Vốn điều lệ) của VIMC.
4	NQ số 04.2024/NQ-HĐQT ngày 11/4/2024	1. Miễn nhiệm chức vụ TGD điều hành đối với ông Nguyễn Duy Luân kể từ ngày 11/4/2024 2. Bầu ông Nguyễn Duy Luân, Thành viên HĐQT giữ chức Chủ tịch HĐQT nhiệm kỳ 2022-2027 3. Cử ông Bùi Nhật Truyền, Thành viên HĐQT giữ chức Phó TGD phụ trách BDH Công ty

5	Biên bản số 05.2024/BB- HĐQT ngày 03/5/2024	Biên bản họp HĐQT mở rộng ngày 03/5/2024
6	NQ số 05.2024/NQ- HĐQT ngày 21/5/2024	1. Hồ sơ lấy ý kiến góp ý Dự thảo Đề án thi tuyển TGD DDM. 2. Báo cáo của NĐDPV số 79/BC-NĐDV ngày 21/5/2024. 3. Báo cáo của NĐDPV số 84/BC-NĐDV ngày 03/6/2024
7	NQ số 06.2024/NQ- HĐQT ngày 21/6/2024	1. HĐQT yêu cầu Ban điều hành bổ sung thêm hồ sơ năng lực, chào giá của các đơn vị kiểm toán để có cơ sở đánh giá, so sánh và đề xuất đơn vị kiểm toán phù hợp, trình HĐQT xem xét, phê duyệt. 2. HĐQT nhất trí thông qua việc bổ nhiệm cán bộ theo đề nghị của Ban Điều hành tại Tờ trình số 86/TT-TH ngày 05/6/2024. 3. HĐQT đồng ý thông qua nội dung “Phương án tái cơ cấu Dong Do CMC và giải thể phòng QLTV thuộc Dong Do Marine”.
8	NQ số 07.2024/NQ- HĐQT ngày 02/7/2024	HĐQT đồng ý phê duyệt lựa chọn Chi nhánh Hà Nội - Công ty TNHH kiểm toán và tư vấn UHY là đơn vị kiểm toán thực hiện soát xét và kiểm toán BCTC năm 2024 cho Công ty.
9	NQ số 08.2024/NQ- HĐQT ngày 23/7/2024	- HĐQT thống nhất thông qua kết quả hoạt động SXKD 6 tháng đầu năm và kế hoạch 6 tháng cuối năm 2024 của toàn Công ty. - Yêu cầu BDH hoàn thiện lại các nội dung trình HĐQT thông qua để biểu quyết tại ĐHCĐ năm 2024 của Dong Do CMC. - HĐQT đồng ý thông qua phương án bán thanh lý 02 đầu kéo và 02 rơ moóc của Chi nhánh Hải Phòng theo đề xuất cụ thể tại Tờ trình số 112/TT-HĐTLTS ngày 19/7/2024 của BDH. - HĐQT nhất trí giao BDH tiếp tục thực hiện các thủ tục liên quan nhằm giải quyết dứt điểm việc thoái phần vốn góp của DDM tại DMDC.
10	NQ số 09.2024/NQ- HĐQT ngày 31/7/2024	- HĐQT thống nhất bổ nhiệm ông Bùi Nhật Truyền - hiện là Phó TGD phụ trách BDH, Người trúng tuyển chức danh TGD Công ty giữ chức vụ TGD điều hành Công ty trong thời hạn 05 năm.
11	NQ số 10.2024/NQ- HĐQT ngày 06/8/2024	HĐQT nhất trí thông qua việc tổ chức lấy ý kiến cổ đông bằng văn bản để tiến hành việc thay đổi nội dung Người đại diện theo pháp luật trong Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp.

12	NQ số 11.2024/NQ- HDQT ngày 23/9/2024	- Xây dựng Chương trình hành động và các giải pháp cụ thể, triển khai tới các phòng ban chuyên môn, các cá nhân phụ trách nhằm hoàn thành các chỉ tiêu SXKD 4 tháng cuối năm 2024, gắn trách nhiệm cụ thể của các cá nhân trong việc thực hiện nghiêm túc Chương trình hành động này. - Giao cho Ban TCC tài chính tiếp tục bám sát, làm việc với phía Agribank và DATC hoàn thiện các thủ tục liên quan để hoàn tất công tác tái cơ cấu tài chính với Agribank theo đúng kế hoạch trước ngày 31/12/2024. - Xây dựng Quy chế/quy trình bán tàu biển. Đồng thời, tìm hiểu các thủ tục có liên quan theo quy định của pháp luật hiện hành để chuẩn bị cho việc thanh lý tàu Đông An, Đông Thịnh. - Công tác tái cơ cấu Chi nhánh Hải Phòng - Yêu cầu các bộ phận chuyên môn có liên quan triển khai thực hiện và hoàn thành kế hoạch kiểm tra, đánh giá xây dựng kế hoạch sửa chữa BQBD các tàu của Công ty trong 4 tháng cuối năm, báo cáo Hội đồng quản trị trước ngày 25/10/2024; Đưa ra các biện pháp hiệu quả đảm bảo các tàu được xếp hạng D về chỉ số CII, hàng tháng báo cáo kết quả đạt được cho HDQT - HDQT đồng ý phê duyệt việc giải thể phòng Quản lý thuyền viên của Dong Do kể từ ngày 01/10/2024
13	NQ số 12.2024/NQ- HDQT ngày 25/9/2024	HDQT nhất trí thông qua việc tổ chức lấy ý kiến cổ đông bằng văn bản lần thứ 2 năm 2024 để tiến hành thay đổi nội dung Người đại diện theo pháp luật trong Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của Công ty.
14	NQ số 13.2024/NQ- HDQT ngày 09/10/2024	- HDQT thông qua kết quả hoạt động SXKD 9 tháng đầu năm và kế hoạch cả năm 2024 theo nội dung Báo cáo số 165/BC-TGD ngày 08/10/2024 của TGD điều hành. - Yêu cầu TGD chỉ đạo các phòng ban chuyên môn và đơn vị liên quan thực hiện các nhiệm vụ sau: * Triển khai kế hoạch hành động đã xây dựng tại Báo cáo số 161/BC-NĐDV ngày 30/9/2024 và gắn trách nhiệm đối với từng bộ phận, cá nhân với kết quả thực hiện nhiệm vụ được giao. * Tăng cường công tác kiểm tra giám sát tình trạng kỹ thuật, kiểm soát để nâng cao trách nhiệm của thuyền viên trong việc bảo quản bảo dưỡng, sửa chữa tàu, không để xảy ra sự cố trong quá trình khai thác tàu và kịp thời thông báo về Công ty những sự cố tiềm ẩn nhằm hạn chế các tổn thất - Việc tái cơ cấu khoản nợ tại Agribank

15	NQ số 14.2024/NQ- HĐQT ngày 02/12/2024	- Chấp thuận phương án thanh lý đội xe container của Chi nhánh Hải Phòng bao gồm 10 đầu kéo và 10 rơ moóc. - Yêu cầu Tổng giám đốc điều hành tổ chức bán thanh lý các tài sản nêu trên theo đúng các quy định liên quan, đảm bảo hiệu quả cao nhất và thực hiện dứt điểm các công việc có liên quan.
16	NQ số 15.2024/NQ- HĐQT ngày 12/12/2024	Duyệt Dự án bán tàu Đông An trọng tải 7.091 DWT, đóng năm 1995 tại Nhật Bản.
17	NQ số 16.2024/NQ- HĐQT ngày 12/12/2024	Duyệt Dự án bán tàu Đông Thịnh, trọng tải 7.088 DWT, đóng năm 1994 tại Nhật Bản.
II	CÁC VĂN BẢN KHÁC	
1	Biên bản số 01.2024/BB- HĐQT ngày 02/02/2024	1. Thông báo thay đổi nhân sự theo VB số 20/HHVN-TCNS ngày 18/01/2024 của VIMC (cổ đông lớn): Bà Phạm Thị Thu Hoài, PTGD Công ty TNHH Vận tải Biển Đông làm NĐDPV (14,97% VDL), làm thành viên HĐQT thay cho ông Lý Quang Thái 2. Xem xét Báo cáo kết quả SXKD năm 2023 và kế hoạch năm 2024 của Công ty 3. Thông qua Kế hoạch hành động năm 2024 của HĐQT
2	Biên bản số 04.2024/BB- HĐQT ngày 10/4/2024	Thông qua việc cử ông Bùi Nhật Truyền, PTGD, thành viên HĐQT làm NĐDPV (15% VDL) của VIMC
		Các quyết định, thông báo ... để thực hiện, cụ thể hóa các nghị quyết đã được Hội đồng quản trị ban hành.

b/ Đánh giá công tác quản trị doanh nghiệp:

- Trong năm, HĐQT Công ty đã thực hiện đúng và đủ các nội dung cơ bản của Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên 2024 với tinh thần trách nhiệm cao. HĐQT Công ty đã hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi để Tổng giám đốc điều hành hoàn thành nhiệm vụ của mình. Đối với các nhiệm vụ cấp bách, để có chủ trương nhanh chóng, HĐQT Công ty đã triệu tập họp ngay hoặc xin ý kiến các thành viên HĐQT qua điện thoại, email để đảm bảo chỉ đạo, định hướng đối với việc điều hành thường xuyên của Ban Lãnh đạo Công ty.

- Một số tồn tại:

+ Mặc dù Công ty đã tích cực phối hợp với các bên liên quan để hoàn thành các thủ tục cơ cấu lại khoản đầu tư tại Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển VDS, nhưng vì lý do khách quan nên đến nay công việc này vẫn chưa thực hiện xong.

+ Việc xử lý dứt điểm khoản nợ vay mua tàu Đông Mai vẫn chưa thống nhất được giữa hai bên. Nguyên nhân là do mặc dù Công ty và PVcomBank đã có nhiều văn bản trao đổi và gặp gỡ họp bàn, nhưng hai bên vẫn chưa thống nhất được nhiều nội dung chi tiết.

2/ Ban Kiểm soát:

2.1. Thông tin về thành viên Ban Kiểm soát (BKS):

Stt	Thành viên BKS	Chức vụ	Ngày bắt đầu là thành viên BKS	Trình độ chuyên môn
1	Bà Nguyễn Thị Hằng	Trưởng ban	Miễn nhiệm ngày 11/4/2024	Thạc sĩ Tài chính kế toán
2	Bà Nguyễn Thị Dung	Trưởng ban	Được bầu làm Trưởng Ban kiểm soát ngày 11/4/2024	Cử nhân Tài chính Ngân hàng
3	Bà Tạ Thị Huệ	Thành viên	Tháng 04/2023	Kỹ sư kinh tế VTB
4	Bà Nguyễn Thị Thanh Loan	Thành viên	Tháng 05/2019 Bầu lại tháng 04/2022	Cử nhân Tài chính kế toán

2.2. Cuộc họp của BKS:

TT	Thành viên BKS	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Tỷ lệ biểu quyết	Lý do không tham dự họp
1	Bà Nguyễn Thị Hằng	1/1	100%	100%	Miễn nhiệm ngày tại ĐHĐCĐ ngày 11/4/2024
2	Bà Nguyễn Thị Dung	3/3	100%	100%	Được bầu làm Trưởng Ban kiểm soát ngày 11/4/2024
3	Bà Tạ Thị Huệ	4/4	100%	100%	
4	Nguyễn Thị Thanh Loan	4/4	100%	100%	

2.3. Hoạt động giám sát của Ban Kiểm soát đối với Hội đồng quản trị, Ban Giám đốc và cổ đông:

Trong kỳ báo cáo, Ban kiểm soát (BKS) thực hiện các nhiệm vụ theo quy định của pháp luật, Điều lệ Công ty và Quy chế hoạt động của BKS. Giám sát việc thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024, việc chấp hành các quy định của pháp luật, Điều lệ của Công ty, tình hình thực hiện nghị quyết, quyết định, chỉ đạo của Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc trong việc quản lý điều hành Công ty. BKS duy trì mối quan hệ và hợp tác thường xuyên với Hội đồng quản trị và Ban lãnh đạo Công ty để thực hiện chức trách, nhiệm vụ của mình bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các cổ đông, cụ thể như sau:

- Giám sát việc Hội đồng quản trị triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024;
- Trực tiếp tham gia, theo dõi hoạt động của Hội đồng quản trị thông qua các cuộc họp định kỳ/đột xuất, cho ý kiến đối với các vấn đề được đưa ra trong cuộc họp. Cách thức đưa ra Nghị quyết của Hội đồng quản trị phù hợp và hiệu quả;
- Giám sát tình hình thực hiện, triển khai của Ban Điều hành đối với các Nghị quyết của Hội đồng quản trị thông qua cơ chế phân quyền giữa Hội đồng quản trị và Tổng giám đốc; Thông qua báo cáo, trao đổi với Kế toán trưởng, các Phó tổng giám đốc, Trưởng các phòng chuyên môn;
- Thẩm định Báo cáo tình hình hoạt động kinh doanh và Báo cáo tài chính quý, bán niên và cả năm của Công ty;

2.4. Sự phối hợp hoạt động giữa BKS đối với Hội đồng quản trị, Ban Điều hành và các cán bộ quản lý khác:

- Ban Kiểm soát phối hợp chặt chẽ với các thành viên HĐQT, thành viên Ban Điều hành, các cán bộ quản lý liên quan trong việc thực hiện chức năng giám sát của mình;
- Hội đồng quản trị, Ban điều hành tạo điều kiện thuận lợi và đáp ứng kịp thời các yêu cầu về thông tin phục vụ yêu cầu giám sát của Ban Kiểm soát;
- Các báo cáo tổng kết, các ý kiến tham gia của Ban Kiểm soát về công tác kiểm tra, giám sát đối với hoạt động quản lý, điều hành, tình hình hạch toán kế toán và lập Báo cáo tài chính quý, bán niên và cả năm tại Công ty đều được gửi tới Hội đồng quản trị và Ban điều hành.
- Ban Kiểm soát đã có Tờ trình ĐHĐCĐ đối với việc lựa chọn đơn vị kiểm toán BCTC năm 2024.

Nhìn chung, công tác phối hợp giữa Ban kiểm soát, Hội đồng quản trị, Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác là nghiêm túc, chặt chẽ và đảm bảo các quy định.

2.5. Hoạt động khác của BKS (nếu có):

Ban kiểm soát thực hiện nghiêm nhiệm vụ giám sát thường xuyên đối với các hoạt động của Hội đồng quản trị, Ban Điều hành theo quy định của pháp luật hiện hành và Điều lệ Công ty; Phối hợp, hỗ trợ Hội đồng quản trị, Ban Điều hành trong việc thực hiện các

nhiệm vụ Đại hội đồng cổ đông giao. Trong năm 2024, BKS đã tiến hành 04 cuộc họp, làm việc với các nội dung chính sau:

- a- Hoàn thiện Báo cáo của Ban Kiểm soát trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2024;
- b- Nội dung cuộc họp thứ hai: Bầu Trưởng Ban kiểm soát sau khi ĐHĐCĐ thường niên họp và bầu thay thế thành viên Ban kiểm soát.
- c- Nội dung cuộc họp thứ ba: Phân công nhiệm vụ các thành viên Ban kiểm soát
- d- Kiểm tra giám sát định kỳ 6 tháng năm 2024 tại Công ty CP Hàng hải Đông Đô

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

a/ Thù lao của Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát; Lương của Ban Tổng giám đốc theo Báo cáo tài chính năm 2024 (kiểm toán):

Danh sách	Chức vụ	VND
Thù lao Hội đồng Quản trị		281.128.000
Nguyễn Duy Luân	Chủ tịch HĐQT (Bổ nhiệm ngày 11/04/2024)	109.901.000
Trần Quang Toàn	Chủ tịch HĐQT (Miễn nhiệm ngày 11/04/2024)	17.045.000
Phạm Thị Anh Thư	Ủy viên HĐQT	10.182.000
Phạm Thị Thu Hoài	Ủy viên HĐQT	48.000.000
Bùi Nhật Truyền	Ủy viên HĐQT	48.000.000
Nguyễn Quốc Khánh	Ủy viên HĐQT	48.000.000
Lương Ban Tổng Giám đốc		1.549.054.000
Ông Bùi Nhật Truyền	Tổng Giám đốc (Bổ nhiệm ngày 31/07/2024)	383.800.000
Ông Nguyễn Duy Luân	Tổng Giám đốc (Miễn nhiệm ngày 11/04/2024)	417.558.000
Ông Bùi Đình Hưởng	Phó Tổng Giám đốc	386.733.000
Ông Đỗ Minh Hà	Phó Tổng Giám đốc	360.963.000
Thù lao Ban Kiểm soát		77.818.000
Nguyễn Thị Dung	Trưởng Ban Kiểm soát (Bổ nhiệm ngày 11/04/2024)	10.182.000
Nguyễn Thị Hằng	Trưởng Ban Kiểm soát (Miễn nhiệm ngày 11/04/2024)	13.636.000
Tạ Thị Huệ	Thành viên	18.000.000
Nguyễn Thị Thanh Loan	Thành viên	36.000.000
Tổng cộng		1.908.000.000

c/ Giao dịch cổ phiếu của cổ đông nội bộ trong năm 2024:

Stt	Người thực hiện giao dịch	Quan hệ với người nội bộ	Số cổ phiếu sở hữu đầu kỳ		Số cổ phiếu sở hữu cuối kỳ		Lý do tăng, giảm (mua, bán, chuyển đổi...)
			Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)	Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)	
	Không có						

d/ Trong năm 2024, các thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát không ký và thực hiện các hợp đồng hoặc các giao dịch với cổ đông nội bộ khác của Công ty cũng như các công ty con và các công ty có liên quan khác.

4. Báo cáo tài chính

Ý kiến kiểm toán và Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2024 đã được đăng tải và có thể tra cứu trên trang thông tin điện tử của Công ty thông qua trang web: www.dongdomarine.com.vn hoặc trang thông tin điện tử của Ủy ban Chứng khoán nhà nước và Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.

**NGƯỜI ĐẠI DIỆN THEO PHÁP LUẬT
TỔNG GIÁM ĐỐC CÔNG TY**



Bùi Nhật Truyền