

Số: 44 /BCTN-DDM

Hà Nội, ngày 26 tháng 03 năm 2026

CÔNG TY
CỔ PHẦN
HÀNG HẢI
ĐÔNG ĐÔ

Digitally signed by CÔNG TY CỔ PHẦN
HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
DN: C=VN, S=Thành phố Hà Nội, CN=
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG
ĐÔ, O=D.03.2342.19200300.100.1.1-
MST:0100105253
Reason: I am the author of this
document
Location:
Date: 2026.03.26 14:46:33+0700
Font: PDF Reader Version: 2024.4.0

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ
Năm tài chính 2025

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, phường Nghĩa Đô, 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 kinh doanh vận tải hàng hóa bằng đường 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 cổ phần Hàng hải Đông Đô 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).

a/ Cơ quan Công ty:

Trụ sở chính: Tầng 19 Tháp Văn phòng Quốc tế Hòa Bình, 106 Hoàng Quốc Việt, phường Nghĩa Đô, 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, Hải Phòng, Việt Nam

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

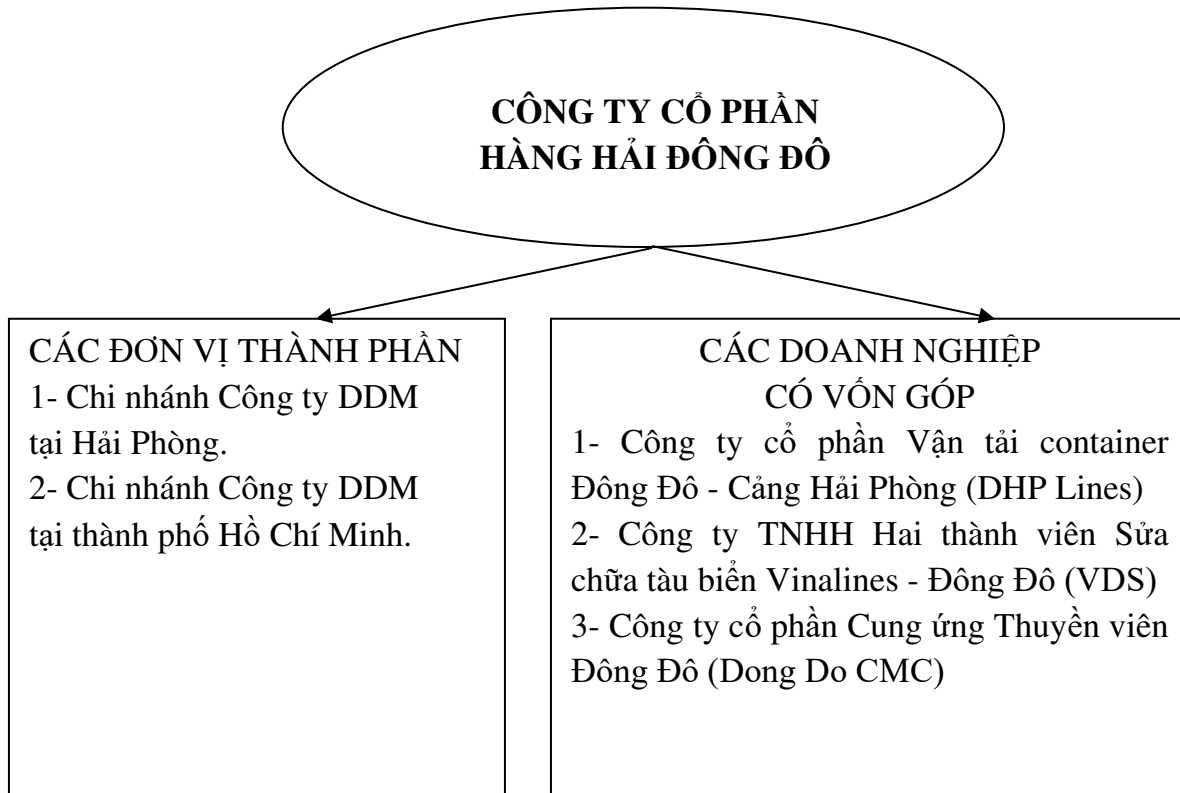
Vốn điều lệ: 100 tỷ đồng, trong đó Công ty DDM góp 49 tỷ đồng tương ứng 49% vốn điều lệ.

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

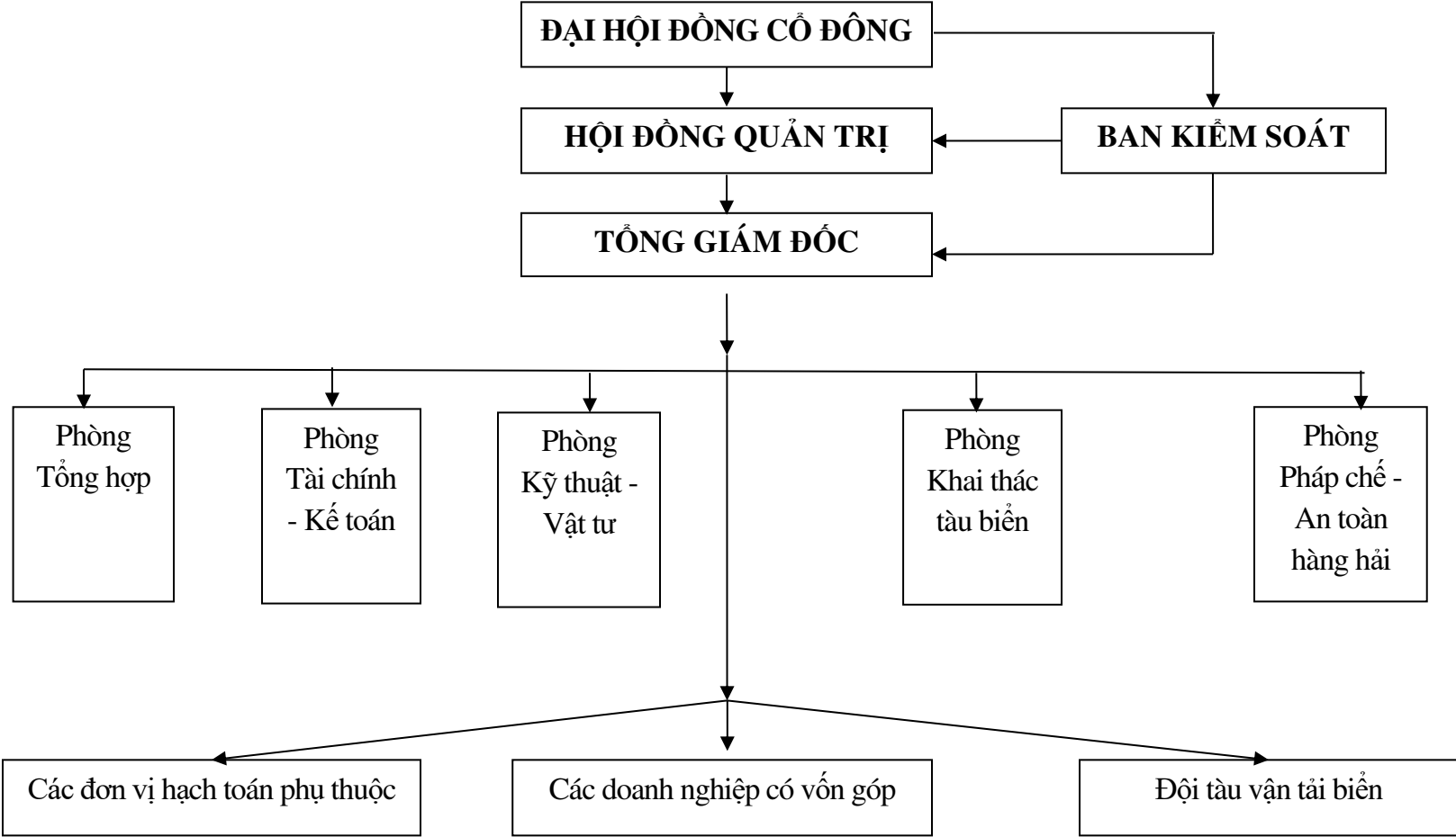
Lĩnh vực SXKD chính: Quản lý và Cung ứng thuyền viên

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. Chủ tịch HĐQT là đại diện theo pháp luật của Công ty theo Điều lệ hiện hành của Công ty.

c/ Ban Kiểm soát:

Ban Kiểm soát do ĐHĐCĐ trực tiếp bầu và có 03 (ba) thành viên. 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 có các Phó tổng giám đốc giúp việc. Các Phó tổng giám đốc được HĐQT quyết định bổ nhiệm, miễn nhiệm theo đề nghị của Tổng giám đốc Công ty.

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, tiến tới giảm dần lỗ lũy kế của Công ty.

Mục tiêu trước mắt: Tập trung cải thiện năng lực tài chính, tăng 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; giảm thiểu 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, hiệu quả 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 đấu 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 gặp khó khăn 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 nhìn nhận 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 và đa dạng.

Tính chung cả năm 2025, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa đạt 930 tỷ USD, tăng trưởng ấn tượng khoảng 18,2% so với năm 2024, với xuất khẩu đạt khoảng 475 tỷ USD and nhập khẩu khoảng 455 tỷ USD. Cán cân thương mại hàng hóa đạt xuất siêu khoảng 20 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”; các mặt hàng như hàng điện tử, điện thoại thông minh... có hàm lượng công nghệ cao, kích thước và khối lượng nhỏ gọn, 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 có tính cạnh tranh rất mạnh (về giá cước, thuyền viên, công nghệ...), lượng hàng hóa vận chuyển không nhiều làm cho giá cho thuê tàu biển, cước vận tải vẫn đang ở mức thấp trong một thời gian dài.

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 khai thác tàu. 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 dù đã được hoàn thiện dần những vẫn còn quy chưa rõ ràng và còn có cách hiểu khác nhau từ chủ thể áp dụng, thực hiện nên làm ảnh hưởng đến hoạt động của Công ty.

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 có những khác biệt nhất định 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:*

Việt Nam tham gia các hiệp định thương mại quốc tế đa phương, song phương và thực hiện 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, vấn đề 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 kinh tế, chính trị toàn cầu còn bất ổn. Các xung đột khu vực tại một số quốc gia 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 dao 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 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 đồng USD đang ở mức cao nên gây bất lợi cho tình hình tài chính của 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 gây bất lợi.

Để giảm thiểu các rủi ro loại này, Công ty DDM 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 quy định pháp luật hiện hành về phòng ngừa ô nhiễm môi trường, giảm nhẹ thiên tai, phòng chống cháy nổ và tai nạn lao động, tai nạn hàng hải...

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 rủi ro về tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng lao động (thuyền viên) bởi vì họ ngày càng có nhiều sự lựa chọn việc làm, thu nhập cao hơn; rủi ro về thiếu hụt nguồn hàng có nhu cầu vận chuyển trên thị trường, trong khi các tàu có tuổi cao, tình trạng kỹ thuật giảm dần 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 2025:

A/ Tình hình sản xuất kinh doanh:

1/ Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2025:

Căn cứ nội dung “Báo cáo tài chính Hợp nhất năm 2025” đã được kiểm toán bởi CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN VÀ TƯ VẤN UHY, kết quả hoạt động SXKD của Công ty trong năm 2025 như sau:

- Tổng doanh thu : 216,483 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận trước thuế TNDN : 89,812 tỷ VNĐ
- Lợi nhuận sau thuế TNDN : 89,636 tỷ VNĐ

(Xin mời xem thêm Báo cáo tài chính Hợp nhất 2025 đã được kiểm toán)

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

| STT | Chỉ tiêu | Đơn vị | Năm 2025 | Năm 2024 |
|-----|---|--------|----------|----------|
| I | Cơ cấu tài sản và cơ cấu nguồn vốn | | | |
| 1 | Cơ cấu tài sản | | | |
| | - Tài sản dài hạn/Tổng tài sản | % | 77,42 | 77,04 |
| | - Tài sản ngắn hạn/Tổng tài sản | % | 22,58 | 22,96 |
| 2 | Cơ cấu vốn | | | |
| | - Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn | % | 312,62 | 292,64 |
| | - Nguồn vốn CSH/Tổng nguồn vốn | % | -212,62 | -192,64 |
| II | Khả năng thanh toán | | | |
| 1 | Tổng tài sản/Tổng nợ phải trả | Lần | 0,32 | 0,35 |
| 2 | Tài sản ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn | Lần | 0,14 | 1,58 |
| 3 | Tổng tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn/Tổng nợ ngắn hạn | Lần | 0,013 | 0,18 |

B/ Tổ chức và nhân sự:

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

1.1/ 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 (Người đại diện theo pháp luật). 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 11/3/2026: 46.139 cổ phần.

1.2/ Ông **Bùi Đình Hương** (sinh năm 1969) - Phó Tổng giám đốc

Ông Bùi Đình Hương (*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 Hương 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 lượng cổ phần do ông Bùi Đình Hương nắm giữ tính đến ngày 11/3/2026: 960 cổ phần.

1.3/ 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 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 11/3/2026: 0 cổ phần

1.4/ 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 11/3/2026: 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 11/3/2026: 120 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 1.3, Khoản 1, mục B trên đây.

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 cho toàn bộ Công ty trình HĐQT Công ty báo cáo Đại hội đồng cổ đông thường niên 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 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 và BHTN được thực hiện đầy đủ theo quy định tại Luật Bảo hiểm xã hội và các quy định có liên quan.

4/ *Thay đổi trong Ban điều hành:*

Không có

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

5.1)- *Số lượng lao động:*

Đến 31/12/2025, toàn Công ty có 188 lao động (giảm 37 người so với 31/12/2024), trong đó:

- Cơ quan Công ty: 33 người;
- Thuyền viên: 145 người;
- Chi nhánh TP. HCM: 01 người;
- Chi nhánh Hải Phòng: 09 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, 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 như sau:

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

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

- Áp dụng chính sách phù hợp với người lao động để thu hút đội ngũ cán bộ quản lý, kỹ sư quan thuyên 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, còn trẻ 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 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 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 ĐHCĐ 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 thuyên 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 “*Thoả ước lao động tập thể*” được Tổng giám đốc và Công đoàn Công ty ký kết. Công ty quan tâm thăm hỏi khi cán bộ nhân viên 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:

Trong năm 2025, theo kế hoạch đã được phê duyệt, Công ty đã thực hiện đầy đủ các thủ tục và thanh lý thành công 02 tàu Đông An và Đông Thịnh.

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 và chuyển hoàn toàn sang hoạt động dịch vụ từ đầu năm 2025.

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 11/3/2026, cơ cấu cổ đông được phân loại như sau:

*/ Xét theo tính chất cổ đông:

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

- Cổ đông ngoài Nhà nước: 51,03%

*/ Xét theo phạm vi địa lý:

- Cổ đông trong nước : 12.231.423 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 năm 2020 đến nay, 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, năm 2025, Công ty đã sử dụng tổng giá trị nhiên liệu, vật liệu là 47 tỷ đồng, bằng 73,4% so với cùng kỳ năm trước (trong hoàn cảnh tuổi tàu tăng, số lượng đội tàu giảm 02 chiếc và Công ty tự khai thác một số 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 2025, thị trường vận tải biển toàn cầu tiếp tục chịu ảnh hưởng từ nhiều yếu tố kinh tế và địa chính trị, dẫn đến sự biến động mạnh trong chi phí vận chuyển và năng lực khai thác của ngành. Giai đoạn đầu năm ghi nhận sự phục hồi nhẹ của thị trường nhờ nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu từ Trung Quốc và Ấn Độ tăng trở lại, chủ yếu là quặng sắt và than đá - những mặt hàng chủ lực trong vận tải hàng rời. Tuy nhiên, từ quý II trở đi, tình hình trở nên khó khăn và khó lường hơn do căng thẳng tại khu vực Biển Đỏ leo thang, buộc hàng loạt tàu phải chuyển hướng từ kênh đào Suez sang mũi Hảo Vọng, kéo dài thời gian vận chuyển và đội chi phí nhiên liệu, làm ảnh hưởng đến lịch trình toàn cầu và gây áp lực lên chuỗi cung ứng. Đồng thời, lượng tàu mới tiếp tục được bàn giao theo các đơn đặt hàng từ giai đoạn 2021-2022 khiến công suất dư thừa tăng cao, kéo theo giá cước suy giảm trên nhiều tuyến, đặc biệt là tuyến Á - Âu và Á - Mỹ.

Kể từ quý III/2025, thị trường đã có lúc tăng mạnh nhờ nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu sản xuất từ Trung Quốc phục hồi mạnh, cùng với sự gia tăng hoạt động thương mại của Ấn Độ và khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, không lâu sau đó, thị trường lại suy giảm trở lại do sự kết hợp của nhiều yếu tố bất lợi như: dư cung tàu tiếp tục kéo dài; căng thẳng địa chính trị tại Biển Đỏ và Trung Đông leo thang; cuộc chiến dai dẳng giữa Nga - Ukraine; chính sách thất thường của Mỹ... Bên cạnh đó, việc triển khai các tiêu chuẩn môi trường mới của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), bao gồm yêu cầu giảm phát thải và chuyển đổi nhiên liệu xanh, khiến chi phí vận hành của các hãng tàu đội lên đáng kể, trong khi doanh thu lại bị ảnh hưởng bởi sức ép cạnh tranh và giá cước thấp.

Có thể nói, năm 2025, thị trường vận tải biển đang ở trạng thái “giằng co” giữa kỳ vọng phục hồi và áp lực suy giảm. Dù có những tín hiệu tích cực về nhu cầu vận tải, nhưng các yếu tố rủi ro như dư cung tàu, chi phí nhiên liệu, và căng thẳng địa chính trị vẫn đang kìm hãm đà tăng trưởng bền vững của thị trường. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp trong ngành cần có chiến lược ứng phó linh hoạt, kiểm soát hiệu quả chi phí và theo sát diễn biến trên thị trường quốc tế để duy trì hiệu quả hoạt động trong giai đoạn còn nhiều biến động.

- Năm 2025, sau khi thanh lý thành công cặp tàu Đông An, Đông Thịnh và thanh toán nợ theo kế hoạch, Công ty được bên mua nợ miễn nghĩa vụ trả một phần khoản nợ lãi nên Công ty có một khoản thu nhập khác, đảm bảo lợi nhuận năm 2025 cho Công ty.

Do đa số các tàu của Công ty đã nhiều tuổi, cũ nên chi phí sửa chữa lớn thường ở mức cao dẫn tới hiệu quả cũng thấp hơn so với bản thân các con tàu này trước đây.

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 nguồn lực hiện có để góp phần duy trì sự ổn định của Công ty.

2/ Về tình hình tài chính đến ngày 31/12/2025 - Theo BCTC hợp nhất đã kiểm toán

a/ Tình hình Tổng tài sản : **339,369 tỷ đồng**

- Tài sản ngắn hạn : 76,636 tỷ đồng,

- Tài sản dài hạn : 262,733 tỷ đồng,

b/ Tình hình Tổng nguồn vốn : **339,369 tỷ đồng**

- Nợ phải trả : 1.060,937 tỷ đồng

- Vốn chủ sở hữu : - 721,568 tỷ đồng

3/ Đánh giá về các mặt công tác khác:

Về việc thực hiện các nghị quyết, chỉ đạo của Hội đồng quản trị:

Trong năm 2025, ngoài việc hoàn thành các chỉ tiêu SXKD chính, Công ty đã thực hiện tốt các nghị quyết, chỉ đạo của Hội đồng quản trị:

Hoàn tất việc thanh lý cặp tàu Đông An, Đông Thịnh để thanh toán một phần nợ cho người mua khoản nợ vay từ Ngân hàng Agribank.

Mở rộng thêm hoạt động SXKD, cụ thể là ký hợp đồng Quản lý tàu và Cung ứng thuyền viên với một đối tác khác.

Áp dụng Kaizen trên các mặt hoạt động của Công ty, đặc biệt là từ công tác quản lý, khai thác tàu nhằm tiết giảm chi phí, tăng cường hiệu quả trong khai thác tàu. Trong năm 2025, các phòng ban đơn vị và các tàu đã thực hiện 25 sáng kiến đem lại các giá trị cụ thể trong từng hoạt động.

Tăng cường công tác kiểm soát chi phí hiệu quả, cắt giảm các chi phí không cần thiết, đàm phán giảm giá đối với các hoạt động thuê mua ngoài và báo cáo cập nhật kết quả định kỳ hàng quý báo cáo Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát.

Sửa đổi, bổ sung một số Quy chế thuộc thẩm quyền của Hội đồng quản trị: Quy chế về cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của các phòng ban của Công ty cho phù hợp với tình hình thực tế; Quy chế Phân cấp quản lý cán bộ cho phù hợp với tình hình thực tế tại Công ty.

Những khó khăn, hạn chế:

- Năm 2025, thị trường vận tải biển vẫn còn rất nhiều khó khăn, giá cước ở mức thấp - nhất là ở cỡ tàu nhỏ. Điều này tiếp tục tác động bất lợi 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 thay đổi thất thường ... ảnh hưởng đến việc thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch của Công ty.

- Đội tàu có tuổi cao nên thường xuyên phải sửa chữa đột xuất do sự cố làm giảm tổng số ngày tàu vận doanh so với dự kiến và ảnh hưởng lớn đến khả năng tự cân đối dòng tiền và kết quả SXKD của Công ty;

- 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 định hướng cơ cấu lại tình hình tài chính Công ty, 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, dịch vụ vận tải bộ, cho thuê văn phòng... để cải thiện doanh thu, lợi nhuận và dòng tiền.

- Xuất phát từ năng lực nội tại của 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 việc thuê tàu để khai thác trên cơ sở kết hợp hiệu quả giữa cho thuê định hạn và tự khai thác tàu. Bên cạnh mảng kinh doanh vận tải biển, Công ty cũng sẽ đẩy mạnh các mảng hoạt động dịch vụ khác để góp phần cải thiện doanh thu trên cơ sở tận dụng triệt để, có hiệu quả các nguồn lực của Công ty.

4.3/ Định hướng SXKD trong năm 2026:

- 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, phía Đông châu Phi... để cải thiện kết quả khai thác vận tải biển.

- Với những khó khăn nêu trên, năm 2026, 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 chuyên. 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 hết thời gian cho thuê định hạn, 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 chuyên 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 gián tiếp và sỹ quan thuyền viên về chuyên môn nghiệp vụ và ngoại ngữ nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực hiện có.

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

Giải trình ý kiến kiểm toán ngoại trừ tại Báo cáo tài chính Riêng năm 2025:

Vấn đề liên quan đến xử lý và bàn giao tàu Đông Mai:

“Nhu trình bày tại Thuyết minh số 8 và thuyết minh số 19, kể 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 Đại Chúng Việt Nam (PVcomBank) (ngân hàng đồng tài trợ vốn vay cùng Ngân hàng TMCP Hàng hải). Từ thời điểm này, Công ty không tiếp tục ghi nhận chi phí lãi vay phải trả và trích khấu hao tài sản cố định đối với con tàu. Tổng số lãi vay và khấu hao tại thời điểm ngừng ghi nhận lần lượt là hơn 713,6 triệu đồng và hơn 718,2 triệu đồng. Giá trị gốc vay và lãi vay phải trả liên quan đến con tàu là hơn 291 tỷ đồng đang được theo dõi trên khoản mục Phải trả dài hạn khác, trong khi giá trị còn lại của tàu Đông Mai là hơn 158,7 tỷ đồng hiện được theo dõi trên khoản mục Phải thu dài hạn khác.

Tại thời điểm kiểm toán, chúng tôi chưa thu thập được đầy đủ hồ sơ, tài liệu liên quan đến xử lý khoản nợ vay nêu trên (ngoài biên bản bàn giao tài sản), do đó, chúng tôi không thể xác định được tính hợp lý của việc Công ty tạm dừng ghi nhận chi phí lãi vay phải trả, trích khấu hao tài sản cố định cũng như việc ghi nhận nguyên giá tài sản cố định đối với tàu Đông Mai.”

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. 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 các nội dung liên quan, từ đó có cơ sở giải quyết hoàn toàn khoản nợ.

IV/ Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Công ty năm 2025

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 đạt kết quả cao 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 2025 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 thành công và tổ chức thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025.

- 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 2025 cũng như ý kiến kiến nghị phù hợp 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:

- Hoạt động vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo trong các hoạt động của Công ty. Chủ động với các 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, hạn chế 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.

- Xây dựng phương tái cơ cấu tài chính (khoản vay tại Ngân hàng VDB đầu tư tàu Đông Phú và Đông Ba) và tái cấu trúc Công ty 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 1963) - Chủ tịch HĐQT Công ty

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 11/3/2026: 1.498.682 cổ phần, chiếm 12,24% vốn điều lệ.

a.2/ Các thành viên Hội đồng quản trị

Danh sách thành viên HĐQT Công ty:

| Stt | Họ và tên | Chức danh | 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. |
| 2 | Bà Phạm Thị Anh Thu | 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. Là 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 31/12/2025):

| 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 | 6/6 | 100% | |
| 2 | Bà Phạm Thị Anh Thu | 6/6 | 100% | |
| 3 | Bà Phạm Thị Thu Hoài | 6/6 | 100% | |
| 4 | Ông Bùi Nhật Truyền | 6/6 | 100% | |
| 5 | Ông Nguyễn Quốc Khánh | 6/6 | 100% | |

Trong năm 2025, HĐQT đã triệu tập buổi họp Đại hội đồng cổ đông thường niên, nội dung cụ thể như sau:

| Stt | Số Nghị quyết/Quyết định | Ngày | Nội dung chính |
|-----|--------------------------|------------|--|
| 1 | 01/NQ-ĐHĐCĐ | 09/04/2025 | <p>ĐHĐCĐ thường niên năm 2025 chấp thuận và thông qua một số nội dung về quản lý điều hành các hoạt động của Công ty như sau:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Thông qua Báo cáo tài chính hợp nhất năm 2024 do Chi nhánh Hà Nội - Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn UHY thực hiện. 2. Thông qua mức thù lao thực hiện năm 2024 đối với thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát không chuyên trách. 3. Thông qua các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2025 như nội dung báo cáo. 4. Kế hoạch đầu tư và bán tàu: <ul style="list-style-type: none"> - Hoàn tất thanh lý cặp tàu Đông An và Đông Thịnh. - Làm việc với các tổ chức tín dụng để thanh lý tàu Đông Hồ (nếu được các tổ chức tín dụng chấp thuận). 5. Thông qua dự kiến mức thù lao năm 2025 đối với thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát không chuyên trách. 6. Ủy quyền cho HĐQT Công ty lựa chọn, chỉ định đơn vị kiểm toán độc lập, có uy tín, trong danh sách được Ban Kiểm soát đề xuất và được Bộ tài chính, Ủy ban chứng khoán nhà nước chấp thuận để thực hiện kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2025 cho Công ty. |

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 |
|-----|---|--|
| 1 | Nghị quyết số 01.2025/NQ-HĐQT ngày 14/01/2025 | <p>1. Về kết quả SXKD năm 2024 và kế hoạch năm 2025 của Công ty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thông qua kết quả hoạt động SXKD năm 2024 và dự kiến kế hoạch năm 2025 của toàn Công ty theo Báo cáo của Ban lãnh đạo Công ty. - HĐQT đề nghị TGD lưu ý một số vấn đề cụ thể: <ul style="list-style-type: none"> + Giao chỉ tiêu KPI năm 2025 cho từng phòng ban, đơn vị và cá nhân; Thúc đẩy nhanh việc thanh lý cặp tàu Đông An, Đông Thịnh và tập trung quản lý khai thác các tàu còn lại. + Nâng cao hiệu quả công tác quản lý tàu và quản lý chi phí hiệu quả nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của các cơ quan quản lý và duy trì hoạt động cho đội tàu trong điều kiện thực tế của Công ty. <p>2. Phân công nhiệm vụ trong HĐQT. Và các nội dung khác</p> |
| 2 | Nghị quyết số 02.2025/NQ-HĐQT ngày 01/02/2025 | HĐQT thông qua chủ trương tổ chức ĐHĐCĐ thường niên 2025 và các dự thảo Báo cáo trình ĐHĐCĐ thường niên. |
| 3 | Nghị quyết số 03.2025/NQ-HĐQT ngày 16/5/2025 | <p>1. Thông qua kết quả hoạt động SXKD quý 1/2025 và lũy kế đến hết tháng 4/2025 theo Báo cáo của TGD</p> <p>2. Yêu cầu TGD chỉ đạo các phòng ban, đơn vị thực hiện các nhiệm vụ cụ thể đảm bảo kết quả hoạt động kinh doanh.</p> |
| 4 | Nghị quyết số 04.2025/NQ-HĐQT ngày 13/6/2025 | HĐQT đồng ý phê duyệt lựa chọn Công ty TNHH Kiểm toán và Tư vấn UHY là đơn vị kiểm toán thực hiện soát xét và kiểm toán báo cáo tài chính năm 2025 cho Công ty |
| 5 | Nghị quyết số 05.2025/NQ-HĐQT ngày 18/7/2025 | <p>1. Thông qua số liệu về kết quả SXKD 6 tháng đầu năm và kế hoạch 6 tháng cuối năm 2025.</p> <p>2. Hội đồng quản trị yêu cầu Tổng giám đốc: <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo bộ phận quản lý tàu bám sát thị trường, lựa chọn phương thức khai thác tàu phù hợp nhằm đảm bảo TCE; kiểm tra, giám sát tình trạng kỹ thuật của các tàu không được để xảy ra sự cố dẫn đến phải offhire; quản lý và hướng dẫn các tàu tuân thủ nghiêm túc Hệ thống QLAT và nâng cao chất lượng thuyền viên nhằm hoàn thành kế hoạch 6 tháng cuối năm. </p> <p>3. HĐQT thông qua các nội dung chỉ đạo NĐDPV tại Dong Do CMC biểu quyết tại ĐHĐCĐ năm 2025 theo đề xuất của TGD tại Tờ trình số 129/TT-TH ngày 16/7/2025.</p> |

| | | |
|---|---|--|
| 6 | Nghị quyết số 06.2025/NQ-HĐQT ngày 30/9/2025 | Thông qua chủ trương xử lý các khoản liên quan đến chi phí xây dựng cơ bản dở dang của “Dự án Đầu tư xây dựng Nhà máy Sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng” |
| 7 | Nghị quyết số 07.2025/NQ-HĐQT ngày 17/10/2025 | <p>1. Thông qua kết quả SXKD 9 tháng và kế hoạch 3 tháng cuối năm 2025 tại Báo cáo số số 167/BC-NĐDV ngày 10/10/2025 của TGD.</p> <p>2. Yêu cầu BĐH triển khai thực hiện một số nhiệm vụ sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tập trung chỉ đạo quyết liệt các vấn đề liên quan đến hoạt động SXKD, ký kết các hợp đồng thuê tàu có hiệu quả, TCC tài chính, kiểm soát chi phí, công tác quản lý kỹ thuật đội tàu, quản lý thuyền viên ... đã được các thành viên HĐQT và BKS kiến nghị tại cuộc họp. - Rà soát, phân tích và đánh giá việc phối hợp giữa các bộ phận trong khối quản lý tàu (kỹ thuật - pháp chế an toàn hàng hải - thuyền viên) để tìm ra những vấn đề bất cập từ đó khắc phục và xử lý nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý - điều hành. - Truyền đạt tinh thần thi đua đến toàn thể CBCNV, SQTV trong toàn Công ty và thúc đẩy việc triển khai thực hiện có hiệu quả, phát huy mọi nguồn lực phấn đấu hoàn thành kế hoạch 3 tháng cuối năm và lập thành tích kỷ niệm 40 năm ngày thành lập Công ty. |

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 2025 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 vốn 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.

- Chưa thống nhất được phương án xử lý dứt điểm khoản nợ vay mua tàu Đông Mai. 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 chính.

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 Dung | Trưởng ban | Được bầu làm Trưởng Ban kiểm soát ngày 11/4/2024 | Cử nhân Tài chính Ngân hàng |
| 2 | Bà Tạ Thị Huệ | Thành viên | Tháng 04/2023 | Kỹ sư kinh tế VTB |
| 3 | 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 Dung | 4/4 | 100% | 100% | |
| 2 | Bà Tạ Thị Huệ | 4/4 | 100% | 100% | |
| 3 | Bà Nguyễn Thị Thanh Loan | 4/4 | 100% | 100% | |

2.3. Hoạt động giám sát của BKS đối với HĐQT, Ban Giám đốc và cổ đông:

Trong năm 2025, 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 2025, 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 liên 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 2025;

- Trực tiếp giám sát hoạt động Hội đồng quản trị thông qua các cuộc họp định kỳ và đột xuất, đưa ra ý kiến đối với các vấn đề nêu ra trong cuộc họp. Phương 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 và bán niên của Công ty;

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

- BKS phối hợp chặt chẽ với các thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban Điều hành, các cán bộ quản lý 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 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 của 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 2025.

Nhìn chung, công tác phối hợp thực hiện nhiệm vụ 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.

5. Hoạt động khác của BKS:

BKS thực hiện nghiêm túc nhiệm vụ giám sát thường xuyên đối với các hoạt động của Hội đồng quản trị và 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 2025, BKS đã tiến hành 04 cuộc họp, làm việc với các nội dung chính sau:

- Hoàn thiện Báo cáo của Ban Kiểm soát trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2025;

- Kiểm tra giám sát định kỳ 03 tháng đầu năm 2025 tại Công ty CP Hàng hải Đông Đô; thẩm định Báo cáo tài chính năm 2024.

- Thẩm định Báo cáo tài chính 6 tháng 2025.

- Kiểm tra giám sát định kỳ 6 tháng 2025.

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 2025 (kiểm toán):

| Danh sách | Chức vụ | Số tiền (VNĐ) |
|----------------------------------|----------------------|----------------------|
| Thù lao Hội đồng Quản trị | | 711.244.000 |
| Nguyễn Duy Luân | Chủ tịch HĐQT | 471.244.000 |
| Phạm Thị Anh Thư | Ủy viên HĐQT | 60.000.000 |
| Phạm Thị Thu Hoài | Ủy viên HĐQT | 60.000.000 |
| Bùi Nhật Truyền | Ủy viên HĐQT | 60.000.000 |
| Nguyễn Quốc Khánh | Ủy viên HĐQT | 60.000.000 |
| Lương Ban Tổng Giám đốc | | 1.200.931.000 |
| Ông Bùi Nhật Truyền | Tổng Giám đốc | 434.315.000 |
| Ông Bùi Đình Hương | Phó Tổng Giám đốc | 386.683.000 |
| Ông Đỗ Minh Hà | Phó Tổng Giám đốc | 379.933.000 |
| Thù lao Ban Kiểm soát | | 156.000.000 |
| Nguyễn Thị Dung | Trưởng Ban Kiểm soát | 60.000.000 |
| Tạ Thị Huệ | Thành viên | 48.000.000 |
| Nguyễn Thị Thanh Loan | Thành viên | 48.000.000 |
| Tổng cộng | | 2.068.175.000 |

b/ Giao dịch cổ phiếu của cổ đông nội bộ trong năm 2025:

| 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 (%) | |
| 1 | Nguyễn Thị Mai Phương | Con gái của ông Nguyễn Quốc Khánh (Thành viên HĐQT) | 0 | | 337.100 | 2,7% | |

c/ Trong năm 2025, 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 2025 đã được gửi Ủy ban chứng khoán Hà Nội, đăng tải trên trang thông tin điện tử của Công ty 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