CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU (MÃ CK: SSG)
Số 12 Đoàn Như Hài phường 12 quận 4 Tp. HCM
Tel: 08.38266254/38266781; Fax: 08.38266712
Website: www.seagullshipping.com.vn
E-mail: sesco@hcm.fpt.vn

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN NĂM 2014

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 4 năm 2015

Digitally signed by Microsoft Cop.
Date: 2015.04.15 16:10:01 +07:00
Microsoft Cop.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU

Số 12 Đoàn Như Hài phường 12 quận 4 Tp. HCM
Tel: 08.38266254/38266781; Fax: 08.38266712
Website: www.seagullshipping.com.vn
E-mail: sesco@hcm.fpt.vn

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN NĂM 2014

Mã CK : SSG

I. Thông tin chung

1. Thông tin khái quát: Lịch sử hoạt động của Công ty

- Tên Công ty : Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu
- Tên viết tắt : SESCO
- Tên Tiếng Anh : SEAGULL SHIPPING COMPANY
- Biểu tượng của Công ty :
- Giấy CNĐKKD : Số 4103000083 do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP.Hồ Chí Minh cấp, đăng ký lần đầu ngày 01/06/2000, đăng ký thay đổi lần thứ 6 ngày 25/12/2008.
- Vốn điều lệ : 50.000.000.000 đồng *(Năm mươi tỷ đồng).*
- Địa chỉ : Số 12 Đoàn Như Hài, p. 12, Quận 4, Tp. HCM.
- Điện thoại : (84-08) 3 8266781
- Fax: : (84-08) 38266712
- Webside : www.seagullshipping.com.vn
- Mã cổ phiếu : SSG

2- Quá trình hình thành và phát triển:

Năm 2000, theo chương trình cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước của Chính phủ, công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu được thành lập theo quyết định số 29/2000/QĐ-TTg ngày 28/02/2000 của Thủ tướng Chính phủ. Từ một công ty nhà nước trực thuộc Công ty vận tải Biển Việt Nam (Vosco) chuyển đổi mô hình hoạt động thành công ty cổ phần.

Tại thời điểm cổ phần hóa, tài sản của Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu là tàu vận tải hàng khô mang tên Southern Star, có tải trọng 6.500 DWT, đóng năm 1983, trị giá tài sản khoảng 13,5 tỷ đồng. Vốn cổ phần là 15.000.000.000 đồng.

Kinh doanh vận tải biển là hoạt động kinh doanh chính. Công ty có đội tàu chuyên chở hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và vận chuyển hàng hóa giữa các cảng quốc tế. Vùng hoạt động của đội tàu Công ty không hạn chế. Sau 14 năm hoạt động, Hải Âu đã có những bước phát triển nhất định. Khách hàng tin tưởng đội tàu công ty vận chuyển hàng hóa an toàn, đảm bảo chất lượng. Từ 01 con tàu 6.500 tấn khi thành lập đến 31/12/2014 đội tàu công ty là 02 tàu với tổng trọng tải 21.200 tấn, bình quân 10,61 tuổi.

Cuối năm 2008, công ty đầu tư mua trụ sở số 12 Đoàn Như Hài phường 12 quận 4 Tp. Hồ Chí Minh. Trong quá trình hoạt động, công ty luôn cố gắng tuân thủ pháp luật tại Việt Nam và pháp luật quốc tế. Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đối với ngân sách nhà nước, không nợ đọng thuế.

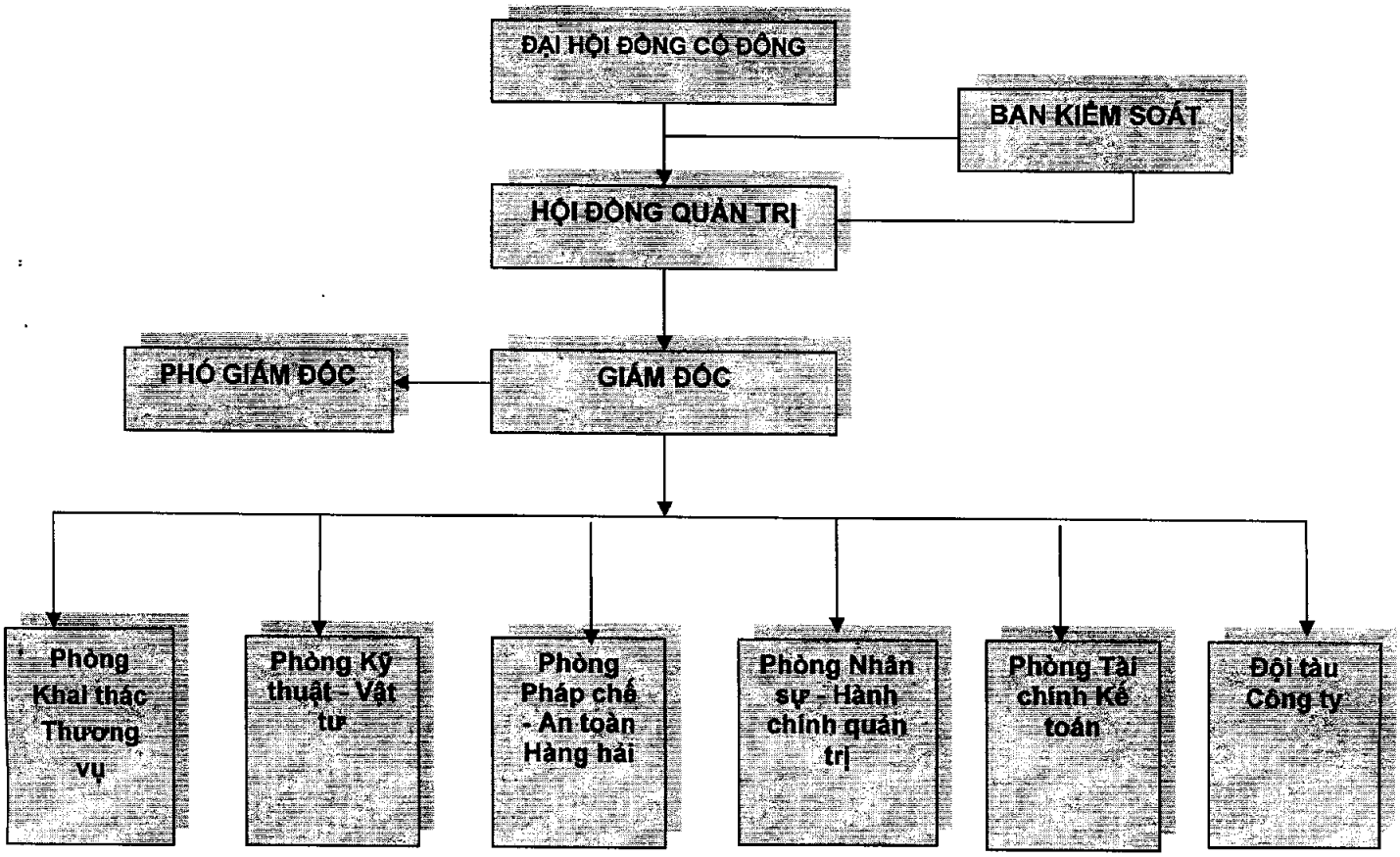
Ngày 05/01/2011, cổ phiếu công ty được niêm yết tại Sở Giao dịch chứng khoán Hà Nội (HNX) với mã chứng khoán SSG .

3. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

Ngành nghề kinh doanh chính của công ty là vận tải biển trong và ngoài nước. Địa bàn kinh doanh trong nước và quốc tế. Các tàu của công ty chủ yếu hoạt động ở khu vực Đông Nam Á và Bắc á.

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

Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu được thành lập theo Luật doanh nghiệp 2005, Điều lệ Công ty, các Luật khác có liên quan



5. Định hướng phát triển

- Công ty cố gắng trẻ hóa, tăng trọng tải đội tàu. Tuy nhiên, hiện nay kinh doanh vận tải biển gặp rất nhiều khó khăn nên tạm thời công ty chưa đầu tư thêm tàu, phát triển các dịch vụ khác.

- Trong quá trình kinh doanh, công ty luôn tuân thủ theo các quy trình quản lý an toàn đảm bảo an toàn đối với môi trường, xã hội và cộng đồng.

6. Các rủi ro:

Nhiên liệu, dầu nhớt là các khoản mục chi phí lớn chiếm trên 50% doanh thu chính vì vậy giá dầu tăng, chi phí dịch vụ hàng hải tăng, giá cước vận tải không tăng khiến cho các doanh nghiệp vận tải hiện nay gặp rất nhiều khó khăn. Khủng hoảng kinh tế khu vực và thế giới sản xuất đình trệ ảnh hưởng mạnh mẽ đến kinh doanh vận

tải biển. Ngoài ra, thời tiết cũng là một yếu tố bất khả kháng ảnh hưởng đến an toàn của con người, tài sản và hàng hóa vận chuyển. Để ngăn ngừa rủi ro, công ty luôn tham gia đầy đủ các loại bảo hiểm như bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với bên thứ 3, bảo hiểm tai nạn thuyền viên.

II. Tình hình hoạt động kinh doanh năm 2014

1. Tình hình chung

Cuối năm 2014, giá dầu giảm là một tín hiệu tích cực hỗ trợ cho ngành vận tải biển. Tuy nhiên, giá dầu giảm giá cước cũng giảm theo. Khủng hoảng kinh tế làm sản xuất đình đốn, nhu cầu nguyên nhiên vật liệu cho các nhà máy giảm sút khiến cho hàng hóa khan hiếm. Ngoài ra, sự bất cân đối cung cầu giữa tàu và hàng dẫn đến sự cạnh tranh gay gắt giữa các tàu làm giá cước vận tải giảm. Tình hình trên tác động lớn đến kinh doanh vận tải biển trong những năm qua của Công ty vì SESCO cũng không nằm ngoài quy luật chung của thị trường.

2. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh :

Đơn vị tính: Triệu đồng

SỐ TT	NỘI DUNG	PHÊ DUYỆT CỦA ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG	THỰC HIỆN NĂM 2014	THỰC HIỆN NĂM 2013	SO SÁNH THỰC HIỆN VỚI PHÊ DUYỆT
1	Tổng thu *(triệu đồng)*	86.577	106.052	90.547	122,49%
2	Đơn giá tiền lương (%)	11,44%	9,10%	13,80%	79,54%
	Trong đó: Tổng quỹ tiền lương là (triệu đồng)	9.907	9.681	12.496	97,72%
3	Mức trích khấu hao tàu	- Sea Dream: 5% - Sea Dragon: 6,67%	- Tàu Sea Dream: 5% - Tàu Sea Dragon: 6,67%	- Tàu Sea Dream: 5% - Tàu Sea Dragon: 6,67%	100,00%
4	Lợi nhuận sau thuế TNDN *(triệu đồng)*	857	- 10.097	- 34.686	-
5	Thù lao HĐQT và BKS *(triệu đồng)*	0	0	Chi 62 triệu/ 200 triệu	100%
6	Mức chia cổ tức	0	0	0	-

3. Tổ chức nhân sự:

- *Danh sách Ban điều hành:*

STT	Họ và tên	Chức danh	Tỷ lệ sở hữu cổ phần có quyền biểu quyết
1	Nguyễn Hữu Hoàn	Giám đốc	3,10%
2	Hoàng Duy Lâm	Phó Giám đốc	0,27%
3	Lê Thanh Hà	Kế toán trưởng	0,10%
5	Nguyễn Cao Thắng	Trưởng phòng Khai thác - Thương vụ	0,85%
6	Nguyễn Quang Luyện	Trưởng phòng Nhân chính	0,10%

a. Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Giám đốc

1. Họ và tên: Nguyễn Hữu Hoàn
2. Giới tính: Nam
3. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư kinh tế vận tải biển
4. Quá trình công tác:

Từ 1979-1983	Cán bộ Phòng Hàng hải Công ty Vận tải biển Việt Nam
Từ 1983-1988	Cán bộ Phòng Khai thác Thương vụ Công ty Vận tải biển Việt Nam
Từ 1989-1990	Quản trị trưởng tàu Tô Lịch
Từ 1990-1995	Đại diện Công ty Vận tải biển Việt Nam tại Thái Lan, Giám đốc điều hành Công ty liên doanh Vận tải biển TVS tại Bangkok, Thái Lan
Từ 1995-2000	Giám đốc Công ty Vận tải biển Hải Âu, thuộc Công ty Vận tải biển Việt Nam

Từ 2000- 2002	Ủy viên Hội đồng Quản trị kiêm Giám đốc Điều hành Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu.
Từ 2002-2008	Ủy viên Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu, Phó trưởng ban Kế hoạch Đầu tư Cục Hàng hải Việt Nam
Từ 2008 – 2014	Ủy viên Hội đồng Quản trị kiêm Giám đốc Điều hành Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu.
Từ 2014 – 2015	Phó Chủ tịch Hội đồng Quản trị kiêm Giám đốc Điều hành Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu.

b. Phó Giám đốc

1. Họ và tên: Hoàng Duy Lâm
2. Giới tính: Nam
3. Trình độ chuyên môn: Kỹ sư máy tàu biển
4. Quá trình công tác:

Từ 1977 - 1985	Giảng viên Trường Đại học Hàng hải - Hải phòng
Từ 1985 - 1994	Công tác tại Sở giao thông Vận tải Quảng Nam - Đà nẵng (Máy trưởng)
Từ 1994 - 2003	Công tác tại công ty VIETRANCIMEX - Cán bộ kỹ thuật
Từ 2003 - 2013	Trưởng phòng kỹ thuật Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu
Từ 2013 - 2014	Phó giám đốc Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu

Ông Hoàng Duy Lâm không đảm nhiệm chức danh Phó giám đốc từ ngày 01/04/2015 do đến tuổi nghỉ hưu.

c. Kế toán trưởng

1. Họ và tên: Lê Thanh Hà

2. Giới tính: nữ

3. Trình độ chuyên môn: Cử nhân Kinh tế

4. Quá trình công tác:

Từ 1997-1999 : Làm việc tại phòng Tài chính - Kế toán Công ty Vận tải biển Việt Nam

Từ 1999-2000 : Làm việc tại Công ty Vận tải biển Hải Âu trực thuộc Công ty Vận tải biển Việt Nam

Từ 2000-đến nay : Làm việc tại Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu

- *Chính sách đối với người lao động:*

Số lượng nhân viên công ty vào ngày 31/12/2014 là 52 người.

❖ *Chính sách tuyển dụng, huấn luyện và đào tạo:*

Để giảm bớt chi phí trong năm, công ty đã giảm bớt bộ máy quản lý văn phòng. Nâng cao hiệu quả công việc của từng cán bộ công nhân viên, không tuyển thêm người khi người lao động nghỉ.

Nhằm đảm bảo số lượng, chất lượng của thuyền viên làm việc trên các con tàu trong điều kiện nặng nhọc nguy hiểm, công ty xây dựng kế hoạch tuyển dụng lao động để bổ sung nguồn nhân lực. Công ty thực hiện chính sách tuyển dụng công khai, rộng rãi, đúng chuyên môn nghiệp vụ. Sau khi tuyển dụng, được Công ty huấn luyện cơ bản nhằm đảm bảo hoàn thành công việc được giao.

❖ *Chính sách bảo đảm an toàn lao động:*

Mọi chức danh làm việc trên tàu đều đảm bảo được huấn luyện và có chứng chỉ an toàn phù hợp, được trang bị phòng hộ cá nhân đáp ứng yêu cầu an toàn. Tổ chức

mạng lưới an toàn vệ sinh, đảm bảo đôn đốc, nhắc nhở thực hiện quy trình an toàn trong từng ca làm việc.

❖ *Chính sách tiền lương:*

Tiền lương, tiền công là đòn bẩy để tăng năng suất lao động và tăng cường hiệu quả công tác. Nhằm tiết giảm thiểu chi phí tiền lương, công ty đã giảm lương khối quản lý. Chính sách tiền lương được xây dựng trên cơ sở đảm bảo hài hòa các lợi ích của công ty và Người lao động, phù hợp đặc thù của ngành nghề đi biển và thị trường lao động.

❖ *Chính sách phúc lợi:*

Công đoàn công ty chăm lo đời sống của cán bộ công nhân viên và thuyền viên, thường xuyên thăm hỏi ốm đau, hiếu hỉ. Tất cả các tàu của Công ty đều được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho sinh hoạt câu lạc bộ văn hóa, thể thao của thuyền viên.

3. Tình hình thực hiện các dự án:

Năm 2014 thực sự là năm khó khăn đối với thị trường kinh doanh vận tải biển nói chung và công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu nói riêng. Sự suy thoái của ngành đã khiến cho ngành vận tải biển hàng khô ảm đạm, chưa có tín hiệu khởi sắc nên Công ty đã tạm dừng không tiếp tục đàm phán, giao dịch với các đơn vị môi giới mua bán tàu.

4. Tình hình tài chính

a. Tình hình tài chính:

Chỉ tiêu	Năm 2013	Năm 2014	% Tăng giảm
Tổng giá trị tài sản	192.797.555.371	166.161.147.480	86%
Doanh thu thuần	89.848.674.575	79.027.612.459	88%
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	(34.685.977.907)	(19.606.081.486)	
Lợi nhuận khác	0	9.509.168.133	

Chỉ tiêu	Năm 2013	Năm 2014	% Tăng giảm
Lợi nhuận trước thuế	(34.685.977.907)	(10.096.913.353)	
Lợi nhuận sau thuế	(34.685.977.907)	(10.096.913.353)	
Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức	0	0	

b. Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

Các chỉ tiêu	Năm 2013	Năm 2014
1. Chỉ tiêu về khả năng thanh toán		
- Hệ số thanh toán ngắn hạn TSLĐ/ Nợ ngắn hạn	0.14	0.14
- Hệ số thanh toán nhanh (TSLĐ-Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	0.08	0.10
2. Chỉ tiêu về cơ cấu vốn		
- Hệ số nợ/Tổng tài sản (lần)	0.96	1.00
- Hệ số nợ/Vốn chủ sở hữu (lần)	23	703
3. Chỉ tiêu về năng lực hoạt động		
- Vòng quay Hàng tồn kho Giá vốn hàng bán/ Tồn kho bình quân	11.43	14.29
- Doanh thu thuần/ Tổng tài sản (lần)	0.47	0.48
4. Chỉ tiêu về khả năng sinh lợi		
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	-39%	-13%
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	-434%	-4279%
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản	-18%	-6.08%
- Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/ Doanh thu thuần	-39%	-25%

* *Về khả năng thanh toán:* Hệ số thanh toán ngắn hạn và hệ số khả năng thanh toán nhanh là chỉ số thể hiện khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn khi đến hạn

trả nợ của Công ty. Hệ số khả năng thanh toán của công ty năm 2014 tốt hơn năm 2013

* *Về cơ cấu vốn:* Phần lớn nguồn vốn hoạt động của công ty được tài trợ từ nguồn vốn vay. Công ty đã sử dụng đòn bẩy tài chính ở mức tương đối lớn. Đây cũng là nét đặc trưng của các doanh nghiệp vận tải biển khi đầu tư phát triển và trẻ hóa đội tàu. Vốn vay thường chiếm 70-75% giá tàu.

* *Về hiệu quả sinh lời:* Thị trường vận tải biển trong năm 2014 không có dấu hiệu khởi sắc nên công ty bị lỗ.

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

Trong năm, vốn điều lệ của Công ty không thay đổi: 50.000.000.0000 VNĐ (Năm mươi tỷ đồng).

- Công ty không có trái phiếu đang lưu hành theo từng loại (trái phiếu có thể chuyển đổi, trái phiếu không thể chuyển đổi...).

- Số lượng cổ phiếu đang lưu hành là 5.000.000 cổ phiếu phổ thông (Năm triệu cổ phiếu). Trong đó cổ phiếu quỹ là 18.810 cổ phiếu.

- Hiện nay Trung tâm lưu ký chứng khoán quản lý sổ cổ đông nên danh sách cổ đông chỉ được cung cấp khi công ty thực hiện việc chốt quyền cổ đông theo luật định:

- Thông tin chi tiết về từng cổ đông lớn (Sở hữu từ 5% vốn trở lên) :

STT	Tên cổ đông	Địa chỉ	Tỷ lệ sở hữu / Vốn điều lệ
1	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam	Tòa nhà Ocean Park, số 1 Đào Duy Anh, Q.Đống Đa, Hà Nội	26,46%
2	Tổng công ty Bảo Việt Nhân Thọ	Số 1 Đào Duy Anh, Q.Đống Đa, Hà Nội	8,82%
3	Cty CP Quản Lý Quỹ Tín Phát	phòng 305, tầng 3, tháp A, tòa nhà Sky Tower, số 88 Láng Hạ, Đống Đa Hà Nội	8,82%

III. Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc:

1. Đánh giá kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh:

1.1. Tổng thu

Năm 2014 tổng thu đạt 106.052 triệu đồng bằng 122,49% so với kế hoạch (86.577 triệu đồng) và bằng 117,12% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong đó thu từ bán tàu Northern Star là 19.968 triệu đồng và tiền dầu tồn khi bàn giao bán tàu và cho thuê định hạn là 6.262 triệu đồng.

Doanh thu vận tải năm 2014 là 78.960 triệu đồng bằng 87,92% doanh thu vận tải năm 2013 (89.812 triệu đồng) và bằng 124,24% so với kế hoạch (63.556 triệu đồng). Khi lập kế hoạch năm 2014 doanh thu vận tải hai tàu Sea Dragon và Sea Dream dựa trên doanh thu tàu cho thuê định hạn. Nhưng thực tế tàu Sea Dream chỉ cho thuê định hạn 163 ngày và tàu Sea Dragon 157 ngày. Doanh thu thuần ngày tàu công ty tự khai thác bao gồm chi phí nhiên liệu, cảng phí, đại lý phí.. cao hơn so với doanh thu thuần cho thuê định hạn.

1.2 Chi phí tiền lương

Nếu không tính chi phí tiền lương tàu Northern Star thì tổng chi phí tiền lương năm 2014 so với năm 2013 giảm 3,56% (9.073 triệu đồng/ 9.408 triệu đồng) do công ty đã chủ động tiết giảm chi phí tiền lương để giảm lỗ. Lương các tàu không giảm, lương văn phòng giảm 6,5% (2.355 triệu đồng/ 2.520 triệu đồng). Từ đầu năm đến nay lương văn phòng giảm dần hơn 20% từ 213 triệu/ tháng (tháng 1/2014) giảm dần xuống còn 159 triệu/ tháng (tháng 09/2014). Năm 2014, chi phí tiền lương là 9.681 triệu đồng bằng 77,48% so với năm 2013 (12.496 triệu đồng) và bằng 97,72% so với kế hoạch (9.907 triệu đồng) đạt kế hoạch của Đại hội đồng cổ đông năm 2014 đề ra do quỹ lương 2014 giảm chi 226 triệu đồng.

1.3. Về chi phí vật liệu

Chi phí nhớt, phụ tùng vật tư năm 2014 của tàu Sea Dragon là 2.491 triệu đồng bằng 86,34% so với năm 2013 là 2.885 triệu đồng; tàu Sea Dream 2.978 triệu đồng bằng 101,88% so với năm 2013 là 2.923 triệu đồng. Hai năm nay các biện pháp thắt

chặt quản lý dầu nhớt, phụ tùng, vật tư đã phát huy hiệu quả làm cho chi phí nhớt, phụ tùng vật tư giảm đáng kể. Năm 2012, chi phí nhớt phụ tùng vật tư tàu Sea Dragon và Sea Dream là 3.594 triệu đồng/ 3.522 triệu đồng.

1.4 Khấu hao cơ bản

Khấu hao tàu bình quân là 5,62%/ nguyên giá, bằng 100% kế hoạch. Trong đó, tàu Northern Star đã hết khấu hao, tàu Sea Dream mức trích khấu hao là 5%/ nguyên giá đạt 100% so với kế hoạch; Tàu Sea Dragon trích khấu hao 6,67%/ nguyên giá bằng mức khấu hao như Nghị quyết của Đại hội.

1.5. Thù lao Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát

Theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông, năm 2014 không chi thù lao Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát. Thù lao của Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát năm 2013 mới chi hết 62 triệu đồng/ 200 triệu đồng được ĐHĐCD 2014 phê duyệt

1.6 Lợi nhuận

Trong năm 2014, việc bán tàu Northern Star đã đem lại cho công ty khoản lợi nhuận là 9.509 triệu đồng. Lợi nhuận do làm đại lý tàu ngoại là 68 triệu đồng.

Hoạt động khai thác tàu lỗ - 8.716 triệu đồng.

Hoạt động tài chính lỗ -10.958 triệu đồng. Trong đó chênh lệch tỷ giá hối đoái do đánh giá lại số dư các khoản phải trả có gốc ngoại tệ trong năm 2014 (do ngân hàng nhà nước điều chỉnh biên độ tỷ giá lên 1%) là -1.682 triệu đồng; Phân bổ bổ sung khoản chênh lệch tỷ giá hối đoái do đánh giá lại số dư gốc ngoại tệ phải trả cuối năm 2009 và 2010 là -2.338 triệu đồng; Lãi vay ngân hàng là -6.938 triệu đồng;

Công ty không đạt chỉ tiêu lợi nhuận do Đại hội đồng cổ đông năm 2014 đề ra do các nguyên nhân sau:

Công ty lập kế hoạch kinh doanh vận tải năm 2014 trên cơ sở 02 tàu Sea Dragon và Sea Dream cho thuê định hạn cả năm 2014. Với giá thuê tàu tại thời điểm cuối năm 2013 và đầu năm 2014 của 02 tàu Sea Dragon, Sea Dream kết quả kinh doanh của

công ty hòa vốn thậm chí có lãi. Vì kinh doanh vận tải bị lỗ nên sau khi hai tàu ra đà, người thuê tàu định hạn trả tàu không thuê tiếp công ty phải tự khai thác.

Trong năm 2014, cả hai tàu lên đà sửa chữa định kỳ. Tàu Sea Dragon lên đà sửa chữa định kỳ 26 ngày từ ngày 17/8 đến 11/09/2014 , tàu Sea Dream theo kế hoạch sẽ lên đà sửa chữa định kỳ sau 26/12/2014, nhưng tàu đã thực hiện từ ngày 30/07-24/08/2014 (26 ngày) do yêu cầu Cục đăng kiểm bắt buộc tàu phải có Giấy chứng nhận Sổ tay quản lý an toàn và Lao động hàng hải vào cuối tháng 08/ 2014. Như vậy tàu Sea Dream buộc phải lên đà sửa chữa trước hạn 4 tháng. Công ty vừa mất ngày tàu khai thác, doanh thu giảm, chi phí tăng (chi phí lên đà phân bổ sớm) ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của công ty. Cũng giống như các đối tác thuê định hạn tàu công ty, hàng hóa khan hiếm, chạy rỗng nhiều, giá cước thấp làm cho các chủ tàu kinh doanh vận tải bị lỗ.

1.7. Mức chia cổ tức

Tổng số lỗ lũy kế đến ngày 31 tháng 12 năm 2014 là -46.063 triệu đồng nên Công ty không chia cổ tức năm 2014.

2. Những tiến bộ công ty đã đạt được.

Giảm các khoản mục chi phí để giảm lỗ. Tuy nhiên công ty vẫn tham gia đầy đủ bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp cho người lao động. Công ty còn mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I); bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm tai nạn, sức khỏe thuyền viên

3. Tình hình tài chính năm 2014

3.1. Tình hình tài sản

Tổng tài sản của Công ty là: **166.161 triệu đồng** (bằng 86,18% so với năm trước), trong đó một số tài sản chủ yếu như sau:

a) Tổng tài sản ngắn hạn: **14.880 triệu đồng**, chiếm **9,0%** tổng tài sản. Các tài sản chủ yếu là: Tiền và các khoản tương đương tiền (*2.604 triệu đồng*); Các khoản

phải thu ngắn hạn (*854 triệu đồng*); nguyên - vật liệu tồn kho (*4.271 triệu đồng*), chi phí trả trước ngắn hạn (*677 triệu đồng*).

b) Giá trị còn lại của tài sản cố định là: **139.822 triệu đồng**, chiếm **84,15%** tổng tài sản. Các tài sản cố định chủ yếu là tàu và trụ sở Công ty, cụ thể như sau:

- Tàu Sea Dream: nguyên giá là: 177.361 triệu đồng, giá trị còn lại là: 60.256 triệu đồng (bằng 33,97% nguyên giá).

- Tàu Sea Dragon: nguyên giá là: 105.623 triệu đồng, giá trị còn lại là: 66.347 triệu đồng (bằng 62,8% nguyên giá).

- Trụ sở Công ty tại số 12, đường Đoàn Như Hài, phường 12, quận 4 thành phố Hồ Chí Minh: Nguyên giá (hữu hình và vô hình): 13.919 triệu đồng, giá trị còn lại: 13.013 triệu đồng (bằng 93,49% nguyên giá). Nguyên giá vô hình quyền sử dụng đất 6.684 triệu đồng không trích khấu hao theo quy định của Bộ Tài chính.

c) Các khoản chi phí trả trước dài hạn là: **11.442 triệu đồng**, chiếm **6,89%** tổng tài sản.

3.2. Tình hình nguồn vốn

Tổng số nguồn vốn của Công ty là: **166.161 triệu đồng** (bằng 86,18% so với năm trước), trong đó một số khoản mục chủ yếu như sau:

a) Tổng nợ phải trả là: **165.925 triệu đồng**, chiếm **99,86%** tổng nguồn vốn và bằng **703 lần** vốn chủ sở hữu, chủ yếu là:

- Vay tín dụng ngân hàng đóng mới tàu Sea Dream là: 44.287 triệu đồng

- Vay tín dụng ngân hàng mua tàu Sea Dragon là: 77.246 triệu đồng

- Phải trả cho người bán là **22.330** triệu đồng (chủ yếu là tiền mua nguyên - vật liệu, sửa chữa tàu).

b) Tổng vốn chủ sở hữu là: **236 triệu** đồng, bằng **0,14%** tổng nguồn vốn và bằng **0,47%** vốn điều lệ. Trong đó:

- Vốn điều lệ là: **50.000 triệu đồng**.

- Cổ phiếu quỹ là **188,1 triệu đồng**.

- Chênh lệch tỷ giá hối đoái (chờ phân bổ tiếp) là: **3.513 triệu đồng**.

c) Lỗ lũy kế là: - **46.063** (riêng năm 2012 lỗ: - **1.863 triệu đồng**; năm 2013 lỗ: - **34.686 triệu đồng**; năm 2014 lỗ: - **10.097 triệu đồng**).

3.3. Về việc bảo toàn và phát triển vốn

- Công ty đã thực hiện mua bảo hiểm cho các tài sản và tàu của Công ty với tổng giá trị tài sản mua bảo hiểm hợp lý, cao hơn giá trị còn lại trên sổ kế toán để phòng ngừa rủi ro.

- Về việc trả nợ tín dụng mua tàu và đóng tàu: Đến hết năm 2014, Công ty còn khoản nợ tín dụng đóng tàu Sea Dream là: 2.075.000 USD và vay mua tàu Sea Dragon 3.619.249 USD. Hiện nay, Công ty đều phải xin giãn nợ và hoãn trả nợ đối với Sở Giao dịch Ngân hàng TMCP Việt Á (Việt Á) và Sở Giao dịch Ngân hàng TMCP Hàng Hải (MSB).

- Từ những năm trước đến nay các ngân hàng từ chối cấp tín dụng cho các doanh nghiệp vận tải biển. Để bổ sung vốn lưu động, Công ty đã huy động 2.447 triệu đồng vốn nhàn rỗi của cán bộ công nhân viên, cổ đông Công ty. Công ty đã ký hợp đồng với từng cá nhân và đảm bảo thanh toán lãi vay theo đúng quy định của pháp luật.

4. Những cải tiến về cơ cấu tổ chức, chính sách quản lý:

Để đáp ứng nhu cầu phát triển, quản lý đội tàu trong giai đoạn hiện nay và trong những năm tới, cán bộ nhân viên trong công ty không ngừng nâng cao chuyên môn, nghiệp vụ quản lý. Ngoài ra để đào tạo đội ngũ cán bộ kế thừa, Ban điều hành chú trọng đến việc bổ nhiệm các cán bộ trẻ, có năng lực vào các vị trí quan trọng trong các phòng nghiệp vụ của công ty.

5. Kế hoạch phát triển trong tương lai

Tình hình thị trường kinh doanh vận tải biển năm 2015 còn khó khăn nên đầu tư mua tàu trong giai đoạn này cần phải tính toán, cân nhắc kỹ lưỡng về nguồn hàng,

tuyến khai thác và chi phí khai thác, vận doanh tàu. Giai đoạn này, công ty chưa thực hiện chủ trương đầu tư đóng mới hay mua tàu đã qua sử dụng trong năm 2015.

5. Giải trình của Ban Giám đốc đối với ý kiến kiểm toán:

1. Lưu ý thứ nhất: "*Tại ngày 31 tháng 12 năm 2014 số dư chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư gốc ngoại tệ nợ phải trả cuối năm 2010 theo quy định tại Thông tư 201/2009/TT-BTC ngày 15/10/2009 của Bộ Tài chính được tiếp tục phân bổ vào chi phí tài chính trong các năm sau theo quy định tại Thông tư 179/2012/TT-BTC ngày 24/10/2012 của Bộ Tài chính với số tiền là* ***3.513.231.921 đồng****. Theo Chuẩn mực Kế toán Việt Nam số 10 thì số chênh lệch tỷ giá này phải được phân bổ toàn bộ vào kết quả kinh doanh của năm 2010*".

Chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư gốc ngoại tệ nợ phải trả cuối năm 2010 là 9.379.815.000 đồng.

Theo Chuẩn mực Kế toán Việt Nam số 10 thì số chênh lệch tỷ giá này phải được phân bổ toàn bộ vào kết quả kinh doanh của năm 2010. Điều này làm kết quả kinh doanh của công ty năm 2010 bị lỗ.

Theo điều 6 khoản 2.2 mục b của Thông tư số 201/2009/TT-BTC 15 tháng 10 năm 2009 của Bộ Tài chính: "*Trường hợp chênh lệch tăng tỷ giá hối đoái thì chênh lệch tỷ giá hạch toán vào chi phí tài chính trong năm và được tính vào chi phí hợp lý khi tính thuế thu nhập doanh nghiệp. Trường hợp hạch toán chênh lệch tỷ giá hối đoái vào chi phí làm cho kết quả kinh doanh của công ty bị lỗ thì có thể phân bổ một phần chênh lệch tỷ giá cho năm sau để công ty không bị lỗ nhưng mức hạch toán vào chi phí trong năm ít nhất cũng phải bằng chênh lệch tỷ giá của số dư ngoại tệ dài hạn phải trả trong năm đó. Số chênh lệch tỷ giá còn lại sẽ được theo dõi và tiếp tục phân bổ vào chi phí cho các năm sau nhưng tối đa không quá 5 năm*".

Theo điều 10 của thông tư 179/2012/TT-BTC ngày 24 tháng 10 năm 2012 của Bộ Tài chính *"Đối với các doanh nghiệp đã đánh giá lại số dư ngoại tệ nợ phải trả cuối năm theo Thông tư số 201/2009/TT-BTC ngày 15/10/2009 của Bộ Tài chính mà chênh lệch tỷ giá hối đoái tăng chưa phân bổ hết vào chi phí trong năm thì số dư*

chưa phân bổ được phân bổ tiếp vào chi phí tài chính của doanh nghiệp, thời gian phân bổ theo số năm còn lại kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành".

2. Lưu ý thứ hai: "*Tại ngày 31 tháng 12 năm 2014, các khoản nợ phải trả ngắn hạn của Công ty là 103.208.781.421 đồng, trong đó có khoản vay dài hạn đến hạn trả là 58.815.950.907 đồng, vượt quá tài sản ngắn hạn với số tiền là 88.328.557.930 đồng. Điều kiện này chỉ ra sự tồn tại của yếu tố không chắc chắn trọng yếu có thể đưa đến sự hoài nghi đáng kể về khả năng hoạt động liên tục của Công ty*":

+ Tài sản ngắn hạn tại ngày 31/12/2014:	14.880.223.491
+ Nợ phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2014:	(103.208.781.421)
Tổng cộng	***(88.328.557.930***

Trong đó chi tiết khoản Nợ phải trả ngắn hạn như sau:

+ Vay ngắn hạn:	(2.447.000.000)
+ Vay dài hạn đến hạn trả:	*(58.815.950.907)*
+ Các khoản phải trả ngắn hạn còn lại trên BCĐKT:	(41.945.830.514)
Tổng cộng	***(103.208.781.421)***

**** Nếu không tính đến vay dài hạn đến hạn trả thì chi tiết khoản phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2014 như sau:***

+ Vay ngắn hạn:	(2.447.000.000)
+ Các khoản phải trả ngắn hạn còn lại trên BCĐKT:	(41.945.830.514)
Tổng cộng	***(44.392.830.514)***
+ Tài sản ngắn hạn tại ngày 31/12/2014:	**14.880.223.491**
+ Nợ phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2014: trừ khoản vay dài hạn đến hạn trả:	***(44.392.830.514)***
Tổng cộng	***(29.512.607.023)***

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

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

a. Về hoạt động kinh doanh:

Giá dầu đã giảm mạnh từ cuối quý 4 năm 2013 tuy nhiên hàng hóa khan hiếm, nên người thuê tàu định hạn đã không tiếp tục gia hạn hợp đồng thuê đến hết năm 2014. Sau khi hai tàu ra đà công ty phải tự khai thác. Ngoài ra tàu Sea Dream phải lên đà trước hạn 4 tháng khiến doanh thu giảm, chi phí tăng nên lợi nhuận năm 2014 đã không đạt chỉ tiêu do ĐHĐCĐ thường niên năm 2014 đã đề ra:

+ Tổng thu đạt 106.052 triệu đồng bằng 122,49% so với kế hoạch (86.577 triệu đồng) và bằng 117,12% so với năm 2013 (90.547 triệu đồng).

+ Năm 2014 kết quả kinh doanh lỗ 10.097 triệu đồng .

Công ty hoàn thành nghĩa vụ nộp ngân sách cho Nhà nước đầy đủ, đúng hạn. Đóng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm tai nạn cho người lao động để bảo đảm quyền lợi cho người lao động; bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và bảo hiểm thân vỏ cho đội tàu trên giá trị còn lại trên sổ sách nhằm bảo toàn vốn.

b. Các tổ chức công đoàn và Chi bộ Đảng hoạt động tích cực góp phần bảo vệ quyền lợi của người lao động trong công ty và phát triển Đảng.

2. Đánh giá của Hội đồng quản trị về hoạt động của Ban Giám đốc Công ty

2.1. Kết quả giám sát đối với Giám đốc Điều hành

Giám đốc Điều hành là Phó Chủ tịch Hội đồng Quản trị nên việc thực thi các nghị quyết của Hội đồng Quản trị Công ty được triển khai nhanh chóng, thuận lợi. Để đảm bảo hiệu quả kinh doanh trong tình hình kinh doanh vận tải biển ngày càng khó khăn, Ban Điều hành chỉ đạo và giám sát việc cắt giảm chi tiêu, hạn chế tối đa các chi phí phát sinh trong khai thác tàu. Việc cung cấp, tiêu thụ nhiên liệu, vật tư phụ tùng được Công ty giám sát chặt chẽ tránh lãng phí, thất thoát. Công tác quản lý tài chính, bảo toàn phát triển nguồn vốn được thực hiện đúng chính sách, qui định của nhà

nước. Quản lý tốt các nguồn thu chi của Công ty, thực hiện đầy đủ các chế độ nghĩa vụ nộp thuế ngân sách cho nhà nước.

Trong năm vừa qua, Giám đốc và các thành viên trong Ban điều hành đều tích cực, có nhiều cố gắng trong công tác chỉ đạo điều hành, cùng tham gia thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ mà HĐQT, ĐHĐCĐ giao phó, đảm bảo cho hoạt động kinh doanh của Công ty không bị gián đoạn và tuân thủ đúng pháp luật, Điều lệ, các qui chế nội bộ của Công ty; thực hiện các Nghị quyết, quyết định của HĐQT và ĐHĐCĐ.

Để cải thiện tình hình tài chính của Công ty theo Nghị quyết của ĐHĐCĐ lần thứ XIII năm 2013, HĐQT đã chỉ đạo Ban Điều hành tiến hành giao dịch bán tàu Northern Star đóng tại Nhật Bản năm 1990. Việc bán tàu Northern Star được thực hiện theo đúng quy định của pháp luật, Điều lệ của Công ty. Ngày 10/3/2014, Công ty đã tiến hành giao tàu và nhận đủ tiền.

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

1. Kế hoạch năm 2015:

a. Những chỉ tiêu chính

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch 2015	Thực hiện năm 2014	So KH 2015/TH 2014
1	Tổng doanh thu vận tải	80.000	78.960	101,32%
2	Khấu hao cơ bản: *Tỷ lệ (%)*	5,62%	5,62%	*100,00%*
	Thành tiền	*15.913*	*15.913*	*100,00%*
	Sea Dream	*5,00%*	*5,00%*	*100,00%*
	Sea Dragon	*6,67%*	*6,67%*	*100,00%*
3	Quỹ lương	*8.800*	*9.681*	*90,90%*
4	Thù lao HĐQT	0	0	100,0%
5	Lãi sau thuế	100	-10.097	

b. Phân phối lợi nhuận sau thuế

Dựa trên tình hình thực tế kinh doanh vận tải biển và qua đánh giá kết quả đạt được trong kinh doanh, Hội đồng Quản trị đề xuất một số chỉ tiêu sau trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét, phê duyệt:

a. Lỗ lũy kế đến ngày 31/12/2014	:	**- 46.063 triệu đồng**
b. Lợi nhuận sau thuế năm 2015	:	100 triệu đồng
c. Chi trả cổ tức 2014 cho cổ đông	:	0 triệu đồng
d. Năm 2014 trích quỹ khen thưởng, phúc lợi	:	0 triệu đồng
e. Năm 2014 trích quỹ dự trữ bổ sung vốn điều lệ	:	0 triệu đồng
f. Lợi nhuận sau thuế lũy kế đến ngày 31/12/2015	:	**- 45.963 triệu đồng**

(f) = (a) + (b) - (c) – (d) – (e)

c. Chuyển sàn giao dịch cổ phiếu

Do vậy cổ phiếu của Công ty sẽ không còn đủ điều kiện để được niêm yết trên Sở Giao dịch Chứng khoán nên Hội đồng quản trị công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông phê duyệt chuyển niêm yết cổ phiếu của công ty từ HNX sang UPCOM để đảm bảo tính thanh khoản cho cổ phiếu công ty.

d. Chỉ tiêu đầu tư phát triển đội tàu

Tuy giá dầu đang giữ ở mức thấp, nhưng hàng hóa rất khan hiếm do kinh tế thế giới và kinh tế khu vực chưa phục hồi. Kinh doanh vận tải biển trong năm 2015 vẫn còn gặp rất nhiều khó khăn và chưa có dấu hiệu khả quan nên đầu tư mua tàu trong giai đoạn này cần phải tính toán, cân nhắc kỹ lưỡng về nguồn hàng, tuyến khai thác và chi phí khai thác, vận doanh tàu. Từ tình hình thực tế, Công ty đề xuất chưa thực hiện chủ trương đầu tư đóng mới hay mua tàu đã qua sử dụng trong năm 2015.

Trong bối cảnh nền kinh tế nước nhà còn ảm đạm, thị trường vận tải biển còn nhiều khó khăn, khả năng tài chính Công ty lại eo hẹp, lãnh đạo Công ty đặt ra mục tiêu để phấn đấu trong năm 2015 như sau:

– Cố gắng duy trì ổn định mọi dịch vụ, mọi hoạt động kinh doanh của Công ty, phấn đấu đạt kết quả kinh doanh không bị lỗ.

– Triệt để tiết kiệm chi phí, duy trì chất lượng dịch vụ, đẩy mạnh công tác tìm kiếm thêm khách hàng để giữ mức doanh thu, tìm mọi giải pháp để giảm lỗ cho đội tàu.

– Thực hiện các giải pháp phù hợp nhằm giảm bớt các khó khăn về tài chính và dòng tiền cho hoạt động kinh doanh.

– Đảm bảo việc làm, đời sống người lao động và lợi ích của các cổ đông.

- Phát huy thế mạnh của công ty vận tải biển, nghiên cứu triển khai dịch vụ

V. Quản trị công ty:

1. Hội đồng quản trị:

a. Thành viên và cơ cấu của Hội đồng quản trị nhiệm kỳ (2014-2018) như sau:

STT	Họ và tên	Chức danh	Tỷ lệ sở hữu cổ phần có quyền biểu quyết
1	Bùi Việt Hoài	Chủ tịch HĐQT- Thành viên HĐQT không điều hành	26,56%
2	Nguyễn Hữu Hoàn	Phó chủ tịch HĐQT - Giám đốc điều hành	3,10%
3	Đặng Hồng Trường	Thành viên HĐQT độc lập	0,10%
4	Hoàng Anh Đức	Thành viên HĐQT không điều hành	8,85%
5	Trần Đình Thắng	Thành viên HĐQT	0%

b. Do mô hình hoạt động của công ty nhỏ nên không thành lập các tiểu ban thuộc Hội đồng quản trị.

c. Hoạt động của Hội đồng quản trị:

❖ *Tổ chức Hội đồng Quản trị năm 2014*

Hội đồng Quản trị công ty có 05 Thành viên trong đó 01 thành viên trực tiếp tham gia điều hành, 04 thành viên còn lại không trực tiếp tham gia điều hành là đại diện phần vốn cho các tổ chức góp vốn và cổ đông Công ty. Trong năm 2014, tại Đại hội đồng cổ đông năm 2014 ngày 19 tháng 04 năm 2014 đã bầu các thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2004-2008 (Danh sách như trên). Đầu năm 2015, HĐQT thay đổi như sau:

Theo Điều 1 của Quyết định 22/QĐ-HHVN ngày 16/01/2014 của Hội đồng Thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam : *"Cử ông Bùi Mạnh Cường thay ông Bùi Việt Hoài làm Người đại diện phần vốn góp của Tổng công ty tại Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu, Đại diện 26,46% Vốn điều lệ"*.

Ngày 22/01/2015, căn cứ vào Đơn xin từ nhiệm chức danh thành viên HĐQT và chức danh Chủ tịch HĐQT của ông Bùi Việt Hoài, Hội đồng quản trị công ty thông qua:

+ Miễn nhiệm chức danh Thành viên Hội đồng quản trị và chức danh Chủ tịch HĐQT đối với ông Bùi Việt Hoài.

+ Bổ nhiệm ông Bùi Mạnh Cường làm thành viên HĐQT; và bầu ông Bùi Mạnh Cường giữ chức danh Chủ tịch HĐQT công ty

❖ *Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2014:*

Hội đồng Quản trị đã tổ chức các cuộc họp với chương trình họp và các tài liệu liên quan được thông báo trước cho các thành viên Hội đồng Quản trị theo đúng thời hạn quy định của pháp luật và Điều lệ Công ty.

Biên bản họp Hội đồng Quản trị được lập chi tiết rõ ràng và lưu giữ đầy đủ theo quy định của pháp luật và Điều lệ Công ty. Các nghị quyết, quyết định được Hội đồng Quản trị Công ty ban hành sát sao, kịp thời giúp Ban Điều hành thực hiện được hầu hết các Nghị quyết của Đại hội đồng Cổ đông năm 2014.

d. Hoạt động của thành viên Hội đồng quản trị độc lập không điều hành:

Từ 19/4/2014, Ông Đặng Hồng Trường thay ông Trần Văn Tôn (nghỉ do kết thúc nhiệm kỳ) làm Thành viên Hội đồng Quản trị độc lập phụ trách công tác nhân sự,

lương thưởng và chính sách phát triển của Công ty. Cùng với Hội đồng quản trị và Ban điều hành đề ra các chính sách lương, nhân sự, định hướng phát triển phù hợp để công ty dần dần thoát ra khỏi khủng hoảng.

2. Ban Kiểm soát:

a. Thành viên và cơ cấu của Ban Kiểm soát:

STT	Họ và tên	Chức danh	Tỷ lệ sở hữu cổ phần có quyền biểu quyết
1	Lê Hải Phong	Trưởng Ban Kiểm soát	0,43%
2	Nguyễn Minh Lộc	Thành viên Ban Kiểm soát	2,31%
3	Nguyễn Phương Liên	Thành viên Ban Kiểm soát	0,63%

b. Hoạt động của Ban Kiểm soát:

- Tham gia đầy đủ tất cả các cuộc họp Hội đồng Quản trị Công ty.
- Thực hiện kiểm tra, kiểm soát định kỳ hoạt động quản lý, điều hành kinh doanh, tình hình tài chính, việc chấp hành các chế độ quy định của Nhà nước và các Nghị quyết của Đại hội đồng Cổ đông Công ty.

Qua hoạt động năm 2014, Ban Kiểm soát đã có những kiến nghị kịp thời nhằm hoàn thiện và tăng cường công tác quản lý, điều hành Công ty. Ban Kiểm soát, Hội đồng Quản trị và Ban Điều hành đã duy trì được mối quan hệ công tác tốt, có sự phối hợp chặt chẽ trên nguyên tắc vì lợi ích của Công ty và của cổ đông, tuân thủ các quy định của pháp luật, Điều lệ và các Quy chế nội bộ của Công ty.

3. Các giao dịch, thù lao và các khoản lợi ích của Hội đồng quản trị, Ban Kiểm soát.

a. Lương, thưởng, thù lao, các khoản lợi ích (thu nhập trước thuế):

- Đại hội đồng Cổ đông lần thứ XIV phê duyệt không chi thù lao Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát năm 2014

- Giám đốc điều hành (ông Nguyễn Hữu Hoàn) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 27,1 triệu đồng/ tháng

- Phó Giám đốc (ông Hoàng Duy Lâm) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 20,9 triệu đồng/ tháng.

- Kế toán trưởng (Bà Lê Thanh Hà) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 18,7 triệu đồng/ tháng.

b. Giao dịch cổ phiếu của cổ đông nội bộ: không

c. Hợp đồng hoặc giao dịch với cổ đông nội bộ:

Công ty ký Hợp đồng mua bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm P&I, bảo hiểm tai nạn thuyền viên với các công ty thành viên của Tập đoàn Bảo Việt. Chi tiết giá trị hợp đồng:

STT	Loại hợp đồng	Giá trị Hợp đồng	Thời hạn HĐ
1	Bảo hiểm thân tàu và trách nhiệm dân sự chủ tàu; Bảo hiểm tai nạn, sức khỏe thuyền viên	396.196,79 USD	01 năm

d. Việc thực hiện các quy định về quản trị công ty:

Từ ngày 19/04/2014, Hội đồng quản trị công ty cử Ông Đặng Hồng Trường - thành viên Hội đồng quản trị độc lập phụ trách các vấn đề nhân sự, lương thưởng và chính sách phát triển của Công ty Cổ phần vận tải biển Hải Âu. (Theo khoản 3 điều 2 thông tư 121/2012/TT-BTC của Bộ Tài Chính ngày 26/07/2012, 04 thành viên Hội đồng quản trị còn lại không phải là thành viên Hội đồng quản trị độc lập) thay ông Trần Văn Tôn nghỉ do hết nhiệm kỳ.

Công ty đang tiếp tục nghiên cứu và sớm ban hành hoặc sửa đổi bổ sung các văn bản quy định nội bộ cũng như triển khai các công việc theo quy định tại Thông tư số 121/2012/TT-BTC ngày 26 tháng 07 năm 2012 của Bộ Tài chính về quản trị Công ty.

VI. Báo cáo tài chính

Công ty Trách nhiệm hữu hạn Kiểm toán DTL kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2014 và Báo cáo Kiểm toán đã được phát hành ngày 30 tháng 03 năm 2015:

1. Ý kiến kiểm toán:

Ý kiến kiểm toán được đăng trong toàn văn trong Báo cáo tài chính trên website của Công ty www.seagullshipping.com.vn và trên Thời báo kinh tế ngày 01 tháng 04 năm 2015 với nội dung đã nêu trong phần giải trình ý kiến của kiểm toán.

2. Báo cáo tài chính được kiểm toán:

Toàn văn Báo cáo tài chính năm 2014 đã được kiểm toán đăng tại mục Thông tin cổ đông trong Báo cáo thường niên trên website của Công ty: www.seagullshipping.com.vn.

Tp.Hồ Chí Minh, ngày 15 tháng 04 năm 2015

CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU

GIÁM ĐỐC ĐIỀU HÀNH

Nguyễn Hữu Hoàn