



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU (MÃ CK: SSG)

Số 12 Đoàn Như Hải phường 12 quận 4 Tp. HCM

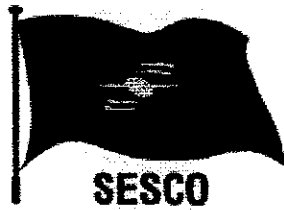
Tel: 08.38266254/38266781; Fax: 08.38266712

Website: www.seagullshipping.com.vn

E-mail: sesco@hcm.fpt.vn

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN NĂM 2013

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 4 năm 2014



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU

Số 12 Đoàn Như Hải 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 2013

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 Hải, phường 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 phân 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 là vận tải biển 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 13 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 31/12/2013 đội tàu công ty là 03 tàu với tổng trọng tải 28.471 tấn, bình quân 15,67 tuổi.

Cuối năm 2008, công ty đầu tư mua trụ sở số 12 Đoàn Như Hải phường 12 quận 4 Tp. Hồ Chí Minh. Trụ sở công ty đặt tại khu hành chính quận 4. 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.

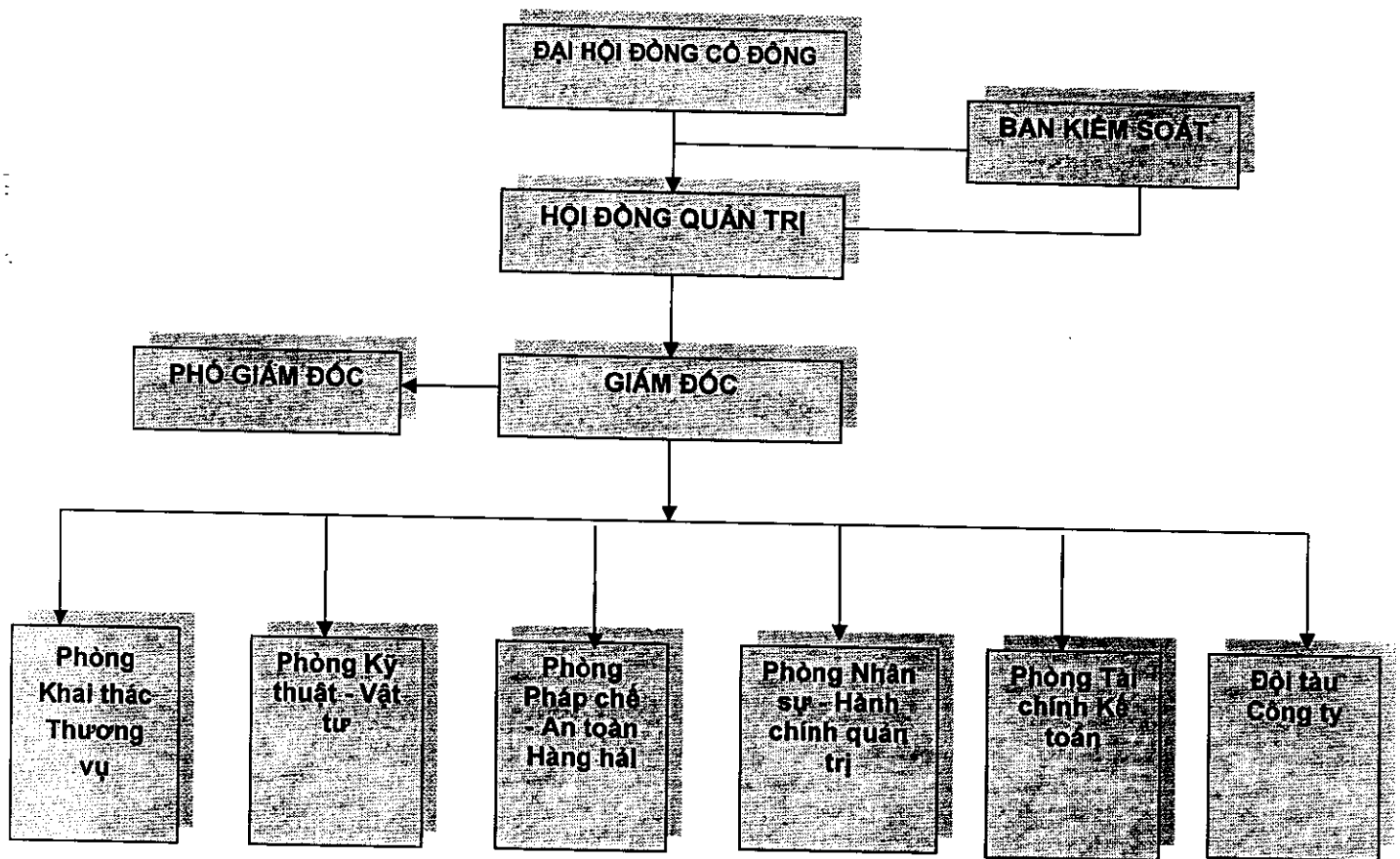
Ngày 05/01/2011, cổ phiếu công ty được niêm yết tại Sở Giao dịch chứng khoán Hà Nội (HNX) với mã chứng khoán SSG .

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.
- 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 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 2013

1. Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh:

Năm 2013 vẫn là năm còn khó khăn với ngành vận tải biển không chỉ ở Việt Nam và khu vực. Do tình hình chính trị ở Trung Đông và Bắc Phi không ổn định, kinh tế thế giới bất ổn, nhưng giá nhiên liệu vẫn còn cao. Giá F/O 180CST đầu năm 2013 tại Bangkok, Thailand là 670USD/MT, giá D/O 940USD/MT; tháng 6/2013: F/O: 650USD/MT; D/O: 890USD/MT giá cước hàng chuyển có lúc nhích lên so với năm 2012. Tuy vậy không bù đắp được việc giá nhiên liệu vẫn còn cao, tỷ lệ chi phí cho nhiên liệu trên doanh thu cao; nhất là đối với những tàu hoạt động ở khu vực Đông Nam Á, Châu Á. Nguyên nhân chính do mất cân đối trong hoạt động xuất nhập khẩu ở một số nước như Việt Nam, Philippines, Indonesia, Malaysia, Thailand. Phần lớn sản phẩm công nghiệp, nông lâm nghiệp cũng thay đổi hình thức vận chuyển từ tàu chuyển sang vận chuyển bằng container để giảm chi phí vận chuyển, hàng hóa được bảo quản tốt hơn, ít hao hụt. Việc cạnh tranh vận tải, nhất là hàng nội địa giữa tàu chuyển và tàu container đã âm ỉ nhiều năm nay và đã lên đến đỉnh điểm vào năm 2012-2013.

Một số nước trong khu vực đã ngừng nhập hoặc giảm tỷ lệ nhập khẩu một số mặt hàng đáng kể. Như Việt Nam trong năm 2013, nhập phân bón từ Indonesia, Malaysia giảm sâu do Việt Nam trong những năm qua đã chú trọng xây dựng, phát triển các nhà máy phân bón cho nông, lâm nghiệp.

Với tình hình trên tác động lớn đến kinh doanh vận tải biển trong năm qua của Công ty do vùng hoạt động của các tàu của Công ty nằm trong vùng Đông Nam Á, Bắc Á. Đây là giai đoạn khó khăn của kinh doanh vận tải hàng khô. Thị trường vận tải biển không có dấu hiệu phục hồi thậm chí giá thuê tàu định hạn ngày càng giảm. 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 2013	THỰC HIỆN NĂM 2012	SỐ SÁNH THỰC HIỆN VỚI PHÊ DUYỆT
1	Tổng doanh thu (triệu đồng)	100.000	90.547	108.598	90,55%
2	Đơn giá tiền lương (%)	14,0%	13,80%	13,49%	98,57%
	Trong đó: Tổng quỹ tiền lương là (triệu đồng)	14.000	12.496	14.651	89,26%
3	Mức trích khấu hao tàu	- Sea Dream là: 5% - Sea Dragon là: 6,67%	- Tàu Sea Dream: 5% - Tàu Sea Dragon: 6,67%	15.913	100,00%
4	Thù lao HĐQT và BKS (triệu đồng)	200	Hạch toán chi phí 200 triệu đồng nhưng năm 2013 chưa chi.	258	-
5	Lợi nhuận sau thuế TNDN (triệu đồng)	- 4,991	- 34.686	- 1.863	-
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	Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư	0,27%
3	Lê Thanh Hà	Kế toán trưởng	0,10%
4	Hoàng Duy Lâm	Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư	0,27%
5	Nguyễn Cao Thắng	Trưởng phòng Khai thác - Thương vụ	0,85%
6	Nguyễn Quang Luyện	Trưởng phòng Nhân chính	0,10%

Từ ngày 01/01/ 2013, Phó Giám đốc Kỹ thuật công ty nghỉ hưu. Ngày 01/04/2013, ông Hoàng Duy Lâm Trưởng phòng Kỹ thuật - Vật tư được bổ nhiệm làm Phó Giám đốc Kỹ thuật. Ông Nguyễn Xuân Lộc Phó phòng Kỹ thuật - Vật tư được bổ nhiệm làm Trưởng phòng.

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 – nay	Ủy viên 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 - đến nay	Công tác tại Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu

Ông Hoàng Duy Lâm được bổ nhiệm từ ngày 01/04/2013

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 31/12/2013 là 74 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 hi. 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 2013 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 2012	Năm 2013	% Tăng giảm
Tổng giá trị tài sản	222.679.549.357	192.797.555.371	87%
Doanh thu thuần	108.244.017.019	89.848.674.575	83%
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	-1.907.115.255	-34.685.977.907	
Lợi nhuận khác	43.621.920	0	0%
Lợi nhuận trước thuế	-1.863.493.335	-34.685.977.907	
Lợi nhuận sau thuế	-1.863.493.335	-34.685.977.907	
Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức	0	0	

b. Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu:

Các chỉ tiêu	Năm 2012	Năm 2013
1. Chỉ tiêu về khả năng thanh toán		
- Hệ số thanh toán ngắn hạn TSLĐ/ Nợ ngắn hạn	0,26	0,14
- Hệ số thanh toán nhanh (TSLĐ-Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	0,13	0,08
2. Chỉ tiêu về cơ cấu vốn		
- Hệ số nợ/Tổng tài sản (lần)	0,82	0,96
- Hệ số nợ/Vốn chủ sở hữu (lần)	4,69	23
3. Chỉ tiêu về năng lực hoạt động		
- Vòng quay Hàng tồn kho Giá vốn hàng bán/ Tồn kho bình quân	11,53	11,43
- Doanh thu thuần/ Tổng tài sản (lần)	0,49	0,47

101/02/01/01

Các chỉ tiêu	Năm 2012	Năm 2013
4. Chỉ tiêu về khả năng sinh lợi		
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	-1,72%	-39%
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	-4,77%	-434%
- Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản	-0,84%	-18%
- Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/ Doanh thu thuần	-1,72%	-39%

* *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 2013 thấp hơn năm 2012

* *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 tài.

* *Về hiệu quả sinh lời:* Thị trường vận tải biển trong năm 2013 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:

* Tổng doanh thu

Trong năm 2013 tổng doanh thu đạt 90.546 triệu đồng bằng 90,55% kế hoạch (100.000 triệu đồng) và bằng 83,38% so với năm 2012 (108.598 triệu đồng).

Do giá thuê tàu định hạn giảm trung bình 10% từ tháng 03/2013. Đối với tàu tự khai thác do sản phẩm nông nghiệp do Philippines, Indonesia, Malaysia, cả Vinafood giảm về số lượng, giá cước có thể chấp nhận được nhưng có nhiều rủi ro: chờ đợi tại cảng dỡ; lượng hàng về Việt Nam và đi các nước khác rất ít, nhất là sau siêu bão Haiyan tại Philippines. Một số mặt hàng trong khu vực trước kia được vận chuyển theo hình thức "tàu chuyên" nay chuyển sang vận chuyển bằng container nên chủ yếu chỉ chạy hàng một chiều, sức cạnh tranh vận tải thấp. Số chuyến thực hiện trong năm giảm so với năm 2012.

* Chi phí tiền lương

Nghị quyết Đại hội đồng Cổ đông duyệt đơn giá tiền lương là: 14,0%/ doanh thu. Thực tế năm 2013, Công ty chỉ sử dụng bằng 13,80%/ doanh thu; Năm 2013, lương văn phòng giảm 27% (925 triệu đồng) so với năm 2012 và lương thuyền viên giảm gần 10% (1.230 triệu đồng) so với năm 2012. Ngay sau Đại hội đồng Cổ đông thường niên lần XIII năm 2013, vào ngày 30/03/2013 trước tình hình kinh doanh khó khăn Ban Điều hành Công ty đã chủ động tiết giảm chi phí tiền lương, giảm nhân sự, kêu gọi thuyền viên, cán bộ công nhân viên văn phòng cùng chia sẻ khó khăn với Công ty. Năm 2013, khối văn phòng đã giảm 3

người (1 Phó giám đốc về hưu, 2 cán bộ khác) và không tuyển thêm. Chính vì vậy, chi phí tiền lương năm 2013 giảm 2.155 triệu đồng so với năm 2012 do Công ty đã tự giảm lương của từng cá nhân và giảm số lượng cán bộ.

*** Về chi phí vật liệu**

Trong năm 2013, Công ty đã tăng cường giám sát, thống nhất với thuyền trưởng, yêu cầu sử dụng vật liệu tiết kiệm 18% so với năm 2012 (1.886 triệu đồng).

*** 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.

*** Thù lao Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát**

Theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông phê duyệt trong năm 2013, thù lao Hội đồng quản trị là 200 triệu đồng. Tuy đã tính mức thù lao này vào kết quả kinh doanh năm 2013, nhưng trong năm 2013, HĐQT-BKS Công ty chưa nhận thù lao.

*** Lợi nhuận**

Năm 2013, kết quả kinh doanh lỗ 34.686 triệu đồng, không đạt kế hoạch về chỉ tiêu lợi nhuận mà Đại hội đồng Cổ đông thường niên năm 2013 đề ra do một số nguyên nhân:

- Doanh thu giảm, không có hàng hai chiều, số chuyến thực hiện giảm, giá nhiên liệu không giảm so với năm 2012 nên chi phí nhiên liệu cao
- Theo quy định hiện hành, chi phí chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư ngoại tệ cuối kỳ làm cho kết quả kinh doanh Công ty lỗ thêm 6.159 triệu đồng.
- Chi phí lãi vay là 7.766 triệu đồng do đội tàu Công ty được hình thành từ vốn vay.
- Tình hình giá nhiên liệu vẫn giữ ở mức cao bằng năm 2012

2.3.7. Mức chia cổ tức

Tổng số lỗ lũy kế đến ngày 31 tháng 12 năm 2013 là -35.966 triệu đồng nên Công ty không chia cổ tức năm 2013.

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

2. Tình hình tài chính:

1. Tình hình tài sản

Tổng tài sản của Công ty là: **192.798 triệu đồng** (bằng 86,58% so với năm trước), trong đó một số tài sản chủ yếu như sau:

a) Tổng tài sản ngắn hạn: **17.169 triệu đồng**, chiếm **8,91%** tổng tài sản. Các tài sản chủ yếu là: Tiền và các khoản tương đương tiền (*1.389 triệu đồng*); Các khoản phải thu ngắn hạn (*1.042 triệu đồng*); nguyên - vật liệu tồn kho (*7.132 triệu đồng*), chi phí trả trước ngắn hạn (*7.606 triệu đồng*).

b) Giá trị còn lại của tài sản cố định là: **155.674 triệu đồng**, chiếm **80,75%** tổng tài sản. Các tài sản cố định chủ yếu là tàu và trụ sở Công ty, cụ thể như sau:

- Tàu Northern Star: nguyên giá là: 40.416 triệu đồng, đã khấu hao hết trong năm 2007.

- Tàu Sea Dream: nguyên giá là: 177.361 triệu đồng, giá trị còn lại là: 69.124 triệu đồng (bằng 38,97% nguyên giá).

- Tàu Sea Dragon: nguyên giá là: 105.623 triệu đồng, giá trị còn lại là: 73.392 triệu đồng (bằng 69,48% nguyên giá).

- Trụ sở Công ty tại số 12, đường Đoàn Như Hải, phường 12, quận 4 thành phố Hồ Chí Minh: Nguyên giá (hữu hình và vô hình): 13.919 triệu đồng, giá trị còn lại: 13.158 triệu đồng (bằng 94,53% 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: **19.749 triệu đồng**, chiếm **10,24%** tổng tài sản.

2. Tình hình nguồn vốn

Tổng số nguồn vốn của Công ty là: **192.798 triệu đồng** (bằng 86,58% so với năm trước), trong đó một số khoản mục chủ yếu như sau:

a) Tổng nợ phải trả là: **184.802 triệu đồng**, chiếm **95,85%** tổng nguồn vốn và bằng **23,11 lần** vốn chủ sở hữu, chủ yếu là:

- Vay tín dụng ngân hàng đóng mới tàu Sea Dream là: 51.224,4 triệu đồng
- Vay tín dụng ngân hàng mua tàu Sea Dragon là: 94.016,8 triệu đồng
- Phải trả cho người bán là **20.068 triệu đồng** (chủ yếu là tiền mua nguyên - vật liệu, sửa chữa tàu).

b) Tổng vốn chủ sở hữu là: **7.995 triệu đồng**, bằng **4,15%** tổng nguồn vốn và bằng **15,99%** 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: **5.851 triệu đồng**.

c) Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp chưa phân phối và lỗ lũy kế là: - **35.966 triệu đồng** (riêng năm 2012 lỗ: - **1.863 triệu đồng**; năm 2013 lỗ: - **34.686 triệu đồng**).

3. 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.

4. Kế hoạch phát triển trong tương lai

Tình hình thị trường kinh doanh vận tải biển năm 2014 khó khăn hơn năm 2013 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. Trước tình hình này, Công ty đề xuất chưa thực hiện chủ trương đầu tư đóng mới hay mua tàu đã qua sử dụng trong năm 2014.

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

1. Lưu ý thứ nhất: "Tại ngày 31 tháng 12 năm 2013 số dư chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư gốc ngoại tệ nợ phải trả cuối năm 2009 và 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 **5.850.925.126 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 2009 và 2010"

Chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư ngoại tệ nợ phải trả cuối năm 2009 và 2010 lần lượt là: 10.719.680.000 đồng và 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 2009 và 2010 làm kết quả kinh doanh của công ty năm 2009 và 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 2013, các khoản nợ phải trả ngắn hạn của Công ty là 122.858.794.664 đồng, trong đó có khoản vay dài hạn đến hạn trả là

83.297.620.000 đồng, đã vượt quá tài sản ngắn hạn với số tiền là 105.689.577.788 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 31/12/2013:	17.169.216.876
+ Nợ phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2013:	(122.858.794.664)
Tổng cộng	<u>(105.689.577.788)</u>

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

+ Vay ngắn hạn:	(1.047.000.000)
+ Vay dài hạn đến hạn trả:	(83.297.620.000)
+ Các khoản phải trả ngắn hạn còn lại trên BCĐKT:	(38.514.174.664)
Tổng cộng	<u>(122.858.794.664)</u>

*** Nếu không tính đến vay dài hạn đến hạn trả thì chi tiết khoản phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2013 như sau:**

+ Vay ngắn hạn:	(1.047.000.000)
+ Các khoản phải trả ngắn hạn còn lại trên BCĐKT:	(38.514.174.664)
Tổng cộng	<u>(39.561.174.664)</u>

+ Tài sản ngắn hạn tại ngày 31/12/2013:	17.169.216.876
+ Nợ phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2013:	
trừ khoản vay dài hạn đến hạn trả:	(39.561.174.664)
Tổng cộng	<u>(22.391.957.788)</u>

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

Nhiệm kỳ 2009 – 2013 của HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu diễn ra trong giai đoạn đại khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2009 ảnh hưởng nặng nề đến hầu hết các quốc gia, các ngành kinh tế và xã hội đặc biệt là vận tải biển bởi lẽ vận tải biển chiếm hơn 91% thị phần vận tải hàng hóa ngoại thương toàn cầu. Nhìn chung hàng hóa các tuyến vận tải khu vực Đông Bắc, Đông Nam Á khan hiếm trong khi giá cước vận tải giảm tới mức quá thấp so với tổng chi phí vận tải; giá các dịch vụ ở hai đầu bến, giá nhiên liệu

(F/O và D/O) tăng đều và không ổn định. Đối với riêng Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu, tuy nhỏ nhưng vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu và chở thuê là chủ yếu, vì vậy những tác động tích cực hoặc tiêu cực của khu vực và quốc tế là những yếu tố khách quan ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh của Công ty.

Do khủng hoảng chính trị tại Thailand, bão lớn tại Philippines và khủng hoảng kinh tế kéo dài khiến cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa sụt giảm nghiêm trọng. Không có hàng hai chiều, thời gian chạy rỗng nhiều làm cho chỉ tiêu doanh thu, lợi nhuận năm 2013 đã không đạt chỉ tiêu do ĐHCĐ thường niên năm 2013 đã đề ra:

+ Tổng doanh thu: 90.546 triệu đồng, bằng 90,55% kế hoạch (100.000 triệu đồng) và bằng 83,38% so với năm 2012 (108.598 triệu đồng).

+ Năm 2013 kết quả kinh doanh lỗ 34.685 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.

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

Giám đốc Điều hành là Thành viên 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. Năm 2013 là năm rất khó khăn đối với kinh doanh vận tải biển, hầu hết các doanh nghiệp vận tải biển đều lỗ nhưng Giám đốc Điều hành Công ty đã cố gắng đề ra nhiều biện pháp để cố gắng thực hiện các nghị quyết của Đại hội đồng Cổ đông thông qua.

Để đảm bảo hiệu quả kinh doanh trong tình hình kinh doanh vận tải biển ngày càng khó khăn và đảm bảo tài chính của công ty minh bạch, bảo toàn vốn cho các cổ đông, Ban Điều hành đã thực hiện sát sao chính sách 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.

Hội đồng Quản trị đã quyết định tái bổ nhiệm có thời hạn 2 năm ông Nguyễn Hữu Hoàn - Giám đốc Điều hành Công ty.

Hội đồng Quản trị đã có sự phối hợp công tác tốt với Giám đốc Điều hành.

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

Bước sang năm 2014, kinh tế thế giới vẫn đứng trước những biến động do khủng hoảng nợ và bất ổn chính trị, giai đoạn 2014 – 2018 nền kinh tế sẽ tiếp tục tăng trưởng nhưng ở mức chậm và những khó khăn đặt ra trong giai đoạn này vẫn sẽ tiếp tục kéo dài, các doanh nghiệp vẫn chưa thể hoàn toàn thoát khỏi khó khăn và đây cũng là thách thức, cơ hội cho sự phát triển của Công ty.

Phát huy những gì Công ty đã cố gắng đạt được, từng bước hoàn thiện, bổ sung những gì còn thiếu sót, còn yếu trong giai đoạn tới. Hội đồng Quản trị, Ban Điều hành và những người lao động trong Công ty bám sát các Nghị quyết của ĐHĐCĐ. Nâng cao năng lực quản lý vận hành và khai thác tàu, tận dụng tối đa thời gian vận doanh tàu, giám sát chặt chẽ thu chi, nghiên cứu và triển khai một vài dịch vụ hàng hải, đa dạng hoạt động kinh doanh ở hai lĩnh vực như đại lý hàng hải và hoạt động môi giới hàng hóa vận tải,...nhằm bảo vệ quyền lợi của cổ đông Công ty.

Trong bối cảnh hiện nay, HĐQT công ty thường xuyên nghiên cứu thị trường, các yếu tố khách quan và chủ quan, để bám sát thị trường. Khi có điều kiện thuận lợi sẽ phát triển và trẻ hóa đội tàu; tăng cường mở rộng đội ngũ sỹ quan thuyền viên gắn bó lâu dài, kinh doanh

V. Quản trị công ty:

1. Hội đồng quản trị:

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

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	Trần Văn Tôn	Thành viên HĐQT độc lập	0,71%
3	Nguyễn Xuân Thủy	Thành viên HĐQT không điều hành	8,97%
4	Nguyễn Hữu Hoàn	Thành viên HĐQT - Giám đốc điều hành	3,10%

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 2013*

Hội đồng Quản trị công ty có 4 Thành viên trong đó 01 thành viên trực tiếp tham gia điều hành, 3 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 2013, các thành viên Hội đồng Quản trị đã đề cử ông Trần Văn Tôn là Thành viên Hội đồng Quản trị độc lập phụ trách công tác nhân sự, lương thưởng và chính sách phát triển của Công ty. Nhân sự của Hội đồng Quản trị không thay đổi.

❖ *Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2013:*

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 2013.

HDQT đã chỉ đạo Ban Điều hành tiến hành giao dịch bán tàu Northern Star đóng tại Nhật Bản năm 1990 để cải thiện tình hình tài chính của Công ty theo Nghị quyết của ĐHĐCĐ lần thứ XIII năm 2013. 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.

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

Ông Trần Văn Tôn là 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	0,63%
2	Nguyễn Minh Lộc	Thành viên Ban Kiểm soát	2,31%
3	Đặng Hồng Trường	Thành viên Ban Kiểm soát	0,10%

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 2013, 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 XIII phê duyệt thù lao Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát năm 2013 là 200 triệu đồng. Tuy nhiên trong năm 2013, các thành viên Hội đồng Quản trị chưa nhận thù lao năm 2013.
- Giám đốc điều hành (ông Nguyễn Hữu Hoàn) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 29,8 triệu đồng/ tháng
- Phó Giám đốc (ông Hoàng Duy Lâm) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 19,7 triệu đồng/ tháng.
- Kế toán trưởng (Bà Lê Thanh Hà) tiền lương, tiền công và các lợi ích khác trước thuế là: 18,2 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	301.896,58 USD	01 năm

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

Từ ngày 01/04/2013, Hội đồng quản trị công ty cử Ông Trần Văn Tôn - 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, 03 thành viên Hội đồng quản trị còn lại không phải là thành viên Hội đồng quản trị độc lập).

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 2012 và Báo cáo Kiểm toán đã được phát hành ngày 22 tháng 03 năm 2014:

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 28 tháng 03 năm 2013 với nội dung sau:

Theo ý kiến chúng tôi, báo cáo tài chính đính kèm đã phản ánh trung thực và hợp lý trên các khía cạnh trọng yếu tình hình tài chính của Công ty Cổ phần Vận tải biển Hải Âu vào ngày 31 tháng 12 năm 2013 cũng như kết quả kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ của năm tài chính kết thúc vào cùng ngày, phù hợp với Chuẩn mực, chế độ Kế toán (doanh nghiệp) Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính.



Các vấn đề cần nhấn mạnh:

+ Như được trình bày tại Mục 4.1 của Thuyết minh Báo cáo Tài chính đính kèm, tại ngày 31 tháng 12 năm 2013 số dư chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư gốc ngoại tệ nợ phải trả cuối năm 2009 và 2010 theo quy định tại Thông tư số 201/2009/TT-BTC ngày 15 tháng 10 năm 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 số 179/2012/TT-BTC ngày 24 tháng 10 năm 2012 của Bộ Tài chính với số tiền là **5.850.925.126 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 2009 và 2010.

+ Như đã trình bày tại Thuyết minh số 4.15 của Thuyết minh Báo cáo Tài chính đính kèm, tại ngày 31 tháng 12 năm 2012, các khoản nợ phải trả ngắn hạn của Công ty là 122.858.794.664 đồng, trong đó có khoản vay dài hạn đến hạn trả là 83.297.620.000 đồng, đã vượt quá tài sản ngắn hạn với số tiền 105.689.577.788 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."

2. Báo cáo tài chính được kiểm toán:

Toàn văn Báo cáo tài chính năm 2013 đã được kiểm toán đăng tại mục Thông tin cổ đông trong Báo cáo thường niên trên website của Công ty: seagullshipping.com.vn.

Tp.Hồ Chí Minh, ngày 14 tháng 04 năm 2014

CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN HẢI ÂU



GIÁM ĐỐC ĐIỀU HÀNH
Nguyễn Hữu Hoàn