

BÁO CÁO

**Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2017, nhiệm kỳ II (2013 – 2018)
và định hướng hoạt động nhiệm kỳ III (2018 – 2023)**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2014;

Căn cứ Nghị định số 71/2017/NĐ-CP ngày 06/6/2017 của Chính phủ hướng dẫn về quản trị công ty áp dụng đối với công ty đại chúng;

Căn cứ Thông tư số 95/2017/TT-BTC ngày 22/9/2017 của Bộ Tài chính hướng dẫn một số điều của Nghị định 71/2017/NĐ-CP;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Hội đồng quản trị Công ty xin báo cáo về hoạt động của Hội đồng quản trị trong năm 2017, nhiệm kỳ II (2013 – 2018) và định hướng hoạt động năm 2018, nhiệm kỳ III (2018 – 2023) như sau:

Phần 1

Báo cáo hoạt động của HĐQT năm 2017

1. Về nhân sự và tổng kết các cuộc họp của Hội đồng quản trị

Trong năm 2017, nhân sự của Hội đồng quản trị ổn định với đủ 07 thành viên theo đúng quy định tại Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam.

Năm 2017, HĐQT Công ty đã hoạt động nghiêm túc với 04 kỳ họp định kỳ, 06 kỳ họp bất thường, ban hành 17 Nghị quyết và 14 Phiếu ý kiến đề nghị nhanh chóng quyết định và chỉ đạo các hoạt động của Công ty. Các cuộc họp đều có sự tham dự của Ban kiểm soát và một số cán bộ quản lý khác theo yêu cầu của từng cuộc họp.

2. Đánh giá tình hình hoạt động của Công ty trong năm 2017

Căn cứ Nghị quyết của ĐHĐCĐ, Hội đồng quản trị đã giám sát, chỉ đạo sát sao hoạt động của Ban điều hành thông qua các Nghị quyết, Quyết định. Với việc thị trường vận tải biển tiếp tục gặp nhiều khó khăn, giá nhiên liệu có xu hướng tăng vào thời gian cuối năm; Nguồn nhân lực gặp nhiều khó khăn khi nghề đi biển không còn hấp dẫn như trước kia nên không thu hút được lao động,

nhiều thuyền viên đã chuyển nghề hoặc bị các công ty vận tải biển khác nhất là các đơn vị cung ứng thuyền viên đi tàu thuê cho nước ngoài lôi kéo. Đặc biệt thách thức lớn nhất đối với Công ty trong năm 2017 chính là vấn đề tài chính với các khoản đầu tư dài hạn để đầu tư tàu những năm trước kia, trong khi thời hạn tái cơ cấu tài chính lần 1 đã kết thúc, Công ty phải thanh toán các khoản nợ vay theo cam kết.

Trước những thách thức đó, Công ty luôn cố gắng tìm kiếm các cơ hội và đề ra các giải pháp để quyết tâm đưa Công ty từng bước vượt qua khó khăn, ổn định sản xuất. Cụ thể một số biện pháp chính như sau:

- Tiếp tục tăng cường công tác quản lý đặc biệt là quản lý nhiên liệu, phụ tùng, vật tư để tiết giảm chi phí, đã ban hành được nhiều quy chế, nội quy quản lý và các biện pháp cụ thể để giám tiêu thụ, chống thất thoát nhiên liệu, phụ tùng, vật tư. Kết quả, tỷ trọng các chi phí này chỉ còn khoảng 32% trong năm 2017 so với tổng chi phí đội tàu.

- Đổi mới tư duy khai thác, tăng cường khai thác nội địa và hàng xuất nhập khẩu. Tích cực tìm kiếm, đấu thầu để ký những hợp đồng lớn (COA) nhằm tăng hiệu quả khai thác. Trong năm 2017 đã ký được một số COA lớn như than nhập khẩu từ Indonesia về Việt Nam.

- Công ty đã tận dụng thị trường, thuê nhiều chủng loại tàu để tăng năng lực vận chuyển, tăng khả năng quay vòng, kết hợp đảo lịch tàu, giảm thời gian chạy không hàng qua đó nâng cao hiệu quả khai thác từng nhóm tàu. Trong năm 2017, doanh thu tàu thuê ngoài chiếm khoảng 25% tổng doanh thu vận tải và các tàu thuê ngoài đã có hiệu quả.

- Năm 2017, với sự chỉ đạo và hỗ trợ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty đã nhanh chóng tập trung nguồn lực vào việc tái cơ cấu toàn diện, trong đó trọng tâm là tái cơ cấu tài chính theo Nghị quyết số 107 của Chính phủ. Bước đầu đã hoàn thành tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB) và thành công 01 dự án đầu tư tàu tại Ngân hàng thương mại. Trong thời gian tới, Công ty sẽ tiếp tục tập trung vào việc tái cơ cấu nợ tại các ngân hàng thương mại còn lại, kết hợp với việc xử lý các tàu không phù hợp với điều kiện khai thác hiện nay đang là tài sản đảm bảo của các Ngân hàng sau khi tái cơ cấu nợ thành công.

- Về tái cơ cấu đội tàu: Công ty tiếp tục rà soát, đánh giá và tiến hành tái cơ cấu đội tàu theo hướng thanh lý những tàu tuổi cao, đã hết khấu hao, khai thác không hiệu quả hoặc không phù hợp với định hướng các lô hàng tiềm năng của Công ty. Trong năm 2017 đã thanh lý thành công tàu Sông Ngân.

- Về tái cơ cấu tổ chức: Công ty tiếp tục thực hiện tái cơ cấu lại tổ chức và nhân sự theo hướng tinh gọn, nâng cao hiệu quả. Trong năm, đã chuyển đổi 01 công ty con sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần và chỉ còn nắm giữ 36,36% vốn điều lệ. Giải thể 02 Chi nhánh tại Quảng Ninh và Quy Nhơn. Kết quả trong năm 2017, 100% các Chi nhánh, đơn vị thành viên đang hoạt động đã có hiệu quả.

Đối với việc thoái vốn tại Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam (MSB), Công ty đã tích cực tìm kiếm nhà đầu tư quan tâm để tiến hành giao dịch. Hội

đồng quản trị đã chỉ đạo đăng thông tin rộng rãi về việc chào bán cổ phần tại Ngân hàng này trên báo và website Công ty nhưng không có nhà đầu tư nào quan tâm và liên hệ với Công ty. Trong thời gian tới, HĐQT sẽ tiếp tục chỉ đạo Ban điều hành tìm kiếm cơ hội để thoái vốn tại MSB.

- Về quỹ tiền lương: ĐHĐCĐ thường niên năm 2017 đã phê duyệt quỹ lương riêng cho khối thuyền viên của năm 2017 tối đa là 100 tỷ đồng. Đối với khối văn phòng, phê duyệt quỹ lương là 3% tổng doanh thu vận tải.

Căn cứ theo kết quả kinh doanh năm 2017, Công ty đã chi lương cho khối thuyền viên là 92,84 tỷ đồng, bằng 92,84% quỹ lương đã được ĐHĐCĐ năm 2017 phê duyệt. Đối với khối văn phòng, Công ty đã chi 32,50 tỷ đồng, bằng 67,96% quỹ lương được phép chi.

Kết quả trong năm 2017, Công ty đã hoàn thành vượt mức tất cả các chỉ tiêu và có lãi, cụ thể như sau.

- Sản lượng vận chuyển đạt 7,20 triệu tấn, bằng 135,91% kế hoạch năm 2017 và bằng 128,33% so với năm 2016.

- Tổng doanh thu đạt 1.918 tỷ đồng, bằng 147,65% kế hoạch năm 2017 và bằng 145,74% so với năm 2016, trong đó doanh thu vận tải là 1.594 tỷ đồng, bằng 125,71% kế hoạch năm 2017 và bằng 141,06% so với năm 2016.

- Lợi nhuận trước thuế đạt 22,78 tỷ đồng (kế hoạch năm 2017 giao giảm lỗ tối đa).

- EBITDA đội tàu đạt 212 tỷ đồng, bằng 109,28% so với kế hoạch năm 2017 và bằng 145,21% so với năm 2016.

3. Về vấn đề thù lao và chi phí hoạt động của Hội đồng quản trị

Trong năm 2017, thị trường vận tải biển tiếp tục gặp nhiều khó khăn. Tuy nhiên, Hội đồng quản trị và Ban Kiểm soát đã hoạt động tích cực, theo sát những diễn biến của thị trường để có những chỉ đạo kịp thời đối với mọi hoạt động của doanh nghiệp đặc biệt là về tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức, góp phần quan trọng vào việc Công ty đã có lãi trở lại trong năm 2017. HĐQT thống nhất nhận thù lao năm 2017, cụ thể các thành viên là:

- Ông Bùi Việt Hoài – Chủ tịch HĐQT: 60 triệu đồng
- Ông Cao Minh Tuấn – Phó chủ tịch HĐQT: 48 triệu đồng
- Ông Lê Việt Tiến - UV HĐQT: 36 triệu đồng
- Ông Lâm Phúc Tú - UV HĐQT: 36 triệu đồng
- Ông Nguyễn Hoàng Dũng - UV HĐQT: 36 triệu đồng
- Ông Nguyễn Quang Minh - UV HĐQT: 36 triệu đồng
- Ông Lê Quang Chính - UV HĐQT: 36 triệu đồng

4. Kết quả giám sát của Hội đồng quản trị đối với Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác

- Theo đánh giá của HĐQT, Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác đã thực hiện tốt nhiệm vụ điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh, đã tận dụng tối đa các cơ hội mà thị trường mang lại để ổn định sản xuất trong một năm mà

ngành vận tải biển vẫn còn rất khó khăn. Kết quả kinh doanh không đạt kế hoạch là do các nguyên nhân đã phân tích ở trên.

- Tổng giám đốc, Ban điều hành cùng các phòng, ban tham mưu đã triển khai thực hiện đúng, đủ và kịp thời Nghị quyết của ĐHĐCĐ thường niên năm 2017, các Nghị quyết và Quyết định của Hội đồng quản trị trong hoạt động kinh doanh. Trong đó, đã rất quyết liệt và mạnh dạn để tăng năng lực đội tàu, tăng doanh thu và đa dạng hóa các hình thức khai thác tàu thông qua việc thuê thêm tàu trên thị trường. Đã ký được một số hợp đồng dài hạn với khối lượng lớn (COA) để ổn định nguồn hàng cho đội tàu. Đặc biệt, đã rất quyết liệt trong việc triển khai tái cơ cấu tài chính, giúp Công ty từng bước lành mạnh hóa dòng tiền.

Tuy nhiên, Hội đồng quản trị nhận thấy công tác quản lý ở một số lĩnh vực vẫn cần được quan tâm nhiều hơn nữa để nâng cao hiệu quả, như công tác vận hành và hành hải tàu; bảo quản bảo dưỡng của thuyền viên; nâng cao ý thức thuyền viên. Sự phối hợp chỉ đạo giữa các phòng, ban quản lý với sỹ quan thuyền viên dưới tàu cần sát sao hơn nữa để cải thiện hiệu quả, giảm thiểu tai nạn, sự cố và bị bắt lỗi làm phát sinh các chi phí để khắc phục. Hội đồng quản trị đã yêu cầu Ban điều hành tìm các biện pháp quản lý phù hợp để khắc phục các vấn đề trên, cần nâng trình độ quản lý các mặt lên một tầm cao hơn, chuyên nghiệp hơn nữa để phù hợp với đòi hỏi của thị trường, của khách hàng trong điều kiện cạnh tranh ngày càng gay gắt như hiện nay.

Phần 2

Đánh giá hoạt động của HĐQT nhiệm kỳ II (2013 – 2018)

1. Đánh giá chung về nhiệm kỳ II (2013 – 2018)

Giai đoạn 2013 – 2017 là thời gian hết sức khó khăn và có thể đánh giá là thời gian “đen tối” nhất của ngành vận tải biển do kinh tế thế giới chưa phục hồi rõ nét, đặc biệt là tại những nước đầu tàu kinh tế. Cuộc chiến về giá dầu, quan hệ căng thẳng về ngoại giao, kinh tế, quân sự giữa các nước lớn; tình hình căng thẳng trên biển Đông, Chủ nghĩa khủng bố, thanh trừng tôn giáo, sắc tộc tại Trung Đông, nạn cướp biển bùng phát trở lại tại khu vực Sulu-Celebes và Đông Sabah... là những bất lợi cho tăng trưởng thương mại toàn cầu. Bên cạnh đó, lượng cung tàu vẫn tăng càng làm gia tăng sự cạnh tranh kéo theo giá cước sụt giảm. Chỉ số BDI – hàn vũ biểu của thị trường tàu hàng khô đã rơi xuống đáy 290 điểm ngày 10/02/2016, thấp nhất kể từ khi chỉ số này ra đời và chỉ bằng 2,45% so với đỉnh 11.793 điểm vào thời gian cuối năm 2007. Giá nhiên liệu FO/DO vào những năm 2013, 2014 đều ở mức khoảng 650/1.050 usd/tấn. Sau đó, tiếp tục thay đổi thất thường, lúc tăng, lúc giảm nhưng nhìn chung không bù đắp được sự sụt giảm của giá cước. Nhiều hãng tàu lớn trên thế giới cũng phải lao đao, thậm chí bị phá sản.

Tại thị trường nội địa, đã có thêm nguồn hàng than từ các nhà máy nhiệt điện nhưng vì các nhà máy mới vận hành nên gặp nhiều trục trặc. Đồng thời, đã có sự dư thừa cung tàu do các Chủ tàu Việt Nam đầu tư và đưa khá nhiều tàu về khai thác thị trường nội địa, làm giá cước sụt giảm, thời gian chờ đợi tăng làm cho hiệu quả giảm đi.

Thách thức về tài chính

Thách thức lớn nhất đối với Công ty trong giai đoạn 2013 – 2017 chính là vấn đề tài chính với các khoản đầu tư dài hạn để đầu tư tàu trong những năm trước. Trước tình thế đó, Công ty đã nhanh chóng đàm phán, thực hiện tái cơ cấu tài chính lần 1 với các ngân hàng cho giai đoạn 2013 – 2016 theo hướng khoan, giãn, xóa nợ và không tăng lãi suất. Nếu thực hiện đúng các cam kết theo các hợp đồng tín dụng thì đến năm 2017 Công ty sẽ không cần đối đủ nguồn vốn để vừa đảm bảo nguồn trả nợ các tổ chức tín dụng và vừa phải duy trì dòng tiền để đảm bảo hoạt động đội tàu. Bên cạnh đó, tỷ giá VND/USD cuối năm 2017 đã tăng tới 9,2% so với cuối năm 2012 (từ 20.828 lên 22.747), làm gia tăng sức ép trong việc hạch toán chênh lệch tỷ giá. Áp lực từ các tổ chức tín dụng và ngân hàng được Công ty đánh giá là rất lớn trong nhiệm kỳ vừa qua.

Trong nhiệm kỳ, Công ty còn gặp thách thức về việc nguồn nhân lực cung cấp cho ngành hàng hải cả trên bờ và dưới tàu đang rất thiếu, một số người lao động không còn thiết tha với nghề, sinh viên không muốn theo học nghề đi tàu.

2. Kết quả thực hiện nhiệm kỳ II (2013 - 2018)

Trước những thách thức rất lớn, dù nhân sự Hội đồng quản trị có sự biến động khi thay đổi Chủ tịch và 01 thành viên, nhưng Hội đồng quản trị cùng Ban điều hành Công ty không chùn bước, đã nhanh chóng xác định rõ phương hướng để đưa Công ty ổn định sản xuất, từng bước vượt qua khó khăn trong đó tập trung chính vào việc tăng cường công tác quản lý chi phí và tái cơ cấu Công ty theo 03 hướng: Tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tổ chức. Một số kết quả SXKD chính của giai nhiệm kỳ II như sau:

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm				
			2013	2014	2015	2016	2017
1	Sản lượng vận chuyên	Nghìn Tấn	5.486	5.148	6.276	5.613	7.202
2	Sản lượng luân chuyên	Triệu Tkm	29.239	22.117	19.878	15.898	20.235
3	Tổng doanh thu	Tỷ đồng	2.431	2.275	1.702	1.311	1.918
	<i>Doanh thu vận tải</i>	<i>Tỷ đồng</i>	<i>2.051</i>	<i>1.890</i>	<i>1.502</i>	<i>1.130</i>	<i>1.594</i>
4	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	-187	25	-295	-354	23

Như đã phân tích ở các nội dung phía trên, các năm 2013, 2015 và 2016 bị lỗ chủ yếu là do thị trường vận tải biển suy thoái kéo dài quá lâu, chỉ số BDI liên tục phá đáy, xuống còn 471 điểm trong năm 2015 và rơi xuống đáy vào

năm 2016 khi chỉ số BDI chỉ còn 290 điểm ngày ngày 10/02/2016. Bên cạnh đó, chi phí tài chính gồm lãi vay trả cho các dự án đầu tư trước kia, chênh lệch tỷ giá tăng 9,2% trong giai đoạn 2013 – 2017, riêng năm 2015 tăng 5%, chi phí khấu hao gần 400 tỷ/năm đã ảnh hưởng rất tiêu cực tới kết quả kinh doanh trong những năm này.

Trong 02 năm 2014 và 2017, khi chỉ số BDI thường xuyên giao động ở mức trên 1.000 điểm và giá nhiên liệu duy trì ở mức khá phù hợp, Công ty đã nhanh chóng tận dụng cơ hội, áp dụng các biện pháp quyết liệt trong công tác tái cơ cấu đội tàu và tái cơ cấu tài chính nên kết quả có lãi.

Dù gặp nhiều khó khăn nhưng toàn thể CBCNV và tập thể Lãnh đạo Công ty luôn đồng sức, đồng lòng, đoàn kết thống nhất trong việc xây dựng và thực hiện các mục tiêu theo Nghị quyết DHĐCĐ. Công ty vẫn giữ vững hoạt động đội tàu, bảo đảm việc làm, đời sống cho người lao động. Các tổ chức, đoàn thể trong doanh nghiệp được duy trì, hoạt động ổn định và đã phát huy vai trò tích cực của mình để cùng doanh nghiệp động viên người lao động cùng Công ty từng bước vượt qua khó khăn.

3. Hoạt động đầu tư

3.1. Mua, đóng mới tàu

Do thị trường giá cước vận tải biển suy giảm, tình hình tài chính của Công ty khó khăn, cùng với việc thực hiện nghiêm túc văn bản số 3778/BGTVT-KHĐT ngày 17/3/2012 của Bộ Giao thông Vận tải về việc không thực hiện các dự án mua tàu nên trong giai đoạn 2013 – 2017, Công ty chỉ đầu tư đóng mới 01 tàu hàng rời Vosco Sunrise trọng tải 56.472 DWT, nhận bàn giao năm 2013 tại Công ty Đóng tàu Nam Triệu. Việc đầu tư tàu này thuộc chương trình tiếp nhận 20 tàu đóng dở dang nhằm hỗ trợ Vinashin theo chủ trương của Chính phủ.

3.2. Các dự án bán tàu

Giai đoạn 2013 - 2017, Công ty đã thanh lý được 10 tàu, tổng trọng tải 170.247 dwt, tất cả đều là tàu hàng khô, thu về khoảng 512 tỷ đồng. Các tàu được thanh lý đều là những tàu cũ, đã hết khấu hao, không còn phù hợp với các lô hàng tiềm năng của Công ty. Việc thanh lý các tàu cũ đã giúp Công ty cải thiện kết quả kinh doanh, có nguồn tài chính để bổ sung vào dòng tiền nhằm duy trì hoạt động đội tàu ổn định, từng bước vượt qua khó khăn, hướng tới phát triển trở lại.

Để bù đắp cho số tổn trọng tải này, Công ty đã tăng cường lựa chọn, tìm kiếm thuê thêm các tàu bên ngoài để tăng năng lực vận chuyển, tăng khả năng quay vòng, kết hợp đảo lịch tàu, giảm thời gian chạy không hàng qua đó nâng cao hiệu quả khai thác từng nhóm tàu. Hiện nay thường xuyên thuê ngoài từ 06 – 10 tàu theo hình thức định hạn, voyage relet hoặc thuê tàu trần.

5. Đánh giá hoạt động chung của Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác

Trong nhiệm kỳ II vừa qua, Ban điều hành và các cán bộ quản lý khác đã có nhiều cố gắng để thực hiện nhiệm vụ của mình. Tuy nhiên, do chịu nhiều tác động tiêu cực từ sự bất ổn về chính trị tại một số quốc gia và nhiều khu vực trên thế giới, từ việc nền kinh tế thế giới, nhất là tại các quốc gia đầu tàu hồi phục chậm, từ nạn cướp biển bùng phát đe dọa an ninh hàng hải, giá dầu thường

xuân duy trì ở mức cao, nguồn nhân lực gặp nhiều khó khăn làm cho một số hãng tàu lớn, nhiều kinh nghiệm trên thế giới cũng phải lao đao, thậm chí phá sản.

Trước những khó khăn như vậy, cộng thêm áp lực tài chính rất lớn nhưng Ban điều hành đã có những giải pháp quyết liệt, phù hợp để từng bước tháo gỡ khó khăn, giúp Công ty hoạt động ổn định, nhất là đã cải thiện được tình hình tài chính, giảm được chi phí lãi vay từ mức 164 tỷ năm 2013 xuống còn 58 tỷ năm 2017. Như đã phân tích ở trên, các năm 2013, 2015 và 2016 Công ty bị lỗ chủ yếu là do thị trường vận tải biển suy thoái kéo dài quá lâu. Trong 02 năm 2014 và 2017, khi thị trường có sự khởi sắc hơn và giá nhiên liệu duy trì ở mức phù hợp, Ban điều hành đã nhanh chóng tận dụng cơ hội, áp dụng các biện pháp phù hợp nên kết quả có lãi.

Phần 3

Định hướng hoạt động của HĐQT năm 2018 và nhiệm kỳ III (2018 – 2023)

Sau năm 2017 dù vẫn còn nhiều khó khăn nhưng thị trường vận tải biển đã cho thấy những tín hiệu tích cực hơn, tất cả chúng ta cùng kỳ vọng nền kinh tế thế giới và Việt Nam cũng như thị trường vận tải biển tiếp tục có sự cải thiện hơn nữa trong năm 2018 và nhiệm kỳ III (2018 – 2023). HĐQT Công ty sẽ tập trung theo dõi chỉ đạo và đồng hành cùng Ban điều hành và bộ máy quản lý trong việc điều hành SXKD một cách sát sao và có hiệu quả nhất để Công ty từng bước vượt qua khó khăn, nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, đưa Công ty nhanh chóng vượt qua khó khăn. Cụ thể, sẽ chỉ đạo Ban điều hành triển khai một số giải pháp chính sau:

- Chỉ đạo Ban điều hành tập trung nguồn lực để triển khai thực hiện Đề án tái cơ cấu Công ty, trong đó tập trung vào việc tái cơ cấu nợ với các dự án vay mua tại các ngân hàng thương mại. Hiện đã đàm phán xong và đang thực hiện trả nợ dần cho dự án tàu Vosco Sky với Ngân hàng Techcombank.

- Tái cơ cấu đội tàu theo hướng thanh lý các tàu không hiệu quả, trọng tải nhỏ, không còn phù hợp với mục tiêu khai thác của Công ty. Tiếp tục thực hiện việc thuê thêm tàu ngoài để tăng năng lực vận chuyển, tăng sản lượng, doanh thu và hiệu quả.

- Mở rộng thị trường vận tải hàng xuất nhập khẩu và chở thuê, trong đó tập trung vào các hợp đồng COA than nhập khẩu cho các nhà máy nhiệt điện vận chuyển xi măng, clinker, gạo xuất khẩu và hàng chở thuê cho nước ngoài, hướng tới ổn định và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của đội tàu trên cơ sở các hợp đồng COA và hàng 02 chiều.

- Thực hiện tái cơ cấu tổ chức nhằm tinh gọn bộ máy tổ chức và nhân sự, nâng cao năng suất lao động, chất lượng, hiệu quả công việc và tiết giảm chi phí.

Trên đây là Báo cáo hoạt động của Hội đồng quản trị trong năm 2017, nhiệm kỳ II (2013 – 2018), định hướng hoạt động năm 2018 và nhiệm kỳ III (2018 -2023).

Thay mặt Hội đồng quản trị tôi xin chân thành cảm ơn sự đồng hành, chia sẻ của các quý vị cổ đông và mong muốn được các cổ đông tiếp tục đóng góp nhiều ý kiến xây dựng nhằm đưa Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam nhanh chóng vượt qua khó khăn và hướng tới một tương lai phát triển bền vững.

Kính chúc các cổ đông sức khỏe và hạnh phúc.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận: ✓

- Như trên;
- BKS Công ty;
- Lưu: VT, HĐQT.

