SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH CẤP ĐĂNG KÝ NIÊM YẾT CHỨNG KHOÁN CHỈ CÓ NGHĨA LÀ VIỆC NIÊM YẾT CHỨNG KHOÁN ĐÃ THỰC HIỆN THEO CÁC QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT LIÊN QUAN MÀ KHÔNG HÀM Ý ĐẢM BẢO GIÁ TRỊ CỦA CHỨNG KHOÁN. MỌI TUYÊN BỐ TRÁI VỚI ĐIỀU NÀY LÀ BẤT HỢP PHÁP

BẢN CÁO BẠCH

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

(Giấy Chứng nhận ĐKKD số 0305475110 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28/01/2008, cấp thay đổi lần thứ 10 ngày 09/09/2022)

NIÊM YẾT CỔ PHIẾU TRÊN
SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN TP. HỒ CHÍ MINH

(Quyết định đăng ký niêm yết số: 900 /QĐ-SGDHCM do Sở Giao dịch chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh cấp ngày 26 tháng 12 năm 2022)

TỔ CHỨC NIÊM YẾT	**CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG**
	Địa chỉ: Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Đakao, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh Điện thoại: (028) 3822 8546 Fax: (028) 3822 8545 Website: www.pvtranspacific.com/https://pacificshipping.vn
TỔ CHỨC TƯ VẤN	**CÔNG TY TNHH CHỨNG KHOÁN ACB**
	Địa chỉ: Tầng 3, Tòa nhà Léman, số 117 Nguyễn Đình Chiểu, Quận 3, TP. Hồ Chí Minh Điện thoại: (028) 7300 7000 Fax: (028) 7300 3751 Website: www.acbs.com.vn Email: acbs@acbs.com.vn

PHỤ TRÁCH CÔNG BỐ THÔNG TIN

Ông Hoàng Đức Chính — Chức vụ: Giám đốc

Điện thoại: (028) 3822 8546

TP. Hồ Chí Minh, Tháng 12 năm 2022

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

(Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0305475110 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28/01/2008, cấp thay đổi lần thứ 10 ngày 09/09/2022)

NIÊM YẾT CỔ PHIẾU TRÊN SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN TP. HỒ CHÍ MINH

Tên cổ phiếu	:	Cổ phiếu Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
Mã chứng khoán	:	**PVP**
Loại cổ phiếu	:	Cổ phiếu phổ thông
Mệnh giá	:	10.000 đồng/Cổ phiếu
Tổng khối lượng niêm yết	:	**94.275.028** Cổ phiếu
Tổng giá trị niêm yết (theo mệnh giá)	:	**942.750.280.000** đồng (Chín trăm bốn mươi hai tỷ bảy trăm năm mươi triệu hai trăm tám mươi ngàn đồng)

TỔ CHỨC TƯ VẤN

Công ty TNHH Chứng khoán ACB (ACBS)

- Địa chỉ: Tầng 3, Tòa nhà Léman, số 117 Nguyễn Đình Chiểu, Quận 3, TP. HCM
- Điện thoại: (028) 7300 7000 Fax: (028) 7300 3751
- Website: www.acbs.com.vn

TỔ CHỨC KIỂM TOÁN

Công ty TNHH Deloitte Việt Nam

- Địa chỉ: Tầng 18, Tòa nhà Times Square, 57-69F Đồng Khởi, Phường Bến Nghé, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh
- Điện thoại: (028) 7101 4555 Fax: (028) 3910 0750
- Website: www.deloitte.com/vn

MỤC LỤC

I. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO 4

1. Rủi ro về yếu tố vĩ mô của nền kinh tế 4
2. Rủi ro về pháp luật 6
3. Rủi ro đặc thù 7
4. Rủi ro biến động giá chứng khoán 10
5. Rủi ro khác 11

II. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH VỚI NỘI DUNG BẢN CÁO BẠCH 12

1. Tổ chức niêm yết 12
2. Tổ chức tư vấn 12

III. CÁC TỪ VIẾT TẮT 13

IV. TÌNH HÌNH VÀ ĐẶC ĐIỂM CỦA TỔ CHỨC ĐĂNG KÝ NIÊM YẾT 14

1. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển 14
   1.1. Giới thiệu chung về tổ chức đăng ký niêm yết 14
   1.2. Ngành nghề sản xuất kinh doanh 14
   1.3. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển 15
   1.4. Thành tích, giải thưởng đạt được 16
   1.5. Quá trình tăng vốn điều lệ 17
2. Cơ cấu tổ chức của Công ty 17
3. Cơ cấu bộ máy tổ chức quản lý 17
4. Danh sách cổ đông nắm giữ từ trên 5% vốn cổ phần của công ty; Danh sách cổ đông sáng lập và tỷ lệ cổ phần nắm giữ; Cơ cấu cổ đông 20
5. Danh sách những công ty mẹ và công ty con của Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty nắm quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối đối với Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty mà Tổ chức Đăng ký Niêm yết đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối 21
   5.1. Danh sách Công ty mẹ của Tổ chức Đăng ký Niêm yết 21
   5.2. Danh sách những Công ty con của Tổ chức Đăng ký Niêm yết : Không có 21
   5.3. Danh sách những công ty nắm quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối đối với Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty mà Tổ chức Đăng ký Niêm yết đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối: Không có 22
6. Hoạt động kinh doanh 22

6.1. Giới thiệu về hoạt động kinh doanh của Công ty 22
6.2. Nguyên vật liệu 24
6.3. Chi phí kinh doanh 24
6.4. Trình độ công nghệ 24
6.5. Tình hình phát triển sản phẩm dịch vụ mới, thị trường mới 26
6.6. Tình hình kiểm tra chất lượng sản phẩm/dịch vụ 27
6.7. Hoạt động Marketing 28
6.8. Nhãn hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền 28
6.9. Các hợp đồng lớn đang được thực hiện hoặc đã ký kết 29
7. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh 30
7.1. Tóm tắt một số chỉ tiêu về hoạt động sản xuất kinh doanh từ năm 2020 – năm 2021 và đến 9 tháng năm 2022 30
7.2. Ý kiến kiểm toán đối với các Báo cáo tài chính đến thời điểm đăng ký niêm yết 31
7.3. Những thuận lợi và khó khăn trong hoạt động kinh doanh của Công ty 31
8. Vị thế của công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành 35
8.1. Triển vọng phát triển của ngành 35
8.2. So sánh về tình hình tài chính và hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trong cùng ngành 36
8.3. Đánh giá về sự phù hợp định hướng phát triển của công ty với định hướng của ngành, chính sách của Nhà nước và xu thế chung trên thế giới 37
9. Chính sách đối với người lao động 37
10. Chính sách cổ tức 39
11. Tình hình hoạt động tài chính 39
11.1. Các chỉ tiêu cơ bản 39
11.2. Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu 43
12. Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Ban Giám đốc, Kế toán trưởng 44
12.1. Hội đồng quản trị 44
12.2. Ban kiểm soát 51
12.3. Ban Giám đốc và Kế toán trưởng 54
13. Tài sản 57
14. Kế hoạch sản xuất kinh doanh, lợi nhuận và cổ tức trong các năm tiếp theo 58
14.1. Kế hoạch sản xuất kinh doanh, lợi nhuận và cổ tức giai đoạn 2022 - 2023 58
14.2. Một số căn cứ để đạt được các chỉ tiêu kế hoạch kinh doanh 59
14.3. Kế hoạch đầu tư, dự án đã được Hội đồng quản trị (HĐQT), Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) thông qua 59
14.4. Kế hoạch tăng vốn điều lệ 59
15. Đánh giá của tổ chức tư vấn về kế hoạch lợi nhuận và cổ tức : 59
16. Thông tin về những cam kết nhưng chưa thực hiện của tổ chức đăng ký niêm yết 60
17. Các thông tin, các tranh chấp kiện tụng liên quan tới công ty mà có thể ảnh hưởng đến

giá cả chứng khoán niêm yết 60

V. CHỨNG KHOÁN NIÊM YẾT 61

1. Loại chứng khoán 61
2. Mệnh giá 61
3. Tổng số chứng khoán niêm yết 61
4. Số lượng cổ phiếu bị hạn chế chuyển nhượng 61
5. Phương pháp tính giá 62
6. Giới hạn về tỷ lệ nắm giữ đối với người nước ngoài 64
7. Các loại thuế có liên quan 64

VI. CÁC ĐỐI TÁC LIÊN QUAN TỚI VIỆC NIÊM YẾT 66

VII. GIỚI THIỆU DANH MỤC CÁC VĂN BẢN PHÁP LUẬT CÓ LIÊN QUAN 67

VIII. PHỤ LỤC 68

I. CÁC NHÂN TỐ RỦI RO

1. Rủi ro về yếu tố vĩ mô của nền kinh tế

Rủi ro về yếu tố vĩ mô của nền kinh tế là loại rủi ro hệ thống thông qua những biến động như tốc độ tăng trưởng kinh tế, lạm phát, lãi suất, ... có tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp trong nền kinh tế nói chung. Vì vậy, sự biến động của các yếu tố vĩ mô của nền kinh tế sẽ ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của Công ty.

Đối với các Doanh nghiệp Việt Nam nói chung và Công ty Pacific nói riêng, hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp luôn gắn liền với sự phát triển của nền kinh tế quốc gia và các nền kinh tế khu vực Đông Nam Á và các nền kinh tế chủ chốt trên thế giới như Mỹ, Trung Quốc, Ấn độ, Châu Âu. Sự tăng trưởng của các nền kinh tế này sẽ tạo nhiều cơ hội cả về môi trường và thị trường cho doanh nghiệp phát triển, mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh.

Mặt khác trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, đi cùng với cơ hội là thách thức mà các doanh nghiệp Việt Nam trong đó có Pacific phải thích ứng với áp lực cạnh tranh mạnh mẽ của các doanh nghiệp nước ngoài với tiềm lực mạnh về tài chính, có trình độ công nghệ và trình độ quản lý cao, thương hiệu tốt thâm nhập vào thị trường trong nước theo các hiệp định kinh tế đa phương và 9 hiệp định kinh tế song phương (CPTPP, RCEP, FTA...) mà Việt Nam tham gia. Ngoài ra doanh nghiệp còn chịu tác động của nhiều yếu tố biến động về xung đột địa chính trị, thiên tai khó dự báo mà khi xảy ra sẽ nhanh chóng tác động trực tiếp đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Giai đoạn năm 2020-2022 là khoảng thời gian có nhiều biến động đối với các nền kinh tế chủ chốt và sự biến động mạnh của thị trường dầu mỏ quốc tế do ảnh hưởng của diễn biến đại dịch NCOV/COVID19, từ đó kéo theo nhiều thay đổi kịch tính khó lường đến thị trường vận tải dầu khí gồm cả những cơ hội và khó khăn thách thức nằm ngoài dự báo của hầu hết các chủ tàu, người thuê tàu hay các tổ chức tài chính trong nước và quốc tế.

Tuy nhiên với sự phổ cập Vaccine Covid-19 dịch bệnh được dần kiểm soát, các biện pháp phong tỏa từng bước được dỡ bỏ, các hoạt động giao thương kinh tế xã hội dần hồi phục, kéo theo đó là nhu cầu nhiên liệu hồi phục tăng trở lại gần về mức trước đại dịch đầu năm 2020. Biến động dầu thô năm 2022 là khoảng 70 – 130 USD/thùng có biên độ nhiều hơn và xu hướng biến động so với năm 2021 là 50 – 86 USD/thùng mà nguyên nhân chủ yếu là do xung đột Nga - Ukraine, 09 tháng đầu năm 2022 với mức giá trung bình là

104 USD/thùng cao nhất từ năm 2014.

Lượng tàu chở dầu đóng mới giao trong năm 2021 là 179 tàu trong khi lượng tàu dầu phá dỡ chỉ 119 tàu. Cung tàu vận chuyển tăng cao trong khi nhu cầu vận chuyển tăng không tương ứng là nguyên nhân kéo giá cước vận chuyển ở mức thấp trong năm 2021, cụ thể giá TCE VLCC là 3,100 USD/ngày, Suezmax là 5,200 USD/ngày và Aframax là 9,800 USD/ngày (nguồn Fearnley).

Cuối tháng 02/2022, Nga phát động chiến dịch quân sự tại Ukraine và liền sau đó Mỹ và Phương Tây ngay lập tức đưa ra nhiều biện pháp trừng phạt Nga bao gồm cấm vận đội tàu Nga, loại Nga khỏi hệ thống thanh toán SWIFT. Đáp trả, Nga cắt giảm nguồn cung khí đốt và dầu mỏ cho Phương Tây dẫn đến gián đoạn nguồn cung cục bộ ở các nước Phương Tây. Đầu tháng 10/2022 để trừng phạt việc Nga sát nhập 4 tỉnh miền Đông Ukraine vào lãnh thổ của mình, Phương Tây thông qua gói trừng phạt thứ 8 nhằm dừng hẳn nhập khẩu dầu mỏ từ Nga, triển khai các biện pháp hạn chế việc xuất khẩu dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ của Nga sang các nước thứ ba cũng như tiếp tục cấm nhập khẩu thép và các nguyên liệu khác từ Nga. Với việc đáp trả của Nga, Phương Tây và Mỹ, Giá dầu chịu sức ép tăng cao do gián đoạn cục bộ nguồn cung dầu từ Nga, có lúc Brent chạm mốc 138 USD/thùng và WTI 130 USD/thùng trong tháng 03/2022. Giá dầu tăng kéo theo giá nhiên liệu tăng cao, giá nhiên liệu VLSFO max 0.5% S có lúc giao dịch >1,000 Usd/ tấn.

Ảnh hưởng bởi các hàng động đáp trả, cả Nga và Phương Tây đang tìm kiếm thị trường thay thế thị trường truyền thống trước đó. Cụ thể, Nga xuất dầu bán cho các nước có nhu cầu lớn tại Châu Á như Trung Quốc, Ấn Độ; trong khi, Phương Tây một mặt vừa gia tăng sức ép lên OPEC+ để tăng sản lượng vừa mua dầu ở các thị trường xa hơn như Trung Đông, Châu Mỹ, Châu Phi, mặt khác cùng Mỹ đẩy mạnh quá trình đàm phán với Iran và Venezuela để dỡ cấm vận và tranh thủ nguồn dầu xuất khẩu của các quốc gia này. Việc Mỹ, EU loại đội tàu Nga khỏi thị trường và nhu cầu vận chuyển tăng do các nguyên nhân trên đã góp phần làm cho thị trường vận chuyển dầu thô sôi động trở lại, đặc biệt là các tàu Aframax với TCE tăng dần lên trên 20,000USD/ngày và từ tháng 7 trở lại đây trên 35.000-40.000 usd/ngày.

Mặc dù đến nay nhiều quốc gia đã thành công tiêm phổ cập vacxin và khống chế ca nhiễm, tuy nhiên đại dịch NCOV/COVID19 vẫn diễn biến rất phức tạp với các biến thể mới xuất hiện làm giảm khả năng vacxin và thuốc đặc trị. Chuỗi cung ứng toàn cầu vẫn chưa thể sớm hồi phục sự liên kết chặt chẽ trước đó, nhu cầu tiêu thụ dầu thô cho đến hết năm 2022 và dự kiến trong năm 2023 sẽ đạt mức cao và vượt mức trước đại dịch 2019.

Theo dự báo, năm 2022 và 2023 sẽ là năm thị trường phục hồi và khởi sắc do nhu cầu năng lượng phục vụ đi lại, sản xuất vẫn tăng trưởng. Bên cạnh đó, dù Nga chấm dứt chiến tranh sớm thì cấu trúc thị trường hiện nay không thay đổi, các nước phương tây vẫn giữ quan điểm cứng rắn với Nga, nhu cầu ton-mile vẫn cao do nhu cầu dùng tàu vận chuyển thay thế đường ống dẫn dầu.

Nhu cầu dầu mỏ gần đây sụt giảm do lo ngại về suy thoái kinh tế, các biện pháp kiềm chế lạm phát bao gồm việc tăng lãi suất của các ngân hàng Trung Ương mà đặc biệt là FED, việc mạnh lên của đồng USD cũng gây tâm lý lo ngại cho các nhà đầu tư. Để cứu vãn giá dầu, OPEC+ thống nhất cắt giảm sản lượng 2 triệu thùng mỗi ngày, kéo theo giá dầu tăng nhẹ từ 80USD/thùng lên 86USD/thùng. Tuy nhiên về lâu dài nhu cầu sẽ phục hồi mạnh mẽ do các nền kinh tế dần mở của và bình thường hóa trở lại. Mặt khác, nguồn cung hạn chế sẽ tiếp tục đẩy giá dầu lên mức cao.

Công ty Pacific là doanh nghiệp đã và đang tham gia trực tiếp kinh doanh khai thác tàu biển trên thị trường quốc tế, tỷ trọng về doanh thu và lợi nhuận từ thị trường quốc tế lớn nên khi các nền kinh tế/khu vực kinh tế chủ chốt như Mỹ, Trung Quốc, Ấn độ, Châu Âu phục hồi và tăng trưởng ổn định trở lại sẽ có tác động tích cực đến hoạt động kinh doanh của Công ty.

Do vậy, Công ty luôn chủ động theo dõi, bám sát diễn biến tình hình kinh tế trong nước và quốc tế để có những giải pháp điều chỉnh phù hợp với tình hình hoạt động kinh doanh, nhằm đảm bảo các mục tiêu đề ra.

2. Rủi ro về pháp luật

Hoạt động kinh doanh của bất kỳ Công ty nào cũng luôn chịu ảnh hưởng bởi các quy định của pháp luật như: Luật Doanh nghiệp, Luật hàng hải, Luật Thương mại, Luật Chứng khoán, các luật về thuế...., các văn bản hướng dẫn có liên quan và các công ước quốc tế khác mà Việt Nam tham gia. Hơn nữa, Pacific là một doanh nghiệp hoạt động theo mô hình công ty cổ phần, nên hoạt động của Công ty còn chịu ảnh hưởng của các văn bản pháp luật về chứng khoán và thị trường chứng khoán. Sự thay đổi về mặt chính sách luôn có thể xảy ra và khi đó ít nhiều sẽ ảnh hưởng đến hoạt động quản trị, kinh doanh của doanh nghiệp và khi đó sẽ ảnh hưởng đến giá cổ phiếu của Công ty trên thị trường.

Hiện nay, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật của nước ta đã dần hoàn thiện và luôn được thay đổi cho phù hợp với xu hướng phát triển của nền kinh tế, xã hội. Tuy nhiên, hệ thống văn bản này còn phải tiếp tục điều chỉnh bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế. Do vậy, việc nâng cao tính ổn định về các chính sách pháp luật của Nhà nước là hết sức cần thiết cho các doanh nghiệp, đặc biệt khi nền kinh tế Việt Nam đang từng

bước hòa nhịp với sự vận động và phát triển không ngừng của nền kinh tế thế giới. Để hạn chế những tác động của rủi ro liên quan đến luật pháp, Công ty luôn chủ động, thường xuyên cập nhật các quy định pháp luật để có những điều chỉnh phù hợp trong quá trình hoạt động của Công ty.

3. Rủi ro đặc thù

Rủi ro giá nhiên liệu và giá dầu:

Là công ty sở hữu tàu và hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực kinh doanh khai thác tàu vận tải dầu thô và dầu nặng (Crude oil and Dirty), thuê và cho thuê tàu cỡ lớn và các hoạt động hàng hải khác. Với đặc thù của phân khúc tàu biển cỡ lớn thì chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí và cơ cấu doanh thu, do vậy việc biến động giá dầu sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của ngành vận tải nói chung và của công ty Pacific nói riêng. Những rủi ro này cần được kiểm soát để giảm thiểu tác động từ biến động tăng của giá nhiên liệu thông qua hàng loạt giải pháp như bám sát thị trường và nâng cao công tác dự báo thị trường, dự báo về xu hướng giá dầu, nhu cầu vận tải dầu trong ngắn hạn, trung hạn, dài hạn, diễn biến theo mùa vụ từ đó đề ra kế hoạch/chiến lược ứng phó kịp thời như lựa chọn loại hình cho thuê tàu định hạn với thời hạn dài (cho thuê định hạn/TC), ký kết hợp đồng mua nhiên liệu kỳ hạn với các nhà cung cấp lớn trên thị trường quốc tế,... vv.

Với tình hình giá dầu biến động như hiện nay, nếu giá dầu tiếp tục tăng sẽ gây tác động hai chiều đến tình hình kinh doanh của lĩnh vực tàu biển như:

- Về mặt khó khăn: Làm gia tăng chi phí nhiên liệu vận hành tàu, giảm hiệu quả khai thác trong ngắn hạn. Ngoài ra Giá dầu cao còn làm ảnh hưởng tới đà phục chồi các nền kinh tế kéo theo suy giảm nhu cầu về dầu mỏ và giảm nhu cầu vận chuyển bằng đường biển.

- Về mặt thuận lợi: về dài hạn việc tăng giá dầu góp phần hỗ trợ cho việc mở mang gia tăng hoạt động của các doanh nghiệp thăm dò, khai thác chế biến dầu khí. Từ đó lượng mua bán giao dịch dầu mỏ sẽ tăng dần lên kéo theo tăng nhu cầu sử dụng dịch vụ vận chuyển. Hơn nữa khi đó chi phí vận tải tính trên chi phí 1 thùng dầu khai thác chế biến sẽ giảm tương đối (phí vận chuyển/chi phí 1 thùng dầu) giảm trong khi doanh thu của các khách hàng dầu khí tăng, giảm bớt áp lực cắt giảm chi phí từ các khách hàng của công ty.

Do đó, việc đưa ra các kịch bản để phân tích độ nhạy và theo dõi tình hình diễn biến liên quan đến giá dầu, nhu cầu tiêu thụ dầu và các yếu tố liên quan đến thị trường tàu là

điều rất cần thiết trong tình hình hiện nay.

Tuy nhiên, thế giới đang đối diện với các cuộc khủng hoảng năng lượng toàn cầu hậu đại dịch, xu hướng chuyển đổi sử dụng năng lượng sạch và giá nhiên liệu các loại neo ở mức cao, tình hình giá cả leo thang và lạm phát là những yếu tố trọng điểm kìm hãm sự hồi phục của nền kinh tế toàn cầu trong thời gian tới.

Đối với thị trường trong nước: tình hình Nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trong nước có sự cải thiện rõ rệt khi dịch bệnh dần được kiểm soát và Chính phủ có nhiều biện pháp triển khai quyết liệt nhằm khôi phục lại hoạt động sản xuất, kinh doanh, song song với việc điều hành giá xăng dầu một cách linh hoạt và hiệu quả. Hiện nay nguồn xăng dầu sản xuất tại nội địa đáp ứng được khoảng 80% nhu cầu trong nước và chủ yếu đến từ nhà máy lọc dầu của BSR và NSRP, phần còn lại là phải nhập khẩu từ khu vực Đông Á.

Cho đến nay, PVTrans/Pacific là đơn vị vận tải dầu thô đảm nhận vận chuyển toàn bộ sản lượng dầu thô từ các mỏ trong nước về NMLD Dung Quất và chiếm thị phần lớn sản phẩm dầu trong nước, liên tục là nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển toàn bộ dầu thô đầu vào từ các mỏ dầu ngoài khơi Việt Nam về nhà máy lọc dầu Dung Quất. Khi hoạt động sản xuất kinh doanh nội địa và xu hướng tiêu dùng phục hồi thì các nhà máy lọc dầu cũng tăng công suất sản xuất nhằm đáp ứng đủ nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu, điều này góp phần giúp ổn định tần suất vận chuyển của đội tàu mà Pacific sở hữu và/hoặc quản lý.

Rủi ro cạnh tranh trong ngành:

Ngành vận tải biển là một ngành có tính mở cao và thực sự cạnh tranh. Trong những năm gần đây, chu kỳ biến động tăng-giảm đã ngắn lại với biên độ biến động ngày càng lớn. Các yếu tố khó khăn dồn dập đã khiến các hãng tàu phải cơ cấu lại các tuyến dịch vụ hoặc thu hẹp quy mô, phạm vi tuyến hoạt động nhằm cắt giảm tối đa chi phí, thậm chí nhiều công ty vận tải phá sản hoặc rút hẳn khỏi thị trường vận tải.

Sau giai đoạn năm 2017-2019 phục hồi và tăng trưởng ngoạn mục của thị trường thuê và cho thuê tàu chở hàng lỏng thì giai đoạn 05/2020-04/2022 do tác động kép của đại dịch COVID-19, chuỗi cung ứng, mạng lưới vận tải biển bị gián đoạn, dẫn đến khối lượng hàng hóa giảm mạnh, thị trường rơi vào vùng đáy và trở nên khó khăn. Giai đoạn từ tháng 05/2022 đến nay, nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng cao mà nguyên nhân là do các nhân tố đã nêu. Theo đó, tàu biển vẫn là phương tiện vận chuyển chủ yếu của thương mại thế giới và ngành vận tải biển toàn cầu được kỳ vọng sẽ gắn liền với sự phục hồi kinh tế với tư cách là khâu quan trọng giúp kết nối các chuỗi cung ứng quốc tế vận hành được thông

suốt hơn.

Là một công ty có lĩnh vực kinh doanh chính là hoạt động khai thác vận tải dầu khí, thuê và cho thuê tàu vận tải hàng lỏng cỡ lớn, là đơn vị đầu mối vận tải dầu thô trong nước và tham gia hoạt động kinh doanh khai thác trên thị trường quốc tế, Pacific phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các doanh nghiệp cùng ngành trong nước cũng như các công ty nước ngoài có quy mô đội tàu lớn và ngày càng được trẻ hoá hiện đại. Áp lực cạnh tranh đòi hỏi Pacific phải có chính sách đầu tư phù hợp, đẩy mạnh đầu tư trẻ hóa và quy mô đội tàu để nâng cao năng lực cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ cung cấp, đồng thời có chiến lược hợp lý để tăng quy mô vốn hoạt động nhằm tăng khả năng tài chính, nâng cao hiệu quả cạnh tranh, hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Rủi ro về phương tiện vận tải

Vận tải dầu thô và dịch vụ kho nổi phục vụ khai thác dầu thô là mảng kinh doanh chính và quan trọng nhất của Công ty kể từ ngày đầu thành lập. Theo đó, tài sản của Công ty chủ yếu phương tiện vận tải, chiếm 99% tài sản của Công ty, bao gồm các Kho nổi FSO và tàu chở dầu. Niên hạn sử dụng của các phương tiện vận tải thường có giới hạn khi phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật ngày càng khắc khe của cảng, mỏ dầu, do đó độ tuổi của phương tiện càng nhiều, có thể ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng và giá thành dịch vụ cho thuê.

Để khắc phục rủi ro này, Công ty luôn có kế hoạch thanh lý các phương tiện vận tải sau khi hết khấu hao, cũng như có kế hoạch đầu tư mới để thay thế nhằm đảm bảo chất lượng vận tải, cải thiện giá thành và mở rộng thêm thị trường, qua đó tuân thủ theo các yêu cầu của khu vực khai thác, kho cảng, và quy định của các công ước quốc tế cũng như pháp luật hiện hành.

Rủi ro trên biển đối với phương tiện vận tải

Trong hành trình vận chuyển bằng đường biển, có thể phát sinh những rủi ro liên quan gây tổn thất cho các tàu chuyên chở trên biển. Một số rủi ro có khả năng gây tổn thất như: hư hỏng trang thiết bị, hư hỏng do thời tiết, mắc cạn, va chạm, v.v....

Để phòng ngừa và ứng phó lại với những rủi ro trên, ngoài việc xây dựng hệ thống quản lý an toàn, an ninh để vận hành tàu, Công ty còn tiến hành mua bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm P&I (lựa chọn tùy theo tuyến hoạt động của tàu) để phòng ngừa những tổn thất có thể xảy ra trong quá trình hoạt động của tàu.

Bên cạnh những rủi ro được bảo hiểm, Công ty luôn thực hiện công tác đăng kiểm theo các quy định hiện hành, đồng thời ban hành các văn bản hướng dẫn, áp dụng các biện pháp kiểm soát hoạt động tàu, đảm bảo các Thuyền viên tàu luôn tuân thủ pháp luật Việt

Nam, công ước quốc tế và pháp luật địa phương.

Rủi ro quản trị Công ty

Đối với bất kỳ công ty nào thì việc lựa chọn cơ cấu quản trị, cơ cấu tổ chức quản trị rủi ro phù hợp là nền tảng quan trọng trong chiến lược quản trị rủi ro của doanh nghiệp.

Rủi ro xuất phát từ quản trị công ty yếu kém là rủi ro tiềm ẩn, nhưng có thể ảnh hưởng lớn đến sự phát triển lâu dài và bền vững của một doanh nghiệp, gây thiệt hại cho cổ đông và các nhà đầu tư khác.

Việc phát triển quy mô quá nhanh so với xây dựng bộ máy tổ chức quản lý, hệ thống quản lý quản trị công ty phù hợp có thể kéo theo những khó khăn, rủi ro về mặt quản trị Công ty cũng như công tác quản lý sử dụng nguồn vốn, nhân lực sao cho hiệu quả nhất.

Để khắc phục rủi ro về quản trị như trên, Pacific đã chú trọng xây dựng bộ máy tổ chức quản lý phù hợp, chú trọng nâng cao trình độ chuyên môn các thành viên HĐQT và ban điều hành, ban hành hệ thống các Quy chế quản lý quản trị nội bộ phù hợp từ đó nâng cao năng lực quản lý quản trị của Hội đồng Quản trị, nâng cao hiệu quả công tác quản lý, giám sát, hỗ trợ chỉ đạo Ban điều hành trong tổ chức hoạt động kinh doanh đi đúng hướng. Đảm bảo thực hiện hoàn thành các nhiệm vụ mục tiêu và kế hoạch hoạt động kinh doanh được HĐQT và Đại hội đồng cổ đông thông qua.

Bên cạnh đó, công tác quan hệ Cổ đông và thông tin truyền thông kịp thời tới các cổ đông và các nhà đầu tư quan tâm cũng được chú trọng. Công ty không ngừng hoàn thiện Website, thực hiện công bố, cập nhật thông tin thường xuyên tới cổ đông, thực hiện tốt công tác quan hệ Cổ đông, làm cầu nối giữa cổ đông và Công ty.

Rủi ro khác: Bên cạnh những nhân tố rủi ro trên thì rủi ro về môi trường cũng là yếu tố mà mỗi doanh nghiệp cần quan tâm. Ý thức được tầm quan trọng của vấn đề này Pacific luôn có những kế hoạch cụ thể để giảm sự ảnh hưởng đến môi trường. Ngoài ra, còn một số nhân tố rủi ro mang tính chất bất khả kháng như: thiên tai, chiến tranh hay dịch bệnh hiểm nghèo trên quy mô lớn, cháy nổ,… Những rủi ro này hiếm khi xảy ra nhưng nếu xảy ra sẽ để lại những hậu quả thực sự nghiêm trọng, tác động trực tiếp đến hoạt động sản xuất kinh doanh và phát triển của Pacific. Vì vậy, Pacific thường xuyên đánh giá nắm bắt kịp thời thông tin và đảm bảo thực hiện tốt công tác phòng cháy chữa cháy,… đồng thời lên kế hoạch điều hành công việc một cách tối ưu, thường xuyên tham gia mua bảo hiểm cho đội tàu của PACIFIC

4. Rủi ro biến động giá chứng khoán

Việc chuyển sàn niêm yết Cổ phiếu PVP trên Sở giao dịch Chứng khoán TP. Hồ Chí

Minh HOSE sẽ giúp nâng cao tính thanh khoản của cổ phiếu, nâng cao giá trị vốn hóa công ty và thu hút các nhà đầu tư quan tâm. Giúp công ty nâng cao hình ảnh thương hiệu, thuận lợi trong việc mở rộng hợp các với các đối tác chiến lược. Nhờ vào việc niêm yết, Công ty sẽ có điều kiện tăng cường minh bạch thông tin hoạt động kinh doanh, cải thiện quy trình quản trị, qua đó kỳ vọng gia tăng lợi nhuận cho Công ty cũng như giá trị của cổ phiếu PVP trên thị trường.

Tuy nhiên, giá cổ phiếu trên thị trường chứng khoán còn chịu sự ảnh hưởng của thị trường chứng khoán nói chung, tâm lý nhà đầu tư nói riêng hoặc những thông tin ngắn hạn. Công ty không thể kiểm soát được sự biến động của cổ phiếu do những tác nhân bên ngoài, đặc biệt là các yếu tố liên quan đến tâm lý thị trường. Do đó, Công ty luôn tập trung vào hoạt động kinh doanh nhằm đảm bảo thực hiện các mục tiêu đặt ra trong ngắn hạn, trung hạn để đảm bảo lợi ích cốt lõi của các nhà đầu tư gắn liền với sự phát triển ổn định bền vững lâu dài của công ty.

5. Rủi ro khác

Hoạt động kinh doanh của Công ty có thể chịu ảnh hưởng bởi những rủi ro khác như rủi ro do sự ảnh hưởng những biến động chính trị, xã hội trên thế giới,... làm giảm lợi nhuận của Công ty hoặc làm cho các khách hàng truyền thống có thể bị giảm sút và các thị trường tiềm năng có thể mất ổn định. Những rủi ro này dù ít hay nhiều cũng sẽ có những tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty.

II. NHỮNG NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHÍNH VỚI NỘI DUNG BẢN CÁO BẠCH

1. Tổ chức niêm yết

Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (PVP)

Ông: **Lê Mạnh Tuấn** Chức vụ: **Chủ tịch Hội đồng quản trị**

Ông: **Hoàng Đức Chính** Chức vụ: **Thành viên HĐQT kiêm Giám đốc**

Bà: **Huỳnh Thị Hồng Hạnh** Chức vụ: **Trưởng Ban Kiểm soát**

Ông: **Phan Phong Phúc** Chức vụ: **Kế toán trưởng**

Chúng tôi đảm bảo rằng các thông tin và số liệu trong Bản cáo bạch này là phù hợp với thực tế mà chúng tôi được biết, hoặc đã điều tra, thu thập một cách hợp lý.

2. Tổ chức tư vấn

Công ty TNHH Chứng khoán ACB (ACBS)

Ông: **Nguyễn Đức Hoàn** Chức vụ: **Tổng Giám đốc**

Bản cáo bạch này là một phần của hồ sơ đăng ký niêm yết do Công ty TNHH Chứng khoán ACB tham gia lập trên cơ sở hợp đồng tư vấn với Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương. Chúng tôi đảm bảo rằng việc phân tích, đánh giá và lựa chọn ngôn từ trên Bản cáo bạch này đã được thực hiện một cách hợp lý và cẩn trọng dựa trên cơ sở các thông tin và số liệu do Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương cung cấp.

III. CÁC TỪ VIẾT TẮT

Công ty: PVP	:	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
Tổ chức tư vấn: ACBS	:	Công ty TNHH Chứng khoán ACB
CTCP	:	Công ty cổ phần
TNHH	:	Trách nhiệm hữu hạn
Cổ phiếu	:	Cổ phiếu Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
VĐL	:	Vốn điều lệ
UBCKNN	:	Ủy ban Chứng khoán Nhà nước
HOSE	:	Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh
VSD	:	Trung tâm Lưu ký Chứng khoán Việt Nam
ĐHĐCĐ	:	Đại hội đồng cổ đông
HĐQT	:	Hội đồng quản trị
BGĐ	:	Ban Giám đốc
BKS	:	Ban Kiểm soát
CBNV	:	Cán bộ nhân viên
Giấy chứng nhận ĐKDN	:	Giấy Chứng nhận đăng ký doanh nghiệp
BCTC	:	Báo cáo tài chính
BCTC KT	:	Báo cáo tài chính kiểm toán
VND	:	Đồng Việt Nam
FSO	:	Floating, Storage and Offloading
Aframax	:	Aframax tanker (80,000 – 119,000DWT)
VLCC	:	Very Large Crude Oil Carrier
VLGC	:	Very Large Gas Carrier

IV. TÌNH HÌNH VÀ ĐẶC ĐIỂM CỦA TỔ CHỨC ĐĂNG KÝ NIÊM YẾT

1. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển

1.1. Giới thiệu chung về tổ chức đăng ký niêm yết

Tên đầy đủ	:	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương.
Tên giao dịch quốc tế	:	PACIFIC PETROLEUM TRANSPORTATION JOIN STOCK COMPANY.
Tên viết tắt	:	PV TRANS PACIFIC JSC.
Trụ sở chính	:	Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Đakao, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh.
Điện thoại	:	(+84-28) 38228546. Fax: (+84-28) 38228545
Website	:	www.pvtranspacific.com/https://pacificshipping.vn
Vốn điều lệ đăng ký	:	942.750.280.000 đồng (Chín trăm bốn mươi hai tỷ bảy trăm năm mươi triệu hai trăm tám mươi ngàn đồng).
Giấy CNĐKDN	:	Số 0305475110 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28/01/2008, cấp thay đổi lần thứ 10 ngày 09/09/2022.
Mã số thuế	:	0305475110.
Người đại diện theo pháp luật	:	Ông Hoàng Đức Chính, Chức danh: Giám đốc.
Mã cổ phiếu	:	PVP.
Sàn giao dịch hiện tại	:	Upcom

1.2. Ngành nghề sản xuất kinh doanh

Pacifc kinh doanh vận tải dầu thô, vận chuyển sản phẩm dầu/hóa chất, vận chuyển khí; Đào tạo nghề; Dịch vụ giới thiệu việc làm; Cho thuê phương tiện vận tải; Dịch vụ môi giới tàu biển; đại lý hàng hải, cung ứng tàu biển; Sửa chữa tàu biển; Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa; Bán buôn máy móc, thiết bị và phụ tùng máy khác; Lưu giữ hàng hóa; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy; Bốc xếp hàng hóa; Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan; Bán buôn chuyên doanh khác chưa được phân vào đâu; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khai thác dầu thô và khí tự nhiên; kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế. Các ngành nghề kinh doanh khác mà pháp luật không cấm

và được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

Mục tiêu hoạt động của Pacific là đầu tư và cung cấp dịch vụ thuê và cho thuê tàu biển, các hoạt động thương mại khác để tối ưu hiệu quả sử dụng vốn cho Công ty và các Cổ đông. Đồng thời hài hòa lợi ích của người lao động và đóng góp tích cực vào kinh tế xã hội.

1.3. Tóm tắt quá trình hình thành và phát triển

❖ ***Quá trình hình thành và phát triển***

Năm 2007: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific) được thành lập theo **Nghị quyết số 4195/NQ-DKVN ngày 14/12/2007** của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.

Năm 2008: Công ty chính thức đi vào hoạt động ngày **28/01/2008** với vốn điều lệ đăng ký ban đầu là 1.200 tỷ đồng; gồm các cổ đông sáng lập: ***Tổng công ty CP Vận tải dầu khí (PVTrans), Công ty CP Tài chính Dầu khí (PVFC), Ngân hàng Ngoại Thương Việt Nam (Vietcombank), Tổng công ty Bảo hiểm Dầu khí (PVI) và các cổ đông khác là CBCNV trong ngành dầu khí*** với mục tiêu ban đầu là tham gia vận chuyển dầu thô cho Nhà máy lọc dầu (NMLD) Dung Quất, sau đó là tham gia vận tải quốc tế và sẽ tham gia vận tải dầu thô nhập khẩu cho dự án Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn khi đi vào hoạt động chính thức.

Năm 2009: Công ty đầu tư mua tàu dầu thô đầu tiên PVT Athena (tháng 01/2009) có trọng tải 105.000 DWT với các thiết bị kỹ thuật hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế và đưa vào hoạt động kinh doanh khai thác.

Năm 2010: Công ty được Ủy ban chứng khoán Nhà nước chấp thuận và công nhận là Công ty đại chúng kể từ ngày 18/05/2010 căn cứ theo công văn số 1411/UBCK-QLPH của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước.

Năm 2011: Công ty đăng ký thay đổi "Giấy chứng nhận kinh doanh" lần thứ 3 và ngày 13/10/2011 được Sở kế hoạch và Đầu tư thành phố Hồ Chí Minh cấp "Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp Công ty cổ phần, Mã số doanh nghiệp 0305475110" với vốn điều lệ là 942.750.280.000 đồng (Chín trăm bốn mươi hai tỷ, bảy trăm năm mươi triệu, hai trăm tám mươi nghìn đồng) theo thực tế góp của các các cổ đông.

Năm 2013: Công ty được Trung tâm Lưu ký Chứng khoán Việt Nam cấp Giấy chứng nhận đăng ký chứng khoán số 26/2013/GCNCP-VSD ngày 17/10/2013 với mã chứng

khoán là PVP, tổng số lượng cổ phiếu đăng ký giao dịch là: 94.275.028 cổ phiếu.

Năm 2015: Sau khi dự án đầu tư hoàn thành, tài sản hình thành, ngày 17/05/2015 tàu FSO Dai Hung Queen (với sức chứa hơn 700.000 thùng dầu) được tiếp nhận và đi vào hoạt động, đón dòng dầu đầu tiên từ giàn khai thác tại mỏ Đại Hùng, đánh dấu một mốc mới của Công ty. Các tài sản sau quá trình đầu tư đều đã được đưa vào hoạt động và kinh doanh khai thác có hiệu quả.

Năm 2016: Đánh dấu mốc thời gian quan trọng đối với Công ty, đến tháng 10/2016 đóng góp cùng với Tổng công ty PVTrans đã thực hiện vận chuyển thành công 600 chuyến dầu thô an toàn hiệu quả cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất, góp phần đảm bảo đầu vào cho nhà máy hoạt động liên tục và hiệu quả. Tháng 12/2016, thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông năm 2016, Công ty đã hoàn thành việc đăng ký và chính thức giao dịch cổ phiếu PVP trên sàn chứng khoán Upcom.

Năm 2018: Công ty chính thức cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô bằng tàu VLCC với tải trọng hơn 300.000 DWT vận chuyển hơn 2.000.000 thùng dầu thô từ Kuwait về NMLD Nghi Sơn (NSRP) kể từ tháng 4/2018, đánh dầu bước phát triển mới của Công ty trong lĩnh vực vận tải dầu thô.

Năm 2019: Công ty hoàn thành đầu tư mua tàu Apollo (tháng 07/2019) có trọng tải 105.400 DWT đóng tại Nhật Bản với các thiết bị kỹ thuật hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế và đưa vào hoạt động kinh doanh khai thác có hiệu quả từ khi nhận tàu cho đến nay.

Năm 2018-2021: Liên tục nhiều năm, Công ty đạt và vượt mốc lợi nhuận trước thuế trên 180 - 300 tỷ đồng/năm, đồng thời công ty liên tục được Tổ chức uy tín Vietnam Report đánh giá và ghi danh trong Top 500 doanh nghiệp lớn nhất Việt Nam (VNR500).

Năm 2022: Công ty đủ điều kiện để đăng ký chuyển niêm yết trên sàn Hose.

1.4. Thành tích, giải thưởng đạt được

- Bằng khen của Bộ Công thương cho đơn vị có thành tích xuất sắc trong công tác năm 2014, 2016.
- Cờ thi đua của Ủy Ban quản lý vốn nhà nước tại Doanh nghiệp cho đơn vị đã có thành tích xuất sắc dẫn đầu phong trào thi đua năm 2018.
- Bằng khen của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại Doanh nghiệp cho đơn vị thành tích xuất sắc trong giai đoạn 2018-2019, 2021.
- Bằng khen của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam cho đơn vị đã có thành tích xuất sắc trong công tác các năm 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021.

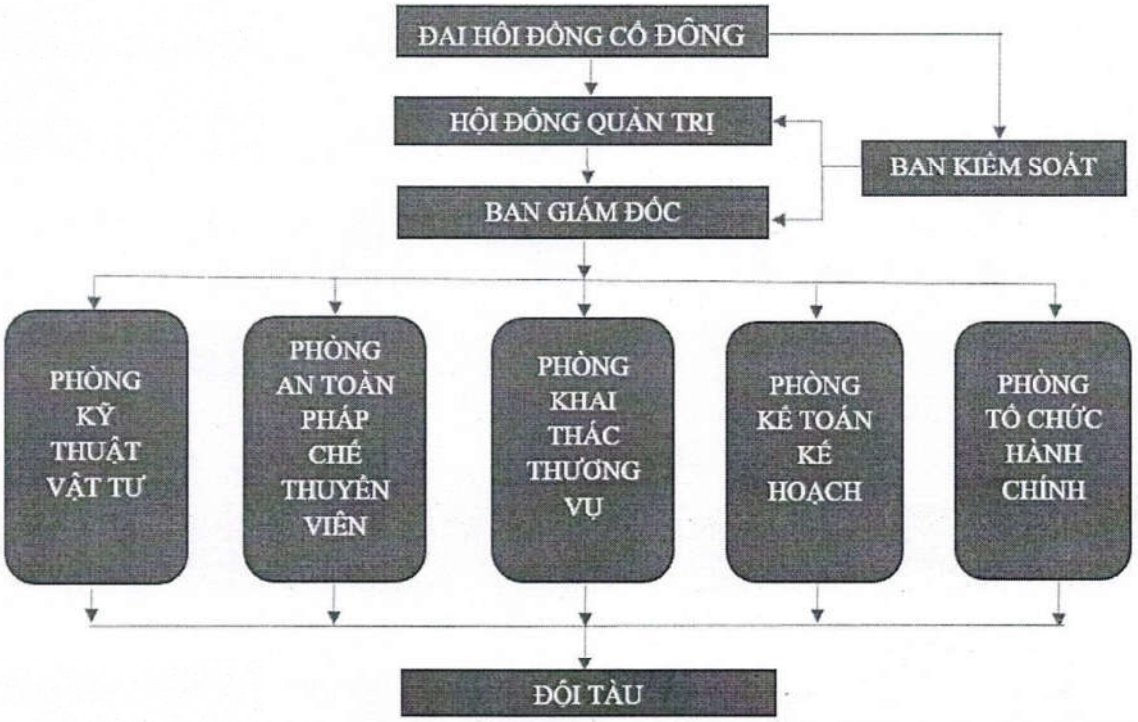
- Giấy khen của Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí do đơn vị đã có thành tích xuất sắc trong công tác các năm 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021.
- Được Tổ chức uy tín Vietnam Report đánh giá và ghi danh trong Top 500 doanh nghiệp lớn nhất Việt Nam (VNR500) các năm 2018, 2019, 2020, 2021.

1.5. Quá trình tăng vốn điều lệ

Kể từ khi hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ khi thành lập cho đến nay, Công ty chưa tăng vốn Điều lệ và có số vốn Điều lệ đăng ký theo số thực góp là 942.750.280.000 đồng.

Cho đến nay, công ty đã đạt được nhiệm vụ mục tiêu là bảo toàn và phát triển vốn với vốn Chủ sở hữu đến hết 30/09/2022 là khoảng 1.642 tỷ đồng gấp 1,7 lần vốn điều lệ.

2. Cơ cấu tổ chức của Công ty



(Nguồn: PVP)

3. Cơ cấu bộ máy tổ chức quản lý

❖ **Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ)**

Đại hội đồng Cổ đông: Là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty. ĐHĐCĐ có

quyền thảo luận và thông qua: Báo cáo tài chính hàng năm; Báo cáo của Ban Kiểm soát; Báo cáo của Hội đồng Quản trị; Kế hoạch phát triển ngắn hạn và dài hạn của Công ty; Bầu, miễn nhiệm, bãi nhiệm và thay thế thành viên Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát; Bổ sung và sửa đổi Điều lệ Công ty; Chia, tách, hợp nhất, sáp nhập hoặc chuyển đổi Công ty; Các quyền và nhiệm vụ khác theo quy định của Điều lệ Công ty và Luật Doanh nghiệp.

❖ **Hội đồng quản trị (HĐQT)**

Hội đồng Quản trị Công ty gồm 05 (năm) thành viên do Đại hội đồng cổ đông bầu, nhiệm kỳ của thành viên Hội đồng Quản trị không quá 05 (năm) năm, là cơ quan quản lý cao nhất Công ty, có toàn quyền nhân danh công ty để quyết định, thực hiện các quyền và nghĩa vụ của Công ty, trừ các quyền và nghĩa vụ thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông.

Chức năng nhiệm vụ và quyền hạn của HĐQT được quy định trong Luật Doanh nghiệp, tại Điều lệ, các quy chế quản lý nội bộ của Công ty và theo các quy định khác của Pháp luật Việt Nam.

Hội đồng quản trị có trách nhiệm giám sát, chỉ đạo Giám đốc và người quản lý khác trong điều hành công việc kinh doanh hàng ngày của Công ty.

❖ **Ban kiểm soát**

Ban kiểm soát thực hiện giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị, Giám đốc trong việc quản lý và điều hành Công ty; chịu trách nhiệm trước ĐHĐCĐ trong thực hiện các nhiệm vụ được giao. Kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp, tính trung thực và mức độ cẩn trọng trong quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh, trong tổ chức công tác kế toán, thống kê và lập báo cáo tài chính nhằm đảm bảo các lợi ích hợp pháp của các cổ đông. Ban Kiểm soát hoạt động độc lập với HĐQT và Giám đốc. Ban kiểm soát thẩm định báo cáo tài chính hàng năm, kiểm tra từng vấn đề cụ thể liên quan đến hoạt động tài chính khi xét thấy cần thiết hoặc theo quyết định của đại hội đồng cổ đông hoặc theo yêu cầu của cổ đông lớn.

❖ **Ban Giám đốc**

Ban Giám đốc gồm có 03 người gồm: 01 Giám đốc và 02 Phó Giám đốc. Nhiệm kỳ không quá 05 (năm) năm và có thể được tái bổ nhiệm.

Giám đốc là người điều hành công việc SXKD hàng ngày của Công ty, chịu sự chỉ đạo và giám sát của HĐQT, chịu trách nhiệm trước HĐQT và trước pháp luật về việc thực hiện quyền, nghĩa vụ được giao. Quyền hạn, trách nhiệm của Giám đốc được quy định trong các Qui định hiện hành của pháp luật, Điều lệ công ty và các quy chế quản lý nội bộ của Công

ty đang còn hiệu lực.

Phó Giám đốc giúp việc cho Giám đốc trong từng lĩnh vực cụ thể và chịu trách nhiệm trước Giám đốc về các nội dung công việc được Giám đốc phân công.

❖ **Phòng Tổ chức Hành chính:**

Là phòng chuyên môn về công tác tổ chức và quản lý công tác nhân sự, lao động tiền lương, chế độ chính sách đối với người lao động, công tác hành chính, văn thư lưu trữ của Công ty; Hỗ trợ cho các hoạt động sản xuất kinh doanh và sự phát triển của Công ty bằng các công việc: tổ chức lao động khoa học, tuyển dụng, đào tạo, bố trí, phát triển nguồn nhân lực, công tác lao động tiền lương, phúc lợi cho người lao động.

❖ **Phòng Kế toán Kế hoạch:**

Là phòng chuyên môn thực hiện về nghiệp vụ Kế toán Tài chính và Kế hoạch sản xuất kinh doanh. Trong đó có các nghiệp vụ chủ yếu gồm: Các Công tác quản lý vật tư, tài sản; Công tác thanh toán và quản lý tiền tệ; Công tác theo dõi công nợ và thực hiện nghĩa vụ với ngân sách nhà nước; Công tác kiểm kê, lưu trữ, bảo mật chứng từ tài liệu Kế toán kế hoạch; Công tác lập báo cáo tài chính.

❖ **Phòng kỹ thuật vật tư**

Là phòng chuyên môn có chức năng thực hiện quản lý kỹ thuật đội tàu, đảm bảo tình trạng kỹ thuật và pháp lý cho đội tàu hoạt động trong và nước và quốc tế. Lập, giám sát thực hiện kế hoạch sửa chữa, bảo dưỡng đội tàu bao gồm sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn. Thực hiện việc cung ứng đầy đủ phụ tùng, vật tư, dầu nhờn, sơn, trang thiết bị cho hoạt động sản xuất kinh doanh đội tàu theo quy định của công ty. Thực hiện quản lý phụ tùng, vật tư, trang thiết bị của đội tàu. Lập dự toán chi phí vật tư hàng năm, hàng quý.

❖ **Phòng an toàn pháp chế thuyền viên**

Là phòng chuyên môn có chức năng thực hiện công tác an toàn, sức khỏe, môi trường của công ty. Xây dựng, duy trì và phát triển hệ thống quản lý an toàn (HTQLAT) của Công ty. Tổ chức các cuộc đánh giá, kiểm tra định kỳ và đột xuất để duy trì, cấp mới các giấy chứng nhận của Hệ thống quản lý an toàn Công ty và tàu. Giám sát, quản lý và thực hiện công tác pháp chế hàng hải phù hợp với pháp luật Việt nam và pháp luật quốc tế có liên quan đến các tàu của công ty. Thu thập, nghiên cứu, lưu giữ, cập nhật, cấp phát các tài liệu về pháp chế hàng hải. Tổ chức đánh giá và lập kế hoạch về mua bảo hiểm cho đội tàu. Giám sát, quản lý công tác bảo hiểm, giải quyết các vấn đề tranh chấp, khiếu nại, phát sinh, công tác đòi bồi thường bảo hiểm trong quá trình hoạt động của công ty. Thực hiện tuyển dụng, đào tạo, điều động, đánh giá, lưu giữ hồ sơ, chế độ chính sách,… liên quan

đến thuyền viên.

❖ **Phòng Khai thác Thương vụ:**

Là phòng chuyên môn chức năng thực hiện thuê/cho thuê (Chartering in/out) và điều hành khai thác (Operation) đội tàu dầu thô của công ty và Tổng công ty, tiếp thị và phát triển thị trường. Cụ thể thực hiện tiếp thị, tìm kiếm thị trường và mở rộng thị trường dịch vụ của Công ty, đàm phán ký kết, quản lý các hợp đồng kinh tế của Công ty, Công tác chào giá đấu thầu, cung cấp các dịch vụ, Công tác phát triển các dịch vụ mới; trực tiếp kinh doanh khai thác tàu dầu thô của Pacific và đội tàu dầu thô của Tổng công ty ủy thác quản lý, thuê và cho thuê tàu ngoài khi có nhu cầu.

❖ **Đội tàu:**

Có chức năng tổ chức quản lý trực tiếp đưa tàu vào khai thác theo yêu cầu của Công ty; Tham gia thực hiện Hệ thống quản lý an toàn theo tiêu chuẩn để Đội tàu hoạt động tốt. Có nhiệm vụ vận hành và thực hiện trực tiếp dịch vụ vận tải dầu thô, dịch vụ kho nổi cho các khách hàng của Pacific; Phối hợp với các Phòng Ban của Công ty để đảm bảo Đội tàu được hoạt động liên tục và an toàn tuyệt đối khi trong quá trình khai thác.

4. Danh sách cổ đông nắm giữ từ trên 5% vốn cổ phần của công ty; Danh sách cổ đông sáng lập và tỷ lệ cổ phần nắm giữ; Cơ cấu cổ đông

Bảng 1 - Cơ cấu cổ đông

STT	Cổ đông	Số lượng cổ đông	Số lượng cổ phần	Tỷ lệ (%)
I	**Cổ đông trong nước**	**3.778**	**93.638.426**	**99,32%**
1	*Cá nhân*	*3.764*	*17.793.753*	*18,87%*
2	*Tổ chức*	*14*	*75.844.673*	*80,45%*
II	**Cổ đông nước ngoài**	**26**	**636.602**	**0,68%**
1	*Cá nhân*	*25*	*163.602*	*0,17%*
2	*Tổ chức*	*1*	*473.000*	*0,50%*
III	**Cổ phiếu quỹ**	**0**	**0**	**0,00%**
Tổng cộng		**3.804**	**94.275.028**	**100%**

(Nguồn: Danh sách cổ đông do VSD cung cấp ngày 13/12/2022)

Danh sách cổ đông sáng lập: Công ty được thành lập từ năm 2008, do đó các hạn chế về chuyển nhượng của cổ đông sáng lập theo quy định của Luật doanh nghiệp đã hết hiệu lực nên hiện nay chỉ còn theo dõi các Cổ đông lớn.

Bảng 2 - Danh sách cổ đông nắm giữ trên 5% vốn điều lệ

Tên cổ đông	Địa chỉ	Số cổ phần	Tỷ lệ (%)
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	Tầng 2 tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, P. Đakao, Quận 1, TP. HCM	61.200.000	64,92%
Công ty TNHH Chứng khoán NHTMCP Ngoại Thương Việt Nam	Tầng 17, Vietcombank, 198 Trần Quang Khải, HK, Hà Nội	10.000.000	10,61%
Tổng cộng		**71.200.000**	**75,53%**

(Nguồn: Danh sách cổ đông do VSD cung cấp ngày 13/12/2022)

5. Danh sách những công ty mẹ và công ty con của Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty nắm quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối đối với Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty mà Tổ chức Đăng ký Niêm yết đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối.

5.1. Danh sách Công ty mẹ của Tổ chức Đăng ký Niêm yết

Công ty mẹ: Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí

Stt	Tên Công Ty	Địa chỉ	Ngành nghề kinh doanh	Vốn điều lệ đã đăng ký	Vốn điều lệ thực góp	Vốn đăng ký/vốn thực góp của Pacific	Tỷ lệ nắm giữ tại Pacific
1	Tổng Công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)	Tầng 2, Tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, Quận 1, TPHCM	Vận chuyển dầu thô, Vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất, Vận tải khí hóa lỏng, Vận tải hàng rời (than), Dịch vụ kỹ thuật dầu khí, Dịch vụ hàng hải và logistics.		612,00,0000,000		64.92%

5.2. Danh sách những Công ty con của Tổ chức Đăng ký Niêm yết : Không có

5.3. Danh sách những công ty nắm quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối đối với Tổ chức Đăng ký Niêm yết, những công ty mà Tổ chức Đăng ký Niêm yết đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối: Không có

6. Hoạt động kinh doanh

6.1. Giới thiệu về hoạt động kinh doanh của Công ty

Lĩnh vực hoạt động kinh doanh chính của công ty là các hoạt động liên quan đến kinh doanh vận tải dầu thô, thuê và cho thuê phương tiện vận tải, dịch vụ quản lý khai thác tàu dầu thô, tàu hàng rời khác, các dịch vụ thương mại, dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải tại thị trường trong nước và quốc tế. Trong đó lĩnh vực chính hiện nay mang lại doanh thu và lợi nhuận, cụ thể như sau:

Hoạt động vận tải dầu thô: Hiện nay công ty tham gia hoạt động vận tải dầu thô cả trên thị trường trong nước và thị trường quốc tế.

Đối với hoạt động vận tải dầu thô trong nước: là đơn vị nhận ủy thác của Tổng công ty PVTrans thực hiện hợp đồng với khách hàng BSR đảm nhận bao tiêu vận chuyển 100% sản lượng dầu thô đầu vào từ các mỏ trong nước về NMLD Dung Quất. Các tàu chở dầu thô được bố trí tham gia vận chuyển là đội tàu dầu thô của PVTrans sở hữu, tàu dầu thô của Pacific sở hữu hoặc thuê tàu ngoài/thuê thêm tàu ngoài khi tàu của Công ty khai thác trên thị trường quốc tế nhằm tối ưu hóa hiệu quả kinh doanh khai thác năng lực vận tải của đội tàu dầu thô.

Đối với hoạt động vận tải dầu thô trên thị trường quốc tế: gồm cả hoạt động vận tải dầu thô xuất khẩu từ mỏ trong nước cho người mua nước ngoài, vận tải dầu nhập khẩu cho NMLD Dung Quất và cho thuê tàu cho các các khách hàng lớn như Navig8, Shell, Vitol, Trafigura, Glencore, Luk OIL, Jellicoe, Relliance, MRPL, IOC, BPCL; phát triển, mở rộng giao dịch với các khách hàng khu vực Trung Đông như ADNOC, ENOC, KPC, SK Energy để tham gia vận tải chủ yếu từ Trung Đông về Đông Á hoặc Đông Nam Á hoặc Ấn Độ, Trung quốc, Hàn Quốc.

Hoạt động cho thuê tàu FSO: Công ty hiện đang sở hữu kho chứa nổi FSO PVN Dai Hung Queen có trọng tải 105.000 DWT được chuyển đổi mục đích sử dụng từ tàu Aframax 105.000 DWT đóng tại DQS được đưa vào hoạt động từ tháng 5/2015. Do lĩnh vực hoạt động chính của công ty là vận tải dầu thô nên tàu được Tổng công ty PVTrans mẹ thuê lại dưới hình thức thuê tàu trần để cung cấp dịch vụ kho chứa nổi (FSO) cho khách hàng PVEP POC tại mỏ Đại Hùng thực hiện tiếp nhận dầu thô, lưu trữ và xuất bán dầu.

Hoạt động quản lý tàu: Ngoài hoạt động tự doanh của mình là kinh doanh khai thác

tàu dầu thô thuộc sở hữu của Pacific và tàu dầu thô thuê ngoài, Pacific còn được Tổng công ty PVTrans ủy thác quản lý, điều hành khai thác đội tàu dầu thô của Tổng công ty PVTrans thông qua hợp đồng dịch vụ ủy thác quản lý khai thác. Thông qua hoạt động này công ty cũng cung ứng dịch vụ logistic cho đội tàu của Tổng công ty PVTrans như dịch vụ cung cấp nhiên liệu cho tàu, dịch vụ cung cấp nước ngọt, dịch vụ thu xếp đại lý.

Cơ cấu doanh thu thuần/ hoạt động khác năm 2020 – 2021 và 9 tháng năm 2022

Đơn vị tính: Triệu đồng

Doanh thu thuần/ hoạt động khác	Năm 2020		Năm 2021		9T/2022	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
Dịch vụ vận tải dầu thô	828.951	51,42%	463.364	37,25%	168.854	14,48%
Dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	218.844	13,58%	253.844	20,41%	189.891	16,28%
Dịch vụ quản lý tàu	4.081	0,25%	4.081	0,33%	3.256	0,28%
Hoạt động khác	560.138	34,75%	522.714	42,02%	804.288	68,96%
Tổng cộng	**1.612.014**	**100%**	**1.244.003**	**100%**	**1.166.289**	**100%**

(Nguồn: BCTC kiểm toán năm 2021 và BCTC quý 3/2022 chưa kiểm toán của PVP)

Cơ cấu Lợi nhuận gộp/ lợi nhuận khác năm 2020 – 2021 và 9 tháng năm 2022

Đơn vị tính: Triệu đồng

Lợi nhuận gộp/ lợi nhuận khác	Năm 2020		Năm 2021		9T/2022	
	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng	Giá trị	Tỷ trọng
Dịch vụ vận tải dầu thô	24.640	10,25%	163.631	63,32%	5.890	2,08%
Dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	93.497	38,91%	93.931	36,35%	70.248	24,77%
Dịch vụ quản lý tàu	666	0,28%	674	0,26%	206	0,07%
Hoạt động khác	121.505	50,56%	186	0,07%	207.228	73,08%
Tổng cộng	**240.308**	**100%**	**258.422**	**100%**	**283.572**	**100%**

(Nguồn: BCTC kiểm toán năm 2021 và BCTC quý 3/2022 chưa kiểm toán của PVP)

6.2. Nguyên vật liệu

Công ty hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải, cho thuê và quản lý tàu, không có hoạt động sản xuất, không có nguyên vật liệu đầu vào để sản xuất sản phẩm. Do đó, nguyên vật liệu của Công ty chủ yếu là nhiên liệu, vật tư và phụ tùng tồn trên tàu để phục vụ cho công tác vận tải và cho thuê tàu. Nguồn cung cấp nhiên liệu cho Công ty luôn luôn ổn định với các đối tác trong và ngoài nước. Sự biến động của giá dầu dẫn đến gia tăng chi phí nhiên liệu để vận hành tàu, từ đó ảnh hưởng nhất định đến doanh thu và lợi nhuận của Công ty.

6.3. Chi phí kinh doanh

Cơ cấu chi phí hoạt động kinh doanh 2020 – 2021 và 9 tháng năm 2022

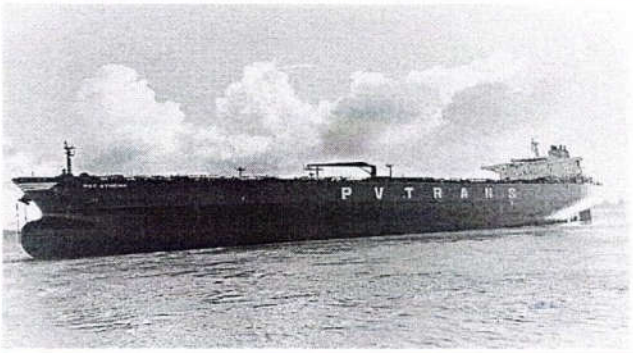
Đơn vị tính: Triệu đồng

Chi phí	Năm 2020		Năm 2021		30/09/2022	
	Giá trị	%DTT	Giá trị	%DTT	Giá trị	%DTT
Giá vốn hàng bán	**1.371.505**	**85,13%**	**985.394**	**79,21%**	**882.697**	**91,84%**
Chi phí tài chính	**37.921**	**2,35%**	**15.935**	**1,28%**	**22.567**	**2,35%**
- Trong đó: Chi phí lãi vay	*22.215*	*1,38%*	*15.597*	*1,25%*	*11.637*	*1,21%*
Chi phí quản lý doanh nghiệp	**24.663**	**1,53%**	**23.430**	**1,88%**	**20.683**	**2,15%**
Tổng cộng chi phí sản xuất kinh doanh	**1.434.089**	**89,02%**	**1.024.759**	**82,38%**	**925.947**	**96,34%**
Doanh thu thuần	**1.611.043**	**100%**	**1.244.003**	**100%**	**961.138**	**100%**

(Nguồn: BCTC kiểm toán năm 2021 và BCTC quý 3/2022 chưa kiểm toán của PVP)

6.4. Trình độ công nghệ

Công ty sở hữu đội tàu biển thế hệ mới, thân đôi đáy đôi, đáp ứng các công ước quốc tế về an toàn hành hải và bảo vệ môi trường.

Tên tàu: Apollo Loại tàu: Crude Oil Tanker Hạng: DNV & VR DWT: 105,465 Năm đóng: 2008 Cờ: Vietnam	
Tên tàu: PVT Athena Loại tàu: Crude Oil Tanker Hạng: DNV & VR DWT: 105.177 Năm đóng: 2000 Cờ: Vietnam	
Tên tàu: PVN Dai Hung Queen Loại tàu: FSO DWT: 104,518 Năm đóng: 2015 Cờ: Vietnam	

Các tàu quản lý khai thác thương mại

Tên tàu: Mercury Loại tàu: Crude Oil Tanker Hạng: DNV & VR DWT: 101.899 Năm đóng: 2012 Cờ: Vietnam	
Tên tàu: PVT Hera Loại tàu: Crude Oil Tanker Hạng: DNV & VR DWT: 105.387 Năm đóng: 2008 Cờ: Vietnam	

6.5. Tình hình phát triển sản phẩm dịch vụ mới, thị trường mới

Hội Liên hiệp quốc tế về thương mại và phát triển (UNCTAD) đánh giá thương mại hàng hải sẽ tăng trưởng trở lại ở ngưỡng tích cực và tăng 4,3% vào năm 2021 và tăng trưởng 2.4% mỗi năm trong giai đoạn 2022-2026 với giả định sản lượng kinh tế thế giới phục hồi, và ngành vận tải biển có sự chuẩn bị tốt cho sự chuyển đổi mạnh mẽ để thích nghi với một môi trường kinh tế mới sau Covid-19. Vì thế khi thị trường vận tải biển quốc tế trong đó có vận tải dầu khí phục hồi và phát triển sẽ có nhiều cơ hội cho các chủ tàu đầu tư vào giai đoạn thấp điểm đối với thị trường mua bán tàu, đầu tư hợp lý mua tàu vào giai đoạn thấp điểm sẽ tạo lợi thế cạnh tranh về chi phí CAPEX và lợi thế về quy mô đội tàu nhằm đáp ứng nhanh chóng, kịp thời các nhu cầu cho sự chuyển đổi tích cực của thị trường.

Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương - một trong những công ty vận tải tàu biển sau nhiều năm liên tục tăng trưởng cả về quy mô và có tăng trưởng lợi nhuận liên

tục tăng, có điều kiện thuận lợi về tài chính và vốn (tiền mặt) để tận dụng thời điểm giá mua tàu ở mặt bằng thấp và nắm bắt tốt các cơ hội khi xu hướng thị trường tích cực để đẩy mạnh phát triển quy mô, đa dạng hoá và trẻ hóa đội tàu, nâng cao năng lực/vị thế cạnh tranh đội tàu để tham gia sâu rộng hơn thị trường vận tải biển quốc tế nhằm đem lại lợi ích cao nhất trong kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh cho công ty và các cổ đông khi đón làn sóng phục hồi của thị trường.

Trong thời gian qua, công ty đã liên tục cập nhật tình hình thị trường, thu thập và phân tích thông tin và xu hướng thị trường vận tải dầu khí, thị trường mua bán tàu dầu, đồng thời tìm kiếm, tiếp xúc và làm việc với các tổ chức môi giới tàu biển quốc tế, các hãng tàu quốc tế, các ngân hàng để chuẩn bị đầy đủ các điều kiện cần thiết triển khai đầu tư, trẻ hoá đội tàu và mở rộng thị trường, mở rộng qui mô hoạt động như sau:

- Đầu tư 01 tàu VLCC (dự án đầu tư chuyển tiếp) hoặc 01 tàu VLGC (dự án đầu tư mới).

- Đầu tư 02 tàu chở dầu thô loại Aframax (dự án đầu tư chuyển tiếp).

- Đầu tư 02 tàu chở dầu thô loại MR (tàu MR số 1 – dự án đầu tư mới).

Ngoài ra, triển vọng ngành LNG dài hạn sẽ tươi sáng, với sự thay đổi trong chuyển đổi sang sử dụng năng lượng sạch hơn sẽ hỗ trợ tăng trưởng nhu cầu khí đốt toàn cầu. Xu hướng sử dụng nhiên liệu sạch đáp ứng yêu cầu cao về bảo vệ môi trường, trong đó nhiên liệu LNG/LPG tăng trưởng mạnh mẽ về nhu cầu sử dụng tại các quốc gia phát triển và lan tỏa sang các nước khác như Việt Nam. Tại Việt Nam, hàng loạt các dự án nhiệt điện & hóa dầu sử dụng LNG/LPG và kho chứa đã và đang triển khai với nguồn cung cấp từ các nơi sản xuất và chế biến như Trung Đông là cơ hội về mặt thị trường cho Pacific trong giai đoạn 2021 – 2025.

6.6. Tình hình kiểm tra chất lượng sản phẩm/dịch vụ

- ✓ Hệ thống quản lý chất lượng đang áp dụng
- ✓ Bộ phận kiểm tra chất lượng của công ty

Là một công ty cổ phần đại chúng quy mô lớn, và với đặc thù hoạt động là cung cấp dịch vụ vận tải bằng đường biển, tại công ty có đầy đủ hệ thống văn bản quản lý an toàn, quản lý chất lượng theo quy định của nhà nước cũng như đòi hỏi những văn bản phải có trong việc quản lý và khai thác đội tàu,…

Đối với khối văn phòng, công ty có các quy chế hoạt động như quy chế quản trị công ty, quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị, quy chế tài chính,….và các quy chế quản trị

nội bộ. Tại các phòng ban đều có các quy trình, hướng dẫn chuyên môn nghiệp vụ, đặc biệt để quản lý chất lượng cung cấp dịch vụ công ty có các quy trình khai thác thác tàu, quy trình cho thuê tàu, quy trình thuê tàu, quy trình cấp nhiên liệu.

Đối với đội tàu có các quy trình vận hành, quy trình an toàn, quy trình giao nhận hàng hóa, tiếp nhận nhiên liệu,…..

Trên cơ sở các quy chế, quy trình và hướng dẫn ban hành, tại mỗi khâu, mỗi phòng ban đều có trách nhiệm kiểm tra kiểm soát và đề xuất sửa đổi kịp thời khi có yêu cầu từ cơ quan chức năng hoặc khi các văn bản không còn phù hợp.

6.7. Hoạt động Marketing

Tập trung tìm kiếm khách hàng để cho thuê các tàu trong danh mục đầu tư theo nhiều hình thức hợp đồng phù hợp, linh hoạt điều chuyển về khai thác tại thị trường trong nước khi có tàu trẻ thay thế khai thác trên thị trường quốc tế, đảm bảo hiệu quả khai thác tổng thể đội tàu dầu thô của PVTrans/Pacific. Tập trung vào khai thác các tuyến quốc tế có giá cước cao, các tuyến truyền thống tại khu vực Đông – Bắc Á và Trung Đông, Địa Trung Hải, Đại Tây Dương và các tuyến dài mới hình thành khi có sự dịch chuyển về cầu vận chuyển dầu thô từ Đại Tây Dương đi Châu Á với những khách hàng truyền thống như Navig8, Shell, Vitol, Trafigura, Glencore, Luk OIL, Jellicoe, Relliance, MRPL, IOC, BPCL; phát triển, mở rộng giao dịch với các khách hàng khu vực Trung Đông như ADNOC, ENOC, KPC, SK Energy.

Hợp tác với các nhà môi giới, các chủ tàu, các đối tác nước ngoài có uy tín để mở rộng thị trường vận tải và để có hợp đồng vận chuyển dài hạn. Tập trung nguồn lực mở rộng phát triển công tác thuê và cho thuê tàu dầu thô.

Tiếp tục làm việc với NSRP để PVTrans/Pacific tham gia cung cấp dài hạn tàu VLCC vận chuyển dầu thô nhập khẩu cho NSRP tuyến Kuwait-Nghi Sơn.

Đẩy mạnh tìm kiếm các cơ hội để phát triển các loại hình sản xuất kinh doanh mới. Kinh doanh khai thác tàu VLCC trên cơ sở vận chuyển dầu nhập khẩu từ Kuwait – Nghi Sơn Việt Nam hoặc cho thuê định hạn để tham gia vận chuyển trên tất cả các tuyến quốc tế có nhu cầu.

6.8. Nhãn hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền

Công ty hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải và cho thuê tàu, do đó Công ty không có nhãn hiệu thương mại, đăng ký phát minh sáng chế và bản quyền.

Logo của Công ty là:

6.9. Các hợp đồng lớn đang được thực hiện hoặc đã ký kết

Một số hợp đồng lớn mà Pacific thực hiện từ giai đoạn 2017-2022

Stt	Tên hợp đồng	Giá trị (triệu đồng)	Thời gian thực hiện	Sản phẩm/Dịch vụ	Đối tác
1	Hợp đồng cho thuê tàu trần FSO PVN Dai Hung Queen	1.634.911,9	2017-2022	Dịch vụ cho thuê kho nổi FSO	PVTrans
2	Hợp đồng định hạn Apollo	109.117,2	2022	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Vitol/ Mansel
3	Hợp đồng định hạn Apollo	44.901,3	2021	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Vitol/ Mansel
4	Hợp đồng tàu định hạn Apollo	149.104,5	2020 - 2021	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Navig8
5	Hợp đồng tàu định hạn Apollo	102.882,7	2019 - 2020	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Navig8
6	Hợp đồng thuê tàu chuyến tàu ADELE	27.515,5	2019	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Sietco
7	Hợp đồng tàu chuyến tàu PVT Athena	10.674,1	2018	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Fareast Marine
8	Hợp đồng tàu chuyến tàu PVT Athena	13.519,1	2018	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Reliance

Stt	Tên hợp đồng	Giá trị (triệu đồng)	Thời gian thực hiện	Sản phẩm/Dịch vụ	Đối tác
9	Hợp đồng tàu chuyến tàu PVT Athena	21.991,2	2017	Dịch vụ vận tải dầu thô quốc tế	Lukoil Asia Pacific

Ngoài những hợp đồng trên, Pacific còn hợp tác với nhiều Chủ tàu, Người thuê tàu lớn khác trên thị trường quốc tế.

7. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh

7.1. Tóm tắt một số chỉ tiêu về hoạt động sản xuất kinh doanh từ năm 2020 – năm 2021 và đến 9 tháng năm 2022.

Bảng 3 - Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh

ĐVT: triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2020	Năm 2021	9 tháng năm 2022
1	Tổng giá trị tài sản	2.386.476	2.300.593	2.612.399
2	Vốn chủ sở hữu	1.449.220	1.538.670	1.642.068
3	Doanh thu	1.726.794	1.244.003	961.139
4	Lợi nhuận trước thuế	292.504	241.288	259.200
5	Lợi nhuận sau thuế	230.738	192.954	207.320
6	Tỷ lệ lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân (ROE)	16,66%	12,92%	13,04%

(Nguồn: BCTC kiểm toán 2020 - 2021 và BCTC 9T/2022 của Công ty)

Doanh thu và lợi nhuận sau thuế của Công ty năm 2021 giảm so với cùng kỳ năm 2020 là do Công ty thực hiện chuyển đổi hình thức khai thác tàu (cho thuê bareboat, thuê định hạn). Lợi nhuận sau thuế của Công ty giảm chủ yếu do giảm doanh thu thương mại và giảm doanh thu tài chính. Bên cạnh đó, Công ty đã trích trước chi phí sửa chữa lớn cho đội tàu (tàu Apollo và kho nổi FSO Đại Hùng Queen) đã ít nhiều ảnh hưởng đến lợi nhuận của Công ty.

Doanh thu 9 tháng đầu năm 2022 giảm so với cùng kỳ năm 2021 chủ yếu do Công

ty thực hiện chuyển đổi hình thức khai thác tàu (cho thuê bareboat, thuê định hạn). Trong khi đó, lợi nhuận trước thuế và sau thuế 9 tháng đầu năm 2022 tăng tương ứng do công ty hoàn thành thanh lý tàu PVT Athena trong tháng 9 năm 2022. Trong năm 2022, công ty tiếp tục trích trước chi phí sửa chữa lớn cho đội tàu (tàu Apollo, tàu FSO Đại Hùng Queen), tương tự như Công ty đã thực hiện trong năm 2021. Ngoài ra, các yếu tố chênh lệch tỷ giá cũng làm ảnh hưởng tới lợi nhuận trước thuế của công ty. Với việc thanh lý tàu Athena trong Quý 3 năm 2022 cùng với doanh thu hoạt động thương mại ổn định, thì tình hình kinh doanh trong năm 2022 hướng đến đạt mục tiêu kế hoạch đã đề ra.

7.2. Ý kiến kiểm toán đối với các Báo cáo tài chính đến thời điểm đăng ký niêm yết

Ý kiến kiểm toán của Công ty TNHH Deloitte Việt Nam đối với các Báo cáo tài chính năm 2020 - năm 2021 và báo cáo xoát xét bán niên năm 2022 của Công ty là ý kiến chấp thuận toàn phần.

7.3. Những thuận lợi và khó khăn trong hoạt động kinh doanh của Công ty

❖ ***Thuận lợi:***

Về thị trường và thị phần

Đối với thị trường vận tải nội địa: PVTrans/Pacific đang nắm giữ 100% thị phần vận tải và chi phối thị trường vận tải dầu thô nội địa với kinh nghiệm và uy tín trên 10 năm vận chuyển an toàn, kịp thời cho NMLD Dung Quất, đặc biệt là kinh nghiệm xử lý các tình huống phát sinh trong mùa thời tiết xấu và trong các trường hợp NMLD phải dừng do sự cố. Đây là lợi thế mà các đối thủ cạnh tranh khác không có được.

Thị trường vận tải nội địa được bảo hộ theo qui định của Luật đấu thầu và Luật hàng hải cho những đơn vị/chủ tàu sở hữu tàu treo cờ Việt Nam. PVTrans/Pacific là đơn vị vận tải dầu thô cho đến hiện tại sở hữu đội tàu dầu thô Aframax và có hệ thống quản lý kỹ thuật đáp ứng đầy đủ các công ước quốc tế, các chủ dầu lớn (Oil Major) và người thuê tàu lớn (Big Charterer), đủ điều kiện tham gia vận tải dầu thô Trong nước và Quốc tế.

Thị trường vận tải Quốc tế: tham gia và có kinh nghiệm thuê và cho thuê (charter in/out) tàu chở dầu thô loại VLCC/Aframax, hiểu biết về tập quán kinh doanh khai thác tàu dầu thô trên thị trường quốc tế, có quan hệ tốt với nhiều hãng dầu khí và các công ty thương mại lớn và các brokers uy tín trên thị trường.

Đội ngũ người lao động và quản lý: Có đội ngũ người lao động (Chartering Person và Operator) có kinh nghiệm, bài bản và gắn bó đã được thử thách trong những giai đoạn

thị trường khó khăn nhất.

Về nguồn lực tài chính: Có tình hình tài chính lành mạnh, tài sản của Pacific đang khai thác được khấu hao nhanh và hợp lý trong lúc thị trường thuận lợi tạo điều kiện để đầu tư các tài sản mới khi thị trường mua bán tàu ở giai đoạn thấp điểm để tăng khả năng cạnh tranh.

Lợi thế cạnh tranh về chi phí thấp: chi phí vận hành và bảo quản bảo dưỡng, sửa chữa (OPEX- O&M) đội tàu của Pacific nói riêng và PVTrans nói chung là thấp hơn và là lợi thế có tính cạnh tranh cao so với các đội tàu quốc tế.

Tàu PVT Athena đã khấu hao hết và tàu Apollo khấu hao nhanh giá trị còn lại thấp so với các tàu cùng tuổi và cùng loại trên thị trường là tải sản có lợi thế cạnh tranh khai thác trên thị trường quốc tế có đòi hỏi yêu cầu cao.

❖ ***Khó khăn***

Hạn chế về vị thế và qui mô đội tàu trên thị trường:

Phần lớn các công ty vận tải dầu khí lớn trên thị trường đều có các hãng dầu khí lớn hoặc các Công ty thương mại dầu khí lớn đứng đằng sau, vừa có vai trò tạo ra luật chơi trên thị trường (chính sách an toàn và kiểm tra đánh giá chấp nhận tàu OMA) vừa có một phần lớn nguồn hàng cho đội tàu. Ví dụ như Shell, Petronas, ST Shipping, EXXon, BHP…, các hãng tàu biển này vừa được công ty mẹ giao cho chân hàng ổn định và giá cước ổn định để vận chuyển thông qua các hợp đồng cung cấp dịch vụ vận chuyển dài hạn, vừa là đơn vị có chức năng kiểm soát thị trường vận chuyển (Shipping arm). Còn mối liên hệ hỗ trợ giữa PVTrans/Pacific và các đơn vị khác trong PVN phải tuân thủ các qui đinh hiện hành của phát luật về đấu thầu và sử dụng dịch vụ nên có phần hạn chế.

Các đối tác tham gia Liên doanh trong Dự án đầu tư NSRP đều sở hữu đội tàu VLCC và mong muốn có được thị phần dịch vụ vận chuyển, do vậy việc PVTrans/Pacific trong điều kiện chưa sở hữu tàu VLCC có được thị phần tối thiểu tương ứng với tỷ lệ vốn góp của PVN đòi hỏi phải có phương án liên doanh liên kết linh hoạt với chủ tàu VLCC lớn (Maran, SK Shipping) để có tàu VLCC giành quyền tham gia vận chuyển;

Chủng loại tàu dầu thô: xu thế vận chuyển dầu thô các tuyến dài vượt Đại Dương là sử dụng các tàu cỡ lớn như VLCC hoặc SUEZMAX để tối ưu phí vận chuyển/thùng dầu là thấp nhất. Do vậy cần phải tiếp tục trẻ hóa và phát triển đội tàu với các tàu cỡ lớn loại VLCC/SUEZMAX theo nhu cầu sử dụng của thị trường.

Sản lượng và nhu cầu vận chuyển dầu thô trong nước giảm dần: sản lượng dầu thô khai thác để vận chuyển nội địa giảm nhanh từ năm 2020 và NMLD Dung Quất tăng

dần lượng dầu nhập khẩu ở các nhà cung cấp xa bằng các tàu cỡ lớn như Suezmax/VLCC sau đó thực hiện STS sang các tàu Aframax tại Singapore để vận chuyển về Việt Nam. Ngoài ra, với việc Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn chuyển mô hình thành công ty Cổ phần, cơ cấu cổ đông đã và sẽ bao gồm những Tập đoàn lớn, có tiềm lực tài chính mạnh như Petrolimex, các Tập đoàn có vốn đầu tư nước ngoài cũng tạo ra thách thức lớn đối với PV Trans/Pacific trong việc duy trì và giữ vững thị phần vận chuyển do các cổ đông của BSR cũng sỡ hữu đội tàu và muốn giành thị phần.

Năng lượng thay thế ngày càng phổ biến và sẽ dần thay thế cho dầu thô trong tương lai.

Xung đột thương mại Mỹ-Trung sẽ gây thêm áp lực suy thoái cho nền kinh tế thế giới có thể ảnh hưởng đến nhu cầu dầu mỏ và tăng trưởng thương mại thô.

Hạn chế trong quản lý khai thác và công tác quản lý tàu:

Công tác quản lý tàu hiện nay được chuyển từ thuê công ty quản lý tàu PSM sang công ty Pacific tự quản lý từ đầu năm 2022. Tuy nhiên, đối với yêu cầu khai thác quốc tế, với đòi hỏi chất lượng tàu tốt (speed & consumption), Good Sire/Clean Sire từ các Oil Major, năng lực cán bộ kỹ thuật/an toàn, năng lực thuyền viên yêu cầu hiểu biết chuyên môn và Tiếng Anh cao ngày càng cao hơn để giao tiếp với các bên liên quan như PSC, 3rd party Inspector, Terminal Representative v.v đòi hỏi Pacific phải nhanh chóng xây dựng bộ máy quản lý tàu của mình và tuyển chọ được đội ngũ thuyền viên có chất lượng, giỏi ngoại ngữ..

Do đó, việc nhanh chóng xây dựng bộ máy quản lý tàu, xây dựng đội ngũ thuyền viên đáp ứng yêu cầu của thị trường, đảm bảo công tác quản lý tàu phải là yếu tố tiên quyết nâng cao chất lượng dịch vụ cho thuê tàu phù hợp với yêu cầu thị trường là nhiệm vụ đòi hỏi nhanh chóng cấp bách.

Mô hình quản trị và cơ cấu cổ đông của Pacific:

Với phần vốn từ các cổ đông lớn và chi phối là Công ty cổ phần (*có yếu tố vốn Doanh nghiệp nhà nước chi phối*) nắm giữ trên 50% vốn điều lệ nên các trình tự thủ tục đầu tư tại Pacific đều tham khảo và tuân thủ theo các qui định, qui chế quản lý vốn từ các Cổ đông này nên đòi hỏi phải chặt chẽ, có tính tuân thủ cao về mặt thủ tục có thể dẫn tới không kịp nắm bắt cơ hội tốt khi đòi hỏi phải ra quyết định tức thời nhanh chóng không qua các qui định của luật đấu thầu, chào giá cạnh tranh theo thông lệ quốc tế.

- Những biến động lớn có thể ảnh hưởng tới kết quả hoạt động kinh doanh

+ Hội nhập kinh tế quốc tế: Thời gian vừa qua các nền kinh tế lớn và chủ chốt trên

thế giới bước vào giai đoạn phục hồi tăng trưởng giai đoạn 2012-2019, xu hướng toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới ngày càng diễn ra mạnh mẽ với các liên kết kinh tế theo khu vực và đa phương (CPTPP, RCEP) đồng thời các liên kết song phương FTA tiếp tục được mở rộng nhằm thúc đẩy sự phát triển của kinh tế khu vực và thế giới.

+ Đại dịch COVID-19 và điều kiện bình thường mới: vào đầu năm 2020 sau khi dịch COVID-19 bùng phát tại Vũ Hán-Trung Quốc và nhanh chóng lây lan thành đại dịch toàn cầu, cùng với thời gian này là cuộc chiến giá dầu giữa OPEC và Nga vào tháng 3/2020 với sự kiện giá dầu thô giao kỳ hạn rơi xuống mức giao dịch âm. Với tác động kép của đại dịch COVID-19 đã khiến hàng loạt các nền kinh tế lớn chủ chốt rơi vào suy thoái nghiêm trọng với tăng trưởng âm trong năm 2020 ngoại trừ Trung Quốc, Việt Nam và Ai Cập.

Trong hoạt động khai thác, thời gian tàu cập, rời cảng cũng kéo dài do các biện pháp ngăn ngừa và kiểm dịch ảnh hưởng nghiêm trọng đến công tác bố trí, sắp xếp tàu và phát sinh chi phí chờ xếp, dỡ hàng. Hoạt động của đội tàu tại các vùng có dịch cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro nghiêm trọng có thể phát sinh do lây nhiễm. Nhiều cảng từ chối cấp phép cập cảng đối với các tàu có lịch trình di chuyển qua các khu vực dịch bệnh nghiêm trọng trong vòng 14-21 ngày, khiến các chủ tàu phải thay đổi kế hoạch khai thác, sắp xếp tàu đến cảng xa hơn để đảm bảo điều kiện vào nhận, trả hàng. Bên cạnh đó, do dịch COVID-19, nhu cầu tiêu thụ trên thị trường quốc tế giảm dần và duy trì ở mức thấp khiến việc đưa tàu ra quốc tế khó khăn hơn, ảnh hưởng đến việc thực hiện kế hoạch SXKD của Công ty. Các khách hàng gặp nhiều khó khăn về ngân sách nên sẽ cắt giảm chi phí và giảm nhu cầu dịch vụ, đồng thời yêu cầu chia sẻ khó khăn bằng nhiều giải pháp như đề nghị giảm giá cước vận tải, hỗ trợ các chi phí liên quan ...vv. Tuy nhiên từ đầu năm 2021 cho đến nay với việc phổ cập tiêm Vaccine tại các nền kinh tế chủ chốt trên thế giới và khu vực Đông Nam Á, Việt Nam thì các nền kinh tế đang dần mở cửa và phục hồi trở lại trong điều kiện bình thường mới với hàng loại tập quán thói quen, hành vi tiêu dùng đã có nhiều thay đổi so với trước đây.

+ Hàng loạt gói tín dụng tài chính của các Chính phủ để kích thích tăng trưởng kinh tế thì một nguy cơ khác là lạm phát lại xuất hiện với loạt hàng hóa thiết yếu tăng làm cho đầu vào của các nền kinh tế tăng cao làm xuất hiện nguy cơ lạm phát toàn cầu.

+ Chu kỳ biến động thị trường vận tải hiện nay đã thay đổi theo hướng thời gian biến động nhanh hơn, biên độ dao động lớn với chu kỳ ngắn nên sẽ rất khó khăn cho các chủ tàu còn non trẻ, tiềm lực tài chính yếu. Ngoài ra, tác động từ hậu quả của dịch COVID-19 đã và đang làm thay đổi nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch cũng như cơ cấu các nước xuất/nhập khẩu dầu thô, thay đổi các tuyến vận chuyển; bất ổn chính trị giữa các quốc gia

Trung Đông và Mỹ, bất ổn kinh tế giữa Mỹ và Trung Quốc; bất đồng giữa Nga và OPEC, Nga và Ucraina ... sẽ làm thay đổi các chính sách đầu tư, khai thác và sản xuất dầu mỏ. Các quốc gia lớn đang từng bước thay đổi chính sách đầu tư, thay vì tập trung quá nhiều vào một hoặc một vài quốc gia thì nay chính sách đầu tư là phải giảm phụ thuộc như đã từng tập trung nhiều vào thị trường Trung Quốc.

8. Vị thế của công ty so với các doanh nghiệp khác trong cùng ngành

8.1. Triển vọng phát triển của ngành

Giai đoạn (2020-2021) với những khó khăn thách thức mà Việt Nam đối diện giống như hầu hết các quốc gia khác là tác động chưa từng có của đại dịch COVID-19 kéo theo suy thoái kinh tế tại hầu hết các nền kinh tế lớn và hình thành một trạng thái bình thường mới với sự thay đổi về văn hóa/thói quen tiêu dùng, cấu trúc kinh tế và nhu cầu hàng hóa thiết yếu và dầu mỏ suy giảm mạnh. Cùng với xu hướng căng thẳng trong quan hệ Mỹ - Trung thì Việt Nam lại nổi lên và hưởng lợi từ những sự kiện này do: Việt Nam là một lựa chọn sáng giá cho chuyển dịch sản xuất từ Trung Quốc, là quốc gia kiểm soát tốt dịch bệnh, ổn định vĩ mô và ổn định kinh tế đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng cũng như khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp, thu hút dòng vốn FDI, có tăng trưởng liên tục trong những năm vừa qua. Cụ thể như sau:

Năm	2017	2018	2019	2020	2021	Dự báo 2022
GDP	6,81%	7,1%	7%	2,92%	2.58%	7.5%

Bất cứ khó khăn thách thức nào đến rồi cũng qua và giai đoạn phục hồi phát triển sẽ đến. Nhiều dự báo của các tổ chức và các chính phủ đều cho thấy giai đoạn phục hồi kinh tế của các nước có thể từ quý 3.2021 hoặc muộn hơn là đầu năm 2022 khi vacxin được tiêm chủng phổ biến và dịch COVID-19 cơ bản được kiểm soát. Khi đó các nền kinh tế/khu vực kinh tế lớn phục hồi kéo theo nhu cầu năng lượng phục hồi, thị trường vận tải quốc tế cũng phục hồi theo. Cụ thể, nhu cầu dầu thế giới sau khi sụt giảm gần 9% vào năm 2020 thì sẽ có nhiều khả năng tăng mạnh trở lại sản lượng trước COVID-19 với mức 101,08 mbpd vào năm 2022, chi tiết như sau:

Năm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (f)	2022 (f)
Triệu thùng/ngày	95,0	95,9	98,1	100,05	101,18	92,21	97,77	101,08
%	2,0	1,0	2,2	1,97	1,13	-8,87	6,03	3,4

8.2. So sánh về tình hình tài chính và hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trong cùng ngành

Cạnh tranh với các công ty trong nước ở thị trường nội địa:

PVTrans/Pacific là đơn vị vận tải lớn, có tiềm lực tài chính tốt so với các các thành phần kinh tế tư nhân trong nước và hoạt động bài bản với hệ thống quản lý hoàn chỉnh có tính hệ thống cao. Tuy nhiên các thành phần kinh tế tư nhân ngày càng lớn mạnh và có tiềm lực tài chính tốt, có chính sách đầu tư và kinh doanh linh hoạt sẽ là thách thức lớn đối với PVTrans/Pacific khi phải tuân thủ chặt chẽ những quy định của pháp luật về đầu tư và tài chính đối với công ty sở hữu vốn nhà nước chi phối;

Cạnh tranh với các chủ tàu quốc tế lớn:

Để tồn tại và phát triển trong lĩnh vực cốt lõi là kinh doanh, khai thác vận chuyển dầu thô và các sản phẩm có nguồn gốc từ nhiên liệu hóa thạch thì hoạt động khai thác tàu tại thị trường quốc tế (thị trường mở) là điều bắt buộc và phải chấp nhận cạnh tranh sòng phẳng với các Chủ tàu lớn, có uy tín trên thế giới. Đặc biệt là phải cạnh tranh với các Chủ tàu có chi phí Capex thấp do nhận được nhiều ưu đãi tài chính từ Chính phủ, các tổ chức tài chính của nước sở tại.

Khi các rào cản thương mại, kỹ thuật của các hiệp định thương mại tự do WTO, FTA, RCEP, CPTPP hoàn toàn được dỡ bỏ và có hiệu lực thì lĩnh vực vận tải dầu thô sẽ có lộ trình hòa nhập và mở cửa, các hãng vận tải lớn trên thế giới sẽ tham gia và tạo thách thức cạnh tranh lớn;

Chính sách của nhà nước hiện nay đang theo hướng tạo sự cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế tham gia vào các lĩnh vực Nhà nước không khuyến khích độc quyền và các thành phần kinh tế khác có thể làm tốt, trong đó có lĩnh vực vận tải biển và vận tải dầu khí. Hiện nay một số công ty vận tải biển trong nước đã khá lớn mạnh, có đội tàu tanker nhiều và tiềm lực tài chính tốt, có quan hệ hợp tác tốt với các hãng tàu nước ngoài để sẵn sàng tham gia vào lĩnh vực mà hiện nay PV Trans/Pacific đang có lợi thế.

Vị thế của Công ty trong ngành

Với vị thế là một Công ty thành viên của Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PV Trans), hoạt động trong hệ sinh thái dầu khí của PetroVietNam (PVN) và có mối quan hệ tương tác cao với các đơn vị trong chuỗi dịch vụ: thăm dò- khai thác-vận chuyển- chế biến dầu khí, đã có nhiều năm kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực hoạt động khai thác vận tải tàu biển với nhiều năm liên tục tăng trưởng cả về quy mô và có tăng trưởng lợi nhuận liên tục tăng, Pacific đã xây dựng, duy trì và phát triển cho mình nhiều mối quan

hệ tốt và bền vững cả trong nước và thị trường quốc tế, từng bước đưa thương hiệu Pacific trở thành Công ty vận tải dầu khí hàng đầu tại Việt Nam và có uy tín thương hiệu trên thị trường quốc tế.

Pacific đã và đang tiếp tục nỗ lực thực hiện tốt vai trò đầu mối vận tải dầu thô cho Công ty CP Lọc Hoá dầu Bình Sơn (BSR) với khối lượng từ 5 – 7 triệu tấn/năm, vận chuyển an toàn và đáp ứng kịp thời đến hiện tại gần 1.100 chuyến vận chuyển dầu thô (tương đương khoảng 80 triệu tấn).

Đối với thị trường quốc tế, đội tàu của PV Trans/Pacific đã tham gia vận chuyển hoặc cho các công ty thương mại dầu khí lớn như Vitol, Glencore, Shell, Exxon Mobil, Chervon, KPC, Lukoil thuê hoặc chấp nhận hợp tác kinh doanh trong nhiều năm vừa qua. Qua đó, công tác khai thác của đội tàu không ngừng được cải thiện và nâng cao. Công ty tích cực chú trọng việc quản lý, vận hành an toàn, hạn chế xảy ra các sự cố gây ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh.

8.3. Đánh giá về sự phù hợp định hướng phát triển của công ty với định hướng của ngành, chính sách của Nhà nước và xu thế chung trên thế giới

Việt Nam có vị trí địa lý quan trọng trong khu vực châu Á, nằm trong khu vực có mạng lưới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năng động vào bậc nhất trên thế giới. Mặt khác, với hơn 3.260 km bờ biển, Việt Nam có tiềm năng rất lớn trong việc phát triển vận tải biển và các dịch vụ khác liên quan đến biển.

Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới" - đó là một trong những mục tiêu của Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng phê duyệt tại Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009.

Cùng với chủ trương quan tâm và tạo điều kiện của Nhà nước vào ngành vận tải biển nói riêng và ngành vận tải nói chung, hoạt động của Công ty được đánh giá là phù hợp với định hướng của ngành, chính sách của Nhà nước và xu hướng chung trên thế giới.

9. Chính sách đối với người lao động

➢ Số lượng và cơ cấu lao động của Công ty

Tính đến thời điểm 30/09/2022, số lượng và cơ cấu lao động của Công ty được bố trí và tuyển dụng theo tiêu chí: tinh gọn hiệu quả và một người có thể làm tốt được nhiều việc, cụ thể như sau:

Stt	Chỉ tiêu phân loại	30/09/2022	
		Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
1.	Đại học và trên Đại học	26	87%
2.	Cao đẳng, trung cấp	2	6,5%
3.	Sơ cấp và công nhân kỹ thuật	2	6,5%
4.	Lao động khác	0	0
TỔNG CỘNG		**30**	**100%**

➢ **Các chính sách đối với người lao động**

Chính sách tuyển dụng: Việc tuyển dụng phải thỏa mãn mục tiêu, yêu cầu kế hoạch phát triển kinh doanh ngắn và chiến lược dài hạn của công ty, được thực hiện theo từng thời điểm cụ thể và theo kế hoạch hàng năm. Nhân sự được tuyển dụng không chỉ nhằm đáp ứng được yêu cầu công việc hiện tại mà còn là nhân tố phát triển trong tương lai.

Với phương châm tuyển dụng nhân sự có chuyên môn và trình độ nghiệp vụ và có nhiệt huyết trong công việc cùng với phương châm bố trí sử dụng "Đúng người - Đúng việc" cho nhu cầu thực tế của Công ty, việc tuyển dụng để có được đội ngũ nhân sự chất lượng cao luôn là ưu tiên hàng đầu. Việc tuyển dụng được tiến hành công khai và hiệu quả thông qua các bước tuyển dụng đối với mỗi vị trí trong Công ty nhằm mục tiêu tuyển dụng được những ứng viên có đủ năng lực chuyên môn, có đạo đức tốt và đáp ứng được các yêu cầu đặt ra cho vị trí công tác đó.

Chính sách đào tạo: Nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh, phát huy tiềm năng, lợi thế vốn có của Công ty, Công ty đã đặt ra chính sách đào tạo nhân sự, tạo điều kiện cho CBCNV ra sức học tập để nâng cao trình độ trình độ chuyên môn nghiệp vụ, nâng cao trình độ quản lý, nâng cao tay nghề, lý luận nhận thức, đáp ứng nhu cầu ngày càng phát triển của Công ty. Trong thời gian qua, Công ty chú trọng công tác đạo tạo nội bộ để phát huy năng lực thực tiễn của CBCNV.

Chính sách tiền lương: Để đảm bảo chất lượng đời sống CBCNV, Công ty đã có các kế hoạch trả lương, trả thưởng các năm theo đúng quy chế và quy định của Công ty. Quy định về chế độ khen thưởng định kỳ được xét theo tiêu chí, thang điểm đánh giá cụ thể để đảm bảo tính công bằng và khách quan trong quá trình nhận xét đánh giá mức độ hoàn thành nhiệm vụ của nhân viên. Việc đánh giá xếp loại sẽ được thực hiện vào hàng tháng/quý đối với CBCNV và căn cứ theo Quy định đánh giá mức độ hoàn thành công

việc của Công ty.

Trong bối cảnh khó khăn của đại dịch COVID-19, thu nhập người lao động bình quân vẫn đạt mức từ 28,8 -30,5 triệu đồng/người/tháng, góp phần tạo điều kiện cho người lao động yên tâm gắn bó với Công ty.

Chính sách phúc lợi: Đối người lao động trong Công ty, chính sách trả lương sẽ được tính theo hệ số, hệ số lương được tính căn cứ theo trình độ, năng lực và hiệu quả công việc được giao. Để đảm bảo quyền lợi cho người lao động Công ty thường xuyên tiến hành kiểm tra việc thực hiện các chế độ chính sách về tiền lương, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp và nâng bậc lương theo niên hạn cho cán bộ công nhân viên.

Ngoài những quyền lợi được quy định trong Bộ luật lao động, người lao động trong Công ty còn được hưởng các đãi ngộ dưới các hình thức như du lịch, nghỉ mát, trợ cấp khi thai sản và ốm đau, trợ cấp khó khăn…

Chính sách bảo hộ lao động: Mọi CBCNV được kiểm tra sức khỏe định kỳ hàng năm để hạn chế tối đa rủi ro cũng như phát hiện, điều trị kịp thời bệnh nghề nghiệp. CBCNV Công ty được tham gia đủ 03 loại bảo hiểm gồm: bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp và được xem xét hỗ trợ các chính sách. Tòa nhà văn phòng được trang bị hệ thống cháy, báo cháy, bình chữa cháy, vòi nước... nhằm ứng phó kịp thời với các tình huống khẩn cấp.

10. Chính sách cổ tức

HĐQT có trách nhiệm xây dựng phương án phân phối lợi nhuận và trích lập các quỹ để trình ĐHĐCĐ. Phương án này được xây dựng trên cơ sở lợi nhuận sau thuế mà Công ty thu được từ hoạt động kinh doanh trong năm tài chính, sau khi đã thực hiện nghĩa vụ nộp thuế và tài chính khác theo quy định của pháp luật hiện hành.

Công ty cũng xét tới kế hoạch và định hướng, chiến lược đầu tư phát triển qui mô hoạt động cả trong ngắn hạn, trung hạn, dài hạn và hài hòa với lợi ích của các nhà đầu tư để đưa ra mức cổ tức hợp lý.

11. Tình hình hoạt động tài chính

11.1.Các chỉ tiêu cơ bản

Năm tài chính của Công ty bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 và kết thúc vào ngày 31 tháng 12 hàng năm. Báo cáo tài chính của Công ty tính bằng đồng Việt Nam, được lập và trình

bày phù hợp với các chuẩn mực và chế độ kế toán Việt Nam.

a) Trích khấu hao Tài sản cố định

Tài sản cố định hữu hình, tài sản cố định vô hình được ghi nhận theo nguyên tắc giá gốc. Tài sản cố định của Công ty được khấu hao theo phương pháp khấu hao đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính phù hợp với hướng dẫn tại Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25 tháng 04 năm 2013 và các văn bản hướng dẫn có liên quan của Bộ Tài chính. Thời gian hữu dụng ước tính của các tài sản cố định của Công ty hiện tại như sau:

- Nhà cửa, vật kiến trúc : 08 - 25 năm
- Máy móc thiết bị : 06 - 10 năm
- Phương tiện vận tải, truyền dẫn : 05 – 08 năm
- Thiết bị văn phòng : 03 - 05 năm
- Các tài sản khác : 08 - 20 năm
- Phần mềm quản lý : 02 - 20 năm

b) Mức lương bình quân

Chỉ tiêu	Năm 2020	Năm 2021
Mức lương bình quân (đồng/người/tháng)	28.800.000	30.500.000

c) Thanh toán các khoản nợ đến hạn

Căn cứ vào các Báo cáo tài chính kiểm toán, Báo cáo tài chính Quý 3/2022, đến thời điểm 30/09/2022, Công ty không có các khoản nợ phải trả quá hạn.

d) Các khoản phải nộp theo luật định

Công ty luôn thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ phải nộp theo luật định, bao gồm các nghĩa vụ về thuế và các khoản phải nộp khác cho nhà nước.

Theo văn bản số 16144/TB-CTTPHCM ngày 27/10/2022 của Cục thuế TP. Hồ Chí Minh thông báo về việc xác nhận việc thực hiện nghĩa vụ thuế với ngân sách nhà nước từ tháng 01/2022 đến tháng 09/2022, hiện nay chưa đến kỳ quyết toán thuế hàng năm, do đó Công ty vẫn đang tạm nộp các khoản thuế và được gia hạn nộp thuế GTGT đến 20/12/2022. Đến thời điểm quyết toán thuế hàng năm, Công ty sẽ thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ thuế theo quy định hiện hành.

e) Trích lập các quỹ theo luật định

Theo quy định của Luật Doanh nghiệp, việc trích lập và sử dụng các quỹ hàng năm sẽ

do Đại hội đồng cổ đông quyết định. Công ty thực hiện việc trích lập các quỹ theo Điều lệ của Công ty và quy định của pháp luật hiện hành.

f) Tổng dư nợ vay

Căn cứ vào các Báo cáo tài chính kiểm toán, Báo cáo tài chính đến 30/09/2022, Công ty không có các khoản nợ quá hạn, hoặc các khoản dư nợ bảo lãnh quá hạn.

ĐVT: triệu đồng

STT	Khoản mục nợ vay	31/12/2020	31/12/2021	30/09/2022
1	Vay ngắn hạn	157.453	155.734	205.920
2	Vay dài hạn	476.078	350.858	253.176

(Nguồn: BCTC kiểm toán 2020 - 2021 và BCTC 9T/2022 của Công ty)

Tính đến thời điểm 30/09/2022, Công ty có các khoản vay như sau:

- Khoản vay ngắn hạn từ Ngân hàng Vietcombank có hạn mức 100 tỷ đồng để tài trợ cho các nhu cầu kinh doanh với số dư nợ tại 30/09/2022 là 13,6 tỷ đồng. Lãi suất là 2,1%/năm, thời hạn vay không quá 6 tháng theo từng lần giải ngân. Tài sản đảm bảo là hợp đồng tiền gửi tại Ngân hàng Vietcombank.
- Khoản vay dài hạn từ Tập đoàn Dầu khí Việt Nam thông qua Tổng Công ty Vận tải Dầu khí (PVTrans) với số tiền 627 tỷ đồng nhằm hỗ trợ cho Công ty thanh toán số tiền vay từ Ngân hàng Citibank Việt Nam với số dư nợ tại 30/09/2022 là 237,5 tỷ đồng. Lãi suất khoản vay là 2,5%/năm, thời hạn vay 10 năm kể từ ngày 30/09/2015. Tài sản đảm bảo là kho nổi FSO Đại Hùng Queen 105.000 DWT.
- Khoản vay dài hạn từ Ngân hàng Đại chúng Việt Nam, với tổng hạn mức là 10 triệu USD, để thực hiện dự án chuyển đổi tàu chở dầu thô 105.000 DWT thành kho nổi với số dư nợ tại 30/09/2022 là 53,5 tỷ đồng. Khoản vay này không có tài sản đảm bảo, lãi suất là 3%/năm trong năm đầu tiên và 2,55%/năm ở các năm tiếp theo. Thời hạn vay 10 năm kể từ ngày 11/12/2015.
- Khoản vay dài hạn từ Ngân hàng Phương Đông – Chi nhánh Tân Bình, với tổng hạn mức 13 triệu USD để đầu tư mua tàu chở dầu Apollo đóng tại Nhật Bản năm 2006 với số dư nợ tại 30/09/2022 là 154,4 tỷ đồng. Tài sản đảm bảo là các hợp đồng tiền gửi và tàu chở dầu Apollo. Lãi suất là 5,35%/năm trong 6 tháng đầu tiên. Từ tháng thứ 7 trở đi, lãi suất được điều chỉnh định kỳ 6 tháng một lần, bằng lãi

suất liên ngân hàng Luân Đôn, cộng thêm 3%/năm và sẽ được thanh toán trong 84 tháng (ngày đến hạn là 22/06/2026).

g) Tình hình công nợ hiện nay

ĐVT: triệu đồng

STT	KHOẢN MỤC	31/12/2020	31/12/2021	30/09/2022
1	Tổng nợ phải thu	358.558	486.838	687.358
2	Tổng nợ phải trả	937.255	761.923	970.331

(Nguồn: BCTC kiểm toán 2020 - 2021 và BCTC Quý 3/2022 của PVP)

Trong tổng nợ phải thu, Công ty có khoản dự phòng đối với khoản nợ phải thu khó đòi 80 tỉ đồng liên quan đến vụ án Huỳnh Thị Huyền Như đã được Cơ quan tố tụng đưa ra xét xử. Công ty đánh giá khoản công nợ này không có khả năng thu hồi do các đối tượng liên quan đang chấp hành án tù không thời hạn. Do đó HĐQT Công ty Pacific đã có Nghị Quyết 03/NQ-TBD-HDQT ngày 20/03/2019, về việc Xử lý khoản nợ phải thu khó đòi 80 tỷ đồng của NH TMCP Công Thương Việt Nam – Chi nhánh Nhà Bè, theo đó công ty đã thực hiện hạch toán đưa khoản nợ phải thu khó đòi 80 tỷ đồng ra khỏi tài khoản nội bảng và hạch toán vào tài khoản ngoài bảng trong báo cáo tài chính năm 2018 trước và sau khi kiểm toán. Công ty tiếp tục làm việc với cơ quan chức năng, theo dõi đôn đốc thu hồi công nợ này.

Hiện công ty tiếp tục phối hợp với cơ quan chức năng, theo dõi đôn đốc thu hồi công nợ này. Đến thời điểm 31/12/2020 đã thu hồi được 2,306 tỷ đồng (năm 2019 thu 1,297 tỷ đồng, năm 2020 thu 1,009 tỷ đồng). Đồng thời tài sản của Huỳnh Thị Huyền Như vẫn tiếp tục được Cục thi hành án nhân sự TP.HCM thẩm định và đấu giá để bồi thường cho các biên liên quan. Do đó, căn cứ điểm a, khoản 4, điều 6, Thông tư số 228/2009/TT-BTC ngày 20/12/2009, Kiểm toán nhà nước có công văn 1123/KTNN-CNVI ngày 30/12/2020 xác đinh khoản nợ này vẫn có khả năng thu hồi và đề nghị Công ty hoàn nhập khoản phải thu này để tiếp tục theo dõi, đồng thời tương ứng với hoàn nhập khoản dự phòng phải thu ngắn hạn khó đòi của khoản này để tiếp tục theo dõi.

Tính đến 30/09/2022, Công ty chưa nhận thêm khoản tiền bồi thường nào cho khoản nợ khó đòi này và số dư khoản dự phòng tính đến 30/09/2022 là 77,6 tỷ đồng. Công ty sẽ tiếp tục theo dõi và xử lý khoản dự phòng trên theo các quy định hiện hành.

Đối với các khoản phải thu, phải trả với các bên liên quan, Công ty đã trình bày chi

tiết tại các Báo cáo kiểm toán hàng năm và Báo cáo tài chính soát xét bán niên 2022. Đồng thời, giao dịch với các bên liên quan được Công ty thực hiện theo đúng quy định của pháp luật về quản trị công ty đại chúng, cụ thể như sau:

- Tính đến thời điểm 30/09/2022, các khoản phải thu liên quan đến giao dịch với các bên liên quan, chủ yếu là khoản phải thu từ Công ty mẹ (Tổng Công ty Vận tải Dầu khí - PVTrans), với giá trị là 466,8 tỷ đồng.
- Tính đến thời điểm 30/09/2022, các khoản phải trả liên quan đến giao dịch với các bên liên quan, chủ yếu là phải trả cho Công ty mẹ là 80,4 tỷ đồng, phải trả cho Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Vũng Tàu là 60,8 tỷ đồng, phải trả cho Công ty CP Hàng hải Thăng Long là hơn 36,3 tỷ đồng.

11.2.Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu

Bảng 8 - Một số chỉ tiêu tài chính chủ yếu của Công ty

Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2020	Năm 2021
Chỉ tiêu về khả năng thanh toán			
Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	2,08	2,55
Hệ số thanh toán nhanh	Lần	2,06	2,49
Chỉ tiêu về cơ cấu vốn			
Nợ/Tổng tài sản	Lần	0,39	0,33
Nợ/Vốn chủ sở hữu	Lần	0,65	0,50
Chỉ tiêu về năng lực hoạt động			
Vòng quay hàng tồn kho bình quân	Lần	130,62	66,50
Doanh thu thuần/Tổng tài sản bình quân	Lần	0,65	0,53
Chỉ tiêu về khả năng sinh lời			
Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần (ROS)	%	14,32%	15,51%

Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2020	Năm 2021
Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân (ROE)	%	16,66%	12,92%
Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân (ROA)	%	9,26%	8,23%
Lợi nhuận từ HĐKD/Doanh thu thuần	%	18,11%	19,41%

(Nguồn: BCTC kiểm toán năm 2020 và năm 2021 của Công ty)

Nhóm chỉ tiêu về khả năng thanh toán: khả năng thanh toán ngắn hạn và khả năng thanh toán nhanh của Công ty năm 2021 tăng hơn 20% so với năm 2020, chủ yếu do tài sản ngắn hạn tăng đáng kể, hơn 12,91% và đồng thời nợ ngắn hạn giảm 18,71%.

Nhóm chỉ tiêu về cơ cấu vốn: Hệ số nợ so với tổng tài sản giảm 15,38% và hệ số nợ so với vốn chủ sở hữu giảm 23,08%, chủ yếu do các khoản nợ của Công ty giảm 18,78%, giúp cải thiện các chỉ tiêu về cơ cấu vốn.

Nhóm chỉ tiêu về năng lực hoạt động: chỉ tiêu vòng quay hàng tồn kho năm 2021 giảm 49,09% chủ yếu do hàng tồn kho tăng hơn 146,89% và chỉ tiêu doanh thu thuần so với tổng tài sản bình quân năm 2021 giảm 18,46% so với năm 2020.

Nhóm chỉ tiêu về khả năng sinh lời: một số chỉ tiêu năm 2021 giảm so với năm 2020 chủ yếu do lợi nhuận sau thuế giảm 16,5%, với mức giảm từ 230 tỷ đồng xuống còn 192 tỷ đồng năm 2021. Hệ số lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần và lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu đều tăng hơn 7% chủ yếu do mức giảm của các chỉ tiêu lợi nhuận ít hơn so với mức giảm của doanh thu thuần.

12. Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Ban Giám đốc, Kế toán trưởng

12.1.Hội đồng quản trị

❖ **Danh sách Hội đồng quản trị**

STT	Họ tên các thành viên	Chức danh	Ghi chú
1	Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch Hội đồng Quản trị	
2	Hoàng Đức Chính	Thành viên Hội đồng quản trị kiêm	TV HĐQT điều hành

STT	Họ tên các thành viên	Chức danh	Ghi chú
		Giám đốc	
3	Nguyễn Thế Dân	Thành viên Hội đồng quản trị	
4	Bùi Văn Vinh	Thành viên Hội đồng quản trị	
5	Trần Thị Kim Khánh	Thành viên Hội đồng quản trị	TV HĐQT độc lập

➢ **Thông tin thành viên Hội đồng quản trị**

Ông Lê Mạnh Tuấn – Chủ tịch Hội đồng quản trị

- Năm sinh: 30/07/1968
- Số CMND: 001068006670; Ngày cấp: 26/04/2019; Nơi cấp: Cục trưởng cục cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kỹ sư Kinh tế Hóa Chất (kinh tế công nghiệp), Cử nhân Tài chính kế toán
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Chủ tịch Hội đồng quản trị
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó tổng giám đốc Tổng công ty cổ phần Vận tải Dầu khí
- Quá trình công tác:

Thời gian	Chức vụ	Nơi công tác
01/09/1992 đến 30/05/1995	Trợ lý kế hoạch	Công ty Xây dựng 25/3 - Bộ tư lệnh Công Binh – 71B Hàng Hoa Thám Q.Ba Đình Hà Nội
01/06/1995 đến 31/03/1996	Kế toán giá thành sản xuất	Bưu Điện tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, học lớp bồi dưỡng kế toán trưởng- 45 Lê Hồng Phong, TP.Vũng tàu Tỉnh BR-VT
01/04/1996 đến 30/07/1998	Tổ trưởng kiêm nhân viên tiếp thị dịch vụ (Sales Leader) chuyển phát nhanh quốc tế	DHL WorldWide EXPress - 45 Lê Hồng Phong, TP.Vũng tàu Tỉnh BR-VT

01/08/1998 đến 31/12/2004	Kế toán trưởng, Phó phòng Kinh Tế Kế Hoạch	Công ty Điện Báo Điện Thoại Bưu Điện tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu - 45 Lê Hồng Phong, TP.Vũng Tàu
01/01/2005 đến 31/12/2007	Trưởng phòng Kế Hoạch Kinh doanh và Đầu tư XDCB	Công ty Điện Báo Điện Thoại Bưu Điện tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu - 45 Lê Hồng Phong, TP.Vũng Tàu
01/01/2003 đến 31/12/2006	Kiêm nhiệm Kế toán trưởng	Công ty Cổ phần xây lắp Dầu khí Miền nam (ALPha ECC) – Khu CN Đông Xuyên, Phường 9 TP.Vũng tàu, Tỉnh BR-VT.
01/01/2008 đến 30/06/2008	Phó Giám đốc	Phó Giám đốc Trung Tâm Dịch vụ khách hàng – VNPT Bà Rịa Vũng Tàu Phó phòng Kế hoạch Kinh doanh- VNPT Bà Rịa Vũng Tàu
01/07/2008 đến 31/12/2008	Phó phòng Kế Hoạch Đầu tư	Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu Khí (PV Trans)
01/01/2009 đến 31/07/2010	Trưởng Ban Kế hoạch Đầu tư	Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu Khí (PV Trans) kiêm nhiệm Chủ tịch HĐQT công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt từ tháng 9/2009
01/08/2010 đến 01/11/2011	Chủ tịch HĐQT	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt (PV Oil Shipping và hiện nay là PVTrans Oil)
01/11/2011 đến 12/01/2022	Ủy viên HĐQT kiêm Giám đốc Pacific	UV. HĐQT Tổng công ty CP Vận tải Dầu Khí, UV.HĐQT/Giám đốc Cty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific);
13/01/2022-nay	Chủ tịch HĐQT Pacific	UV. HĐQT Tổng công ty CP Vận tải Dầu Khí Kiêm nhiệm: Chủ tịch HĐQT Công ty Pacific/CP Vận tải Dầu khí Đông Dương
09/5/2022 - Nay	Chủ tịch HĐQT Pacific (Kiêm nhiệm)	Phó TGĐ Tổng công ty CP Vận tải Dầu Khí Kiêm nhiệm: Chủ tịch HĐQT Công ty Pacific/CP Vận tải Dầu khí Đông Dương

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 23.500.00 cổ phiếu, tỷ lệ 24.92 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và

chính sách của Công ty

- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

Ông Hoàng Đức Chính – Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Giám đốc

- Năm sinh: 01/01/1971
- Số CCCD: 030071014492; Ngày cấp: 10/7/2021. Nơi cấp: Cục trưởng cục cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kỹ sư kinh tế vận tải Biển
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Giám đốc
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Thành viên Hội đồng quản trị Tổng công ty cổ phần Vận tải Dầu khí
- Quá trình công tác:

Thời gian	Chức vụ	Nơi công tác
02/1992-02/1993	Thuyền viên	Công ty Vận tải biển và thuê tàu Vitranschart
02/1993-02/1995	Đi nghĩa vụ quân sự	Bộ chỉ huy quân sự Tp.HCM
02/1995-09/2004	Chuyên viên phòng đại lý tàu, phòng khai thác tàu container	Công ty Hợp tác Lao động với Nước ngoài phía Nam (Inlaco Sài Gòn)
09/2004-04/2008	Chuyên viên phòng khai thác	Công ty Vận tải Dầu khí
04/2008-10/2010	Phó ban khai thác kiêm Giám đốc Công ty CP Vận tải Xăng dầu Phương Nam	Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)
10/2010-08/2018	Ủy viên HĐQT, Giám đốc, Bí thư chi bộ công ty.	Công ty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt,
08/2018-05/2021	Chủ tịch HĐQT, Bí thư chi bộ công ty	Công ty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt
05/2021 – 12/01/2022	Chủ tịch HĐQT	Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
13/01/2022 - Nay	Ủy viên HĐQT kiêm Giám đốc	Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
30/06/2022 - Nay	Ủy viên HĐQT PVTrans TVHĐQT/Giám đốc Pacific	Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans) kiêm Giám đốc Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 18.900.000 cổ phiếu, tỷ lệ 20 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty.

Ông Nguyễn Thế Dân – Thành viên Hội đồng quản trị

- Năm sinh: 29/6/1966
- Số CCCD: 075066010246 Ngày cấp:09/03/2022; Nơi cấp: Cục CSQLHC về TTXH.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Cử nhân Tài chính Kế toán
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Hội đồng quản trị
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó Ban Tài chính Kế toán Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 10/1990 – 02/1992	Nhân viên kế toán tổng hợp Nhà máy Chế biến Cao su Biên Hòa
Từ 3/1992 – 4/1994	Nhân viên kế toán tổng hợp Xí nghiệp Chế biến Thực phẩm Biên Hòa (Bia Biên Hòa)
Từ 5/1994 – 5/1995	Kế toán trưởng Công ty Bia Sông Hậu – Cần Thơ
Từ 6/1995 – 10/1998	Trưởng Phòng Kinh doanh Xuất nhập khẩu Công ty Liên doanh Xuất nhập khẩu Gỗ Đông Nam Á (Seatec Vietnam JV Ltd)
Từ 11/1998 – 12/2007	Kế toán tổng hợp/Phó Giám đốc Tài chính Công ty Liên doanh Khí hoá lỏng Việt Nam (Vietnam LPG JV Co., Ltd)
Từ 1/2008 – 10/2013	Kế toán tổng hợp/Phó Phòng TCKT/Kế toán trưởng Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế (Gas Shipping)
Từ 11/2013 – 5/2016	Trưởng Phòng Kế toán – Ban Tài chính Kế toán Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí
Từ 6/2016 – 9/2018	Trưởng Phòng/Phó Ban phụ trách – Ban kiểm toán nội bộ

	Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí
Từ 10/2018 - Nay	Phó Ban – Ban Tài chính Kế toán Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 9.400.000 cổ phiếu, tỷ lệ 10 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty.

Ông Bùi Văn Vinh – Thành viên Hội đồng quản trị

- Năm sinh: 03/7/1981
- Số CCCD 038081024915; Ngày cấp: 10/08/2021; Nơi cấp: Cục CSQLHC về TTXH.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Thạc sỹ Kinh tế, Cử nhân Quản trị Kinh doanh
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Hội đồng quản trị
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó Giám đốc Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí, Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans).
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 10/2003 – 6/2007	Chuyên viên nhân sự, Ban TCNS, Tổng Công ty Khí Việt Nam
Từ 7/2007 – 6/2008	Chuyên viên nhân sự, Công ty Cổ phần phân phối khí Thấp áp (thuộc Tổng Công ty Khí Việt Nam)
Từ 6/2008 – 02/2012	Trưởng phòng HCTC, Xí nghiệp phân phối khí Thấp áp Vũng Tàu, Công ty Cổ phần phân phối khí Thấp áp, Tổng Công ty Khí
Từ 02/2012 – 8/2014	Trưởng phòng KHĐT, Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí, Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí
Từ 8/2014 - nay	Phó Giám đốc, Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí, Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 9.400.000 cổ phiếu, tỷ lệ 10 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty.

Bà Trần Thị Kim Khánh – Thành viên Hội đồng quản trị độc lập

- Năm sinh: 20/03/1975
- Số CCCD: 046175002788; Ngày cấp: 10/05/2021; Nơi cấp: Cục Cảnh sát.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Thạc sỹ quản trị kinh doanh
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Hội đồng quản trị độc lập
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Tổng Giám đốc Công ty CP Fintech Thịnh Vượng.
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
8/1997 – 10/2000	Trợ lý kiểm toán và thuế, Công ty Kiểm toán Deloitte Việt Nam
11/2000 – 4/2005	Trưởng nhóm kiểm toán, Công ty Kiểm toán Deloitte Việt Nam
5/2005 – 6/2008	Trưởng phòng kiểm toán, Công ty Kiểm toán Deloitte Việt Nam
7/2008 – 6/2012	Trưởng phòng kiểm toán cao cấp, Công ty Kiểm toán Deloitte Việt Nam
7/2012 – 12/2021	Giám đốc kiểm toán, Công ty Kiểm toán Deloitte Việt Nam
01/2022 - nay	Tổng Giám đốc Công ty CP Fintech Thịnh Vượng

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty

- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

12.2.Ban kiểm soát

➢ **Danh sách Ban kiểm soát**

STT	Họ tên các thành viên	Chức danh
1	Huỳnh Thị Hồng Hạnh	Trưởng Ban Kiểm soát.
2	Hà Hữu Anh	Thành viên Ban Kiểm soát.
3	Đỗ Như Tiến	Thành viên Ban Kiểm soát.

➢ **Thông tin thành viên Ban kiểm soát**

Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh – Trưởng Ban kiểm soát

- Năm sinh: 15/01/1988
- Số CCCD: 080188000521; Ngày cấp: 28/05/2018; Nơi cấp: Cục trưởng cục cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Thạc sỹ Chính sách công – Cử nhân Tài chính Ngân hàng
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Trưởng Ban kiểm soát
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó Ban Tài chính Kế Toán, Tổng Công Ty CP Vận Tải Dầu Khí
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 7/2010 đến 9/2015	Chuyên viên phân tích tín dụng Doanh Nghiệp, Ngân hàng Á Châu, TP HCM
Từ 01/2017 đến 8/2017	Chuyên viên cao cấp Phân tích tín dụng Doanh Nghiệp, Ngân hàng Techcombank, TP HCM
Từ 9/2017 đến 5/2018	Giám Đốc Đầu Tư, Công Ty CP Quản Lý Đầu tư Khởi nghiệp Sáng tạo VN (ICM), TP HCM
Từ 5/2018 đến 11/2019	Trưởng phòng Thẩm định, Trụ sở chính SHB Lào, Thủ đô Viêng Chăn, Lào.
Từ 11/2019 đến T4/2021	Trưởng phòng Tài chính, Ban Tài chính Kế Toán, Tổng Công Ty

	CP Vận Tải Dầu Khí
Từ 05/2021 đến nay	Phó Ban - Ban Tài chính Kế Toán, Tổng Công Ty CP Vận Tải Dầu Khí; Kiêm nhiệm Trưởng Ban kiểm soát, CTCP Vận Tải Dầu khí Thái Bình Dương (T06/2020 – nay); Kiêm nhiệm Trưởng Ban kiểm soát, CTCP VTXD Phương Nam (từ T06/2022 – nay);

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

Ông Hà Hữu Anh – Thành viên Ban kiểm soát

- Năm sinh: 16/06/1976
- Số CMND: 025076004871; Ngày cấp: 12/01/2022; Nơi cấp: Cục CSQLHC về TTXH.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kỹ sư Kinh tế Vận tải biển
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Ban kiểm soát
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó ban kinh doanh Tổng Công Ty CP Vận Tải Dầu Khí
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 11/1999 đến 12/2007	Nhân viên, Tổ trưởng, Phó Phòng Thương mại – Công ty Dịch vụ Dầu khí (PTSC Marine)
Từ 01/2008 đến 3/2008	Phó Phòng Khai thác – Công ty CP Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế (Gas Shipping)
Từ 4/2008 đến 14/7/2016	Phó Phòng Khai thác Thương vụ, Trưởng Phòng Khai thác Thương vụ - Công ty CP Vận tải dầu Phương Đông Việt (PV Trans Oil)
Từ 14/7/2016 đến	Phó Giám đốc Công ty CP Vận tải Nhật Việt (NVTrans Oil)

07/8/2017	
Từ 07/8/2017 đến 4/2020	Trưởng Phòng Vận tải Hàng lỏng, Ban Kinh doanh – Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PV Trans)
Từ tháng 5/2020 đến nay	Phó Ban Kinh doanh – Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PV Trans)

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty.

Ông Đỗ Như Tiến – Thành viên Ban kiểm soát

- Năm sinh: 10/12/1990
- Số CMND: 221294803; Ngày cấp: 26/10/2018; Nơi cấp: Công An Tỉnh Phú Yên
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Thạc sỹ Kinh tế
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Thành viên Ban kiểm soát
- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác: Phó Phòng Ban Kiểm toán Nội bộ Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 11/2013 – 5/2015	Chuyên viên tín dụng Ngân hàng SeABank
Từ 10/2015 – 6/2016	Chuyên viên tín dụng Ngân hàng NCB
Từ 6/2016 – 02/2022	Chuyên viên Phòng tài chính Kế toán – Chi nhánh Tập đoàn Dầu khí Việt Nam – Công ty Điều hành Dầu khí Phú Quốc
Từ 3/2022 – Nay	Phó Phòng Ban Kiểm toán Nội bộ Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của ĐHĐCĐ và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

12.3.Ban Giám đốc và Kế toán trưởng

❖ **Danh sách Ban Giám đốc và Kế toán trưởng**

STT	Họ tên các thành viên	Chức danh	Ghi chú
1	Hoàng Đức Chính	Giám đốc	TV HĐQT kiêm Giám đốc
2	Vũ Ngọc Khôi	Phó Giám đốc	
3	Ngô Mạnh Hà	Phó Giám đốc	
4	Phan Phong Phúc	Kế toán trưởng	

➢ **Thông tin Ban Giám đốc và Kế toán trưởng**

Ông Hoàng Đức Chính – Thành viên HĐQT kiêm Giám đốc

Xin vui lòng xem thông tin đã được trình bày tại phần 12.1. Hội đồng quản trị

Ông Vũ Ngọc Khôi – Phó Giám đốc

- Năm sinh: 20/12/1966
- Số CCCD: 036066002476; Ngày cấp: 22/02/2017; Nơi cấp: Cục cảnh sát ĐKQL cư trú và DLQG về dân cư.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kỹ sư Khai thác máy tàu biển
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Phó Giám

đốc

- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác:
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
1990 – 1995	Cán bộ kỹ thuật, Công ty Cơ khí thủy sản Vật cách.
1995 - 2001	Thuyền viên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
2001 - 2006	Thuyền viên, Công ty Vận tải biển Vinalines
2006 - 2012	Cán bộ kỹ thuật, Trung tâm phát triển nhân lực hàng hải Đông Nam Á.
02/2012 – 10/2017	Trưởng phòng kỹ thuật, Công ty Dịch vụ quản lý tàu
10/2017 – 04/2018	Phó giám đốc, Công ty Dịch vụ quản lý tàu.
04/2018 – 12/2020	Phó giám đốc, Công ty PVTrans Hà Nội
12/2020 - Nay	Phó giám đốc, Công ty cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của HĐQT và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

Ông Ngô Mạnh Hà – Phó Giám đốc

- Năm sinh: 21/10/1976
- Số CCCD: 031076022839; Ngày cấp: 17/12/2021; Nơi cấp: Cục cảnh sát Quản lý hành chính về trật tự xã hội.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kỹ sư kinh tế vận tải biển
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Phó Giám

đốc công ty

- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác:
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
2000-2003	Nhân viên Phòng xuất nhập khẩu Công ty Giày Thái Bình
5/2003-5/2009	Nhân viên Phòng khai thác Container; Phó Phòng HCNS, Phó Phòng Quản lý tàu Công ty cổ phần Hàng hải Sài Gòn
5/2009-10/2012	Chuyên viên phòng KTTV Cty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt
10/2012 – 7/2016	Phó phòng KTTV Công ty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt
7/2016 - 04/2018	Trưởng phòng KTTV Công ty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt
04/2018 – 4/2022	Phó giám đốc Công ty CP Vận tải Dầu Phương Đông Việt
6/2022 – Nay	Phó giám đốc Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của HĐQT và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

Ông Phan Phong Phúc – Kế toán trưởng

- Năm sinh: 22/12/1976
- Số CMND: 060076000105; Ngày cấp: 16/11/2017; Nơi cấp: Cục cảnh sát ĐKQL cư trú và DLQG về dân cư.
- Quốc tịch: Việt Nam
- Trình độ chuyên môn (bằng cấp): Kế toán – Kiểm toán; Quản trị Kinh Doanh - Ngành ngoại thương
- Chức vụ hiện tại (thời gian đảm nhiệm tính đến thời điểm hiện tại): Kế toán

trưởng

- Chức vụ đang nắm giữ ở các tổ chức khác:
- Quá trình công tác:

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Chức vụ, đơn vị công tác
Từ 04/2002 - 03/2008	Kế toán tại Cty CP XNK Đồng Tháp Mười.
Từ 04/2008 - 06/2008	Kế toán trưởng tại Công ty CP Thức Ăn Chăn Nuôi Đông Dương (INDOCHINE).
Từ 07/2008 - 12/2010	Kế toán trưởng tại Công ty CP VT Xăng Dầu Phương Nam.
Từ 01/2011 - 05/2018	Kế toán trưởng tại Công ty CP VT Dầu Phương Đông Việt
Từ 06/2018 – đến nay	Kế toán trưởng tại Công ty CP VT Dầu Khí Thai Bình Dương

- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu trong tổ chức đăng ký niêm yết: 0 cổ phiếu, tỷ lệ 0 %
- Số lượng, tỷ lệ sở hữu cổ phiếu của những người liên quan trong tổ chức đăng ký niêm yết: Không có
- Các khoản nợ đối với công ty: Không có
- Thù lao và các khoản lợi ích khác (nếu có): theo Quyết định của HĐQT và chính sách của Công ty
- Lợi ích liên quan đối với tổ chức niêm yết: theo chính sách của Công ty

13. Tài sản

Công ty không có tài sản là các bất động sản. Tài sản của Công ty chủ yếu phương tiện vận tải, chiếm 99% tài sản của Công ty. Tính đến 30/09/2022, giá trị tài sản còn lại của phương tiện vận tải sau khi trích khấu hao là 1.159 tỷ đồng, bao gồm Kho nổi FSO Đại Hùng Queen giá trị 921,4 tỷ đồng và Tàu chở dầu Apollo giá trị 187,2 tỷ đồng. Các tài sản này hiện nay đang được làm tài sản đảm bảo cho các khoản vay của Công ty, cụ thể như sau:

- Kho nổi FSO Đại Hùng Queen 105.000 DWT được làm tài sản đảm bảo cho khoản vay dài hạn từ Tập đoàn Dầu khí Việt Nam thông qua Tổng Công ty Vận tải Dầu khí (PVTrans) với số tiền vay là 627 tỷ đồng. Thời hạn vay là 10 năm kể từ ngày 30/09/2015.

- Tàu chở dầu Apollo được làm tài sản đảm bảo cho khoản vay dài hạn từ Ngân hàng Phương Đông – Chi nhánh Tân Bình, với tổng hạn mức là 13 triệu USD. Tàu chở dầu Appllo là tài sản được hình thành từ khoản vay nêu trên, với thời hạn vay là 84 tháng (ngày đến hạn là 22/06/2026).

Bên cạnh đó, Công ty có tài sản đã hết khấu hao là tàu PVT Athena nhưng vẫn còn sử dụng cho đến thời điểm 30/06/2022. Hiện nay Công ty đã hoàn tất việc thanh lý tàu PVT Athena trong Quý 3 năm 2022.

Tàu chở dầu thô Apollo (Aframax) và một (01) kho nổi (FSO) PVN Đại Hùng Queen với tổng tải trọng khoảng 210.000 tấn, được Công ty khai thác ổn định với các hợp đồng dài hạn cho các đối tác trong và ngoài nước. Bên cạnh đó, Pacific cũng vinh dự nhận ủy thác khai thác thương mại hai (02) tàu chở dầu thô aframax của đơn vị chủ quản là Tổng Công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans) với tổng tải trọng hơn 200.000 tấn, thực hiện hợp đồng vận chuyển toàn bộ các lô dầu thô từ các mỏ ngoài khơi khu vực Vũng Tàu và Bình Thuận về NMLD Dung Quất cho Công ty CP Lọc Hóa Dầu Bình Sơn (BSR).

Với chất lượng dịch vụ ổn định và uy tín trên thị trường, Pacific là đơn vị được các đối tác trong và ngoài nước tin tưởng giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ vận chuyển, đảm bảo hiệu quả kinh tế cũng như kế hoạch sản xuất kinh doanh. Bên cạnh đội tàu sở hữu và các tàu được ủy thác, mỗi năm Pacific triển khai thuê gần 10 lượt tàu bổ sung từ các chủ tàu nước ngoài để đáp ứng nhu cầu vận chuyển phụ trội của các đối tác như BSR, Công ty TNHH Lọc Hóa Dầu Nghi Sơn (NSRP),…

14. Kế hoạch sản xuất kinh doanh, lợi nhuận và cổ tức trong các năm tiếp theo

14.1. Kế hoạch sản xuất kinh doanh, lợi nhuận và cổ tức giai đoạn 2022 - 2023

ĐVT: tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2022 (UTH)	Năm 2023
1	Doanh thu thuần	1.620	1.945
2	Lợi nhuận sau thuế	201	237
3	Vốn chủ sở hữu	1.636	2.039
4	Tỷ lệ lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	12,41%	12%
5	Tỷ lệ lợi nhuận sau thuế/vốn chủ sở hữu BQ	12,66%	13%
6	Cổ tức	10%	10%

(Nguồn: PVP)

Ghi chú: *Các chỉ tiêu kế hoạch SXKD hàng năm của công ty cổ phần thuộc thẩm quyền phê duyệt của HĐQT và thông qua tại ĐHĐCĐ.*

14.2.Một số căn cứ để đạt được các chỉ tiêu kế hoạch kinh doanh

Để đạt được các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh nêu trên, Pacific sẽ triển khai đầu tư theo kế hoạch để phát triển thêm phân khúc thị trường mới như : tham gia vận tải phân khúc tàu MR 45.000-55.000 DWT và vận chuyển LPG bằng tàu VLGC. Mở rộng lĩnh vực kinh doanh trên thị trường quốc tế trong giai đoạn 2022 -2023 đón đầu xu hướng thị trường phục hồi và tăng trưởng.

14.3.Kế hoạch đầu tư, dự án đã được Hội đồng quản trị (HĐQT), Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) thông qua

Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) và Hội đồng quản trị (HĐQT) công ty đã thông qua các dự án:

- Đầu tư 01 tàu VLCC (dự án đầu tư chuyển tiếp) hoặc 01 tàu VLGC (dự án đầu tư mới).
- Đầu tư 02 tàu chở dầu thô loại Aframax (dự án đầu tư chuyển tiếp).
- Đầu tư 02 tàu chở dầu thô loại MR (dự án đầu tư mới).

14.4.Kế hoạch tăng vốn điều lệ

Hiện nay Công ty chưa có kế hoạch tăng vốn điều lệ. Trong những năm tiếp theo, tùy thuộc vào tình hình hoạt động kinh doanh và đầu tư, Công ty sẽ có kế hoạch tăng vốn điều lệ thích hợp, đáp ứng nhu cầu mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như tối đa hóa lợi ích cho cổ đông.

15. Đánh giá của tổ chức tư vấn về kế hoạch lợi nhuận và cổ tức :

Là một tổ chức tư vấn chuyên nghiệp, Công ty TNHH Chứng khoán ACB (ACBS) đã tiến hành khảo sát, thu thập thông tin, nghiên cứu, phân tích một cách cẩn trọng và hợp lý cần thiết để đưa ra những đánh giá cần thiết về hoạt động kinh doanh của Công ty.

Dựa trên kết quả kinh doanh của Công ty qua các năm 2020, năm 2021 và cho đến Quý 3 năm 2022, khả năng triển khai và vận hành công tác tổ chức, quản lý doanh nghiệp, cùng với việc áp dụng đồng bộ các giải pháp phát triển kinh doanh, trong trường hợp nền kinh tế vĩ mô không có những biến động lớn và bất khả kháng tác động đến hoạt động

kinh doanh, thì kế hoạch lợi nhuận và cổ tức mà Công ty đưa ra là có tính khả thi.

Chúng tôi cũng xin lưu ý rằng, các ý kiến nhận xét nêu trên được đưa ra dưới góc độ đánh giá của một tổ chức tư vấn, dựa trên những cơ sở thông tin được thu thập có chọn lọc và dựa trên lý thuyết về tài chính chứng khoán mà không hàm ý bảo đảm giá trị của chứng khoán cũng như tính chắc chắn của những số liệu được dự báo. Nhận xét này chỉ mang tính tham khảo với nhà đầu tư, không đảm bảo chắc chắn cho kết quả thực hiện kế hoạch kinh doanh của Công ty cũng như bao hàm giá trị chứng khoán của Công ty.

16. Thông tin về những cam kết nhưng chưa thực hiện của tổ chức đăng ký niêm yết

Không có.

17. Các thông tin, các tranh chấp kiện tụng liên quan tới công ty mà có thể ảnh hưởng đến giá cả chứng khoán niêm yết

Công ty có doanh thu chưa ghi nhận với khách hàng Triliance Petrochemical Comapany (Hong Kong). Căn cứ báo cáo đề xuất 1898-17/KDKT/TL ngày 31/12/2017 về việc tạm thời chưa ghi nhận một số doanh thu của hợp đồng với khách hàng này theo hợp đồng ngày 21/01/2016 đã được Giám đốc phê duyệt, trong suốt thời gian từ năm 2017 đến nay, Công ty đã nhiều lần liên lạc để trao đổi và thông báo nhắc nhở người thuê tàu để xử lý khoản tiền còn tranh chấp. Tuy nhiên, Công ty vẫn không nhận được bất kỳ phản hồi nào từ người thuê tàu. Trên cơ sở đó, theo nguyên tắc thận trọng, Công ty vẫn chưa ghi nhận doanh thu đối với khách hàng Triliance Petrochemical Comapany tại Báo cáo tài chính năm 2020 và 2021.

Tháng 05/2022, Công ty đã quyết định đóng hồ sơ và ghi nhận khoản doanh thu 90.162,20 USD vào doanh thu khai thác tàu PVT Athena tại thời điểm trong quý 2 năm 2022. Đối với khoản chi phí phát sinh mà khách hàng yêu cầu, công ty đã thông báo từ chối ngay từ khi nhận được thông báo từ khách hàng. Cho đến nay khách hàng không tiếp tục khiếu nại và cũng không khấu trừ khoản tiền này vào cước thuê tàu.

V. CHỨNG KHOÁN NIÊM YẾT

1. Loại chứng khoán

Chứng khoán niêm yết là cổ phiếu phổ thông

2. Mệnh giá

Mệnh giá là: 10.000 đồng/cổ phần

3. Tổng số chứng khoán niêm yết

Tổng số chứng khoán niêm yết: 94.275.028 cổ phiếu

4. Số lượng cổ phiếu bị hạn chế chuyển nhượng

- Số lượng cổ phiếu bị hạn chế chuyển nhượng: 61.200.000 cổ phiếu
- Lý do hạn chế chuyển nhượng: Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí, là tổ chức có đại diện sở hữu giữ chức vụ Chủ tịch Hội đồng quản trị và thành viên Hội đồng quản trị tại PVP cam kết nắm giữ 100% số cổ phiếu sở hữu trong thời gian 6 tháng kể từ ngày giao dịch đầu tiên của cổ phiếu PVP trên HOSE và 50% số cổ phiếu này trong thời gian 6 tháng tiếp theo.

  Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí, gồm có những người đại diện sở hữu như sau:

  - ✓ *Ông Lê Mạnh Tuấn - Chủ tịch HĐQT, đại diện sở hữu 23.500.000 cổ phiếu*
  - ✓ *Ông Hoàng Đức Chính - Thành viên HĐQT kiêm Giám đốc, đại diện sở hữu 18.900.000 cổ phiếu*
  - ✓ *Ông Nguyễn Thế Dân - Thành viên HĐQT, đại diện sở hữu 9.400.000 cổ phiếu*
  - ✓ *Ông Bùi Văn Vinh - Thành viên HĐQT, đại diện sở hữu 9.400.000 cổ phiếu*
- Số lượng cổ phiếu bị hạn chế chuyển nhượng do cam kết nắm giữ như sau:

ĐVT: cổ phiếu; %

Stt	Tên Cổ đông	Số cổ phiếu sở hữu	Tỷ lệ sở hữu (%)	Số cổ phiếu cam kết nắm giữ 100% trong 06 tháng đầu tiên	Số cổ phiếu cam kết nắm giữ 50% trong 06 tháng tiếp theo
1	Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	61.200.000	64,92%	61.200.000	30.600.000
Tổng cộng		**61.200.000**	**64,92%**	**61.200.000**	**30.600.000**

5. Phương pháp tính giá

Giá tham chiếu dự kiến của cổ phiếu PVP được xác định dựa trên 2 phương pháp tính giá, bao gồm: tham khảo theo phương pháp giá trị sổ sách tại thời điểm 30/09/2022, phương pháp so sánh P/E và xác định giá tham chiếu theo phương pháp giá trị thị trường là bình quân giá tham chiếu của **30** (ba mươi) phiên giao dịch gần nhất trước khi hủy đăng ký giao dịch Upcom trên HNX. Giá tham chiếu theo phương pháp giá trị trường được xác định trên cơ sở hướng đến theo quy định tại Điểm a Khoản 1 Điều 109 Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020.

Lưu ý: Các phương pháp tính giá này chỉ mang tính chất tham khảo. Giá tham chiếu theo phương pháp giá trị thị trường sẽ phụ thuộc vào yếu tố cung cầu trên thị trường chứng khoán và thời điểm tính giá sẽ được xác định cụ thể sau khi cổ phiếu PVP bị hủy đăng ký giao dịch Upcom trên HNX.

❖ Phương pháp Giá trị sổ sách của cổ phiếu PVP

Giá trị sổ sách của cổ phiếu PVP được tính theo công thức sau:

$$\text{Giá trị 1 cổ phiếu} = \frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Số lượng cổ phiếu đang lưu hành}}$$

STT	Khoản mục	Số liệu theo BCTC đến 30/09/2022
1	Vốn chủ sở hữu (triệu đồng)	1.642.067
2	Tổng số cổ phiếu đang lưu hành	94.275.028
3	Giá trị sổ sách (đồng)	17.418

(Nguồn: BCTC Quý 3/2022 của Công ty)

❖ Phương pháp so sánh P/E

P/E (Price to Earning Ratio) là chỉ số giá trên thu nhập. Phương pháp so sánh P/E được tính toán tham khảo dựa trên các doanh nghiệp cùng ngành có hoạt động trong lĩnh vực vận tải dầu khí, tương tự với hoạt động của PVP. Thông tin về chỉ tiêu P/E của các doanh nghiệp được thu thập từ trang thông tin điện tử "Cafef" và chỉ mang tính chất tham khảo và thông tin EPS của PVP được tham chiếu từ BCTC kiểm toán 2021. Theo đó, giá tham khảo của PVP theo phương pháp so sánh P/E được tính toán dựa vào chỉ số P/E bình quân

của các doanh nghiệp cùng ngành và chỉ số EPS của PVP, cụ thể như sau:

STT	Công ty trong cùng ngành	Mã chứng khoán	P/E (lần)
1.	Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	PVT	12,14
2.	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương	PTT	21,06
3.	Công ty cổ phần Vận tải Sản phẩm khí quốc tế	GSP	10,52
4.	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam	VOS	5,43
	P/E bình quân		**12,29**

Giá cổ phiếu PVP tính theo phương pháp so sánh P/E

STT	Chỉ tiêu	Giá trị	Ghi chú
1.	EPS của PVP (đồng)	1.961	
2.	P/E bình quân (lần)	12,29	
3.	Giá của PVP theo phương pháp so sánh P/E (đồng)	24.096	(3) = (1) x (2)

❖ **Phương pháp giá theo thị trường**

Phương pháp theo giá thị trường được xác định theo thực tế giao dịch của cổ phiếu PVP đang giao dịch Upcom trên HNX. Giá cổ phiếu PVP theo phương pháp thị trường là bình quân giá tham chiếu của 30 phiên giao dịch. Mức giá bình quân giá tham chiếu 30 phiên giao dịch Upcom của PVP từ ngày 07/11/2022 đến ngày 16/12/2022 là: 9.163 đồng/cổ phiếu.

❖ **Giá tham chiếu trong ngày giao dịch đầu tiên trên Sở GDCK TP. HCM:**

Giá tham chiếu trong ngày giao dịch đầu tiên trên HOSE được xác định trên cơ sở hướng đến theo quy định tại Điểm a Khoản 1 Điều 109 Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020. Theo đó, Công ty quyết định về nguyên tắc xác định giá tham chiếu trong ngày giao dịch đầu tiên trên HOSE theo Nghị quyết số 23/NQ-TBD-HĐQT ngày 20/09/2022 của Hội đồng quản trị. Giá tham chiếu trong ngày đầu tiên cổ phiếu PVP giao dịch trên HOSE là: bình quân giá tham chiếu của **30** (ba mươi) phiên giao dịch gần nhất trên HNX trước khi hủy đăng ký giao dịch Upcom.

Mức giá tham chiếu chính thức trong ngày giao dịch đầu tiên của cổ phiếu PVP sẽ được xác định lại sau khi HOSE cấp quyết định niêm yết và cổ phiếu PVP được hủy đăng ký giao dịch Upcom. Công ty sẽ thông báo đến HOSE về mức giá tham chiếu chính thức

và thực hiện công bố thông tin theo quy định.

6. Giới hạn về tỷ lệ nắm giữ đối với người nước ngoài

Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương là một công ty đại chúng, do đó tỷ lệ sở hữu của nhà đầu tư nước ngoài phải tuân thủ quy định tại Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 quy định thi hành một số điều của Luật Chứng khoán và các văn bản pháp luật có liên quan đến tỷ lệ sở hữu của nhà đầu tư nước ngoài.

Hiện nay, tỷ lệ sở hữu của nhà đầu tư nước ngoài tối đa tại PVP là 0% (theo văn bản số 6916/UBCK-PTTT ngày 14/10/2022 của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước).

7. Các loại thuế có liên quan

Thuế áp dụng cho hoạt động kinh doanh của Công ty

Hoạt động kinh doanh của Công ty phải chịu các mức thuế suất theo quy định của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, Luật Thuế giá trị gia tăng và các văn bản hướng dẫn có liên quan.

Các loại thuế mà Công ty đang nộp theo quy định gồm:

- ✓ **Thuế Thu nhập doanh nghiệp:** Công ty thực hiện nộp thuế Thu nhập doanh nghiệp theo Nghị định 218/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 26/12/2013 hướng dẫn thi hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp. Bắt đầu từ ngày 01/01/2016, Công ty áp dụng mức thuế suất 20% trên thu nhập chịu thuế.
- ✓ **Thuế Giá trị gia tăng:** Công ty thực hiện nộp thuế đối với hoạt động sản xuất, kinh doanh theo quy định của Luật thuế giá trị gia tăng năm 2008 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế giá trị gia tăng năm 2013 và các văn bản hướng dẫn thi hành.

Thuế liên quan đến nhà đầu tư, cổ đông của Công ty

✓ Đối với nhà đầu tư cá nhân

Theo quy định của Luật Thuế thu nhập cá nhân 2007, Luật sửa đổi bổ sung của Luật Thuế thu nhập cá nhân năm 2012 và các văn bản hướng dẫn hiện hành, các khoản thu nhập chịu thuế thu nhập cá nhân bao gồm: thu nhập từ đầu tư vốn (lợi tức cổ tức) và thu nhập từ chuyển nhượng vốn (thu nhập từ chuyển nhượng chứng khoán).

✓ Đối với nhà đầu tư tổ chức

Nhà đầu tư là tổ chức đăng ký kinh doanh tại Việt Nam phải chịu một khoản thuế

đóng trên phần chênh lệch giá khi bán cổ phiếu như sau: Thuế thu nhập từ chênh lệch giá do bán cổ phiếu = Thu nhập chịu thuế x Thuế suất. Trong đó:

- Thu nhập chịu thuế = Tổng giá trị chứng khoán bán ra trong kỳ - Tổng giá mua chứng khoán được bán ra trong kỳ - Chi phí mua bán chứng khoán.
- Thuế suất = Thuế suất thuế TNDN của tổ chức đầu tư.

Nhà đầu tư là tổ chức nước ngoài không có đăng ký kinh doanh tại Việt Nam, chỉ mở tài khoản giao dịch chứng khoán tại Việt Nam phải chịu một khoản thuế khoán khi bán cổ phiếu như sau: Thuế khoán từ việc bán cổ phiếu = Tổng giá trị cổ phiếu bán ra của từng giao dịch chuyển nhượng x 0,1%.

VI. CÁC ĐỐI TÁC LIÊN QUAN TỚI VIỆC NIÊM YẾT

TỔ CHỨC KIỂM TOÁN

Công ty TNHH Deloitte Việt Nam

Địa chỉ: Tầng 18, Tòa nhà Times Square, 57-69F Đồng Khởi, Phường Bến Nghé, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh

Điện thoại: (028) 7101 4555 Fax: (028) 3910 0750

Website: www.deloitte.com/vn

TỔ CHỨC TƯ VẤN

Công ty TNHH Chứng khoán ACB (ACBS)

Địa chỉ: Tầng 3, Tòa nhà Léman, số 117 Nguyễn Đình Chiểu, Quận 3, TP. HCM

Điện thoại: (028) 7300 7000 Fax: (028) 7300 3751

Website: www.acbs.com.vn

VII. GIỚI THIỆU DANH MỤC CÁC VĂN BẢN PHÁP LUẬT CÓ LIÊN QUAN

STT	VĂN BẢN PHÁP LUẬT CÓ LIÊN QUAN
1	Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020
2	Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 ngày 26/11/2019
3	Luật Đầu tư số 67/2014/QH13 ngày 26/11/2014 và các văn bản hướng dẫn thi hành
4	Luật thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03/6/2008, Luật số 32/2013/QH13 ngày 19/6/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế thu nhập doanh nghiệp và các văn bản hướng dẫn thi hành
5	Luật Quản lý thuế số 78/2006/QH11 ngày 29/11/2006
6	Luật số 71/2014/QH13 ngày 26/11/2014 về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật về thuế
7	Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán
8	Thông tư số 96/2020/TT-BTC ngày 16/11/2020 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn công bố thông tin trên thị trường chứng khoán
9	Quyết định số 17/QĐ-HĐTV ngày 31/03/2022 của Hội đồng thành viên Sở Giao dịch Chứng khoán Việt Nam về việc ban hành Quy chế Niêm yết và giao dịch chứng khoán niêm yết
10	Và một số văn bản pháp luật khác có liên quan

VIII. PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Bản sao hợp lệ Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp

Phụ lục 2. Nghị quyết ĐHĐCĐ thông qua việc niêm yết

Phụ lục 3. Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty

Phụ lục 4. Danh sách cổ đông, tóm tắt sổ cổ đông

Phụ lục 5. Báo cáo tài chính kiểm toán năm 2020 và 2021

Phụ lục 6. Báo cáo tài chính Quý 3/2022

Và các phụ lục khác

TP. HCM, ngày 19 tháng 12 năm 2022

ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC ĐĂNG KÝ NIÊM YẾT

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

GIÁM ĐỐC

HOÀNG ĐỨC CHÍNH

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

LÊ MẠNH TUẤN

TRƯỞNG BAN KIỂM SOÁT

HUỲNH THỊ HỒNG HẠNH

KẾ TOÁN TRƯỞNG

PHAN PHONG PHÚC

ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC TƯ VẤN

CÔNG TY TNHH CHỨNG KHOÁN ACB (ACBS)

TỔNG GIÁM ĐỐC

CÔNG TY TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN CHỨNG KHOÁN ACB

Nguyễn Đức Hoàn