

DỰ THẢO

**BÁO CÁO
KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2024
VÀ KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025**

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG

Giám đốc Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific) xin báo cáo Đại hội đồng cổ đông Báo cáo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2024 và kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025 của Công ty như sau:

I. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN KẾ HOẠCH NĂM 2024

1. Đặc điểm tình hình kinh tế chính trị và thị trường vận tải năm 2024

Tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2024 đạt 3,2%, cao hơn 0,1% so với mức tăng trưởng năm 2023. Trong đó, các nền kinh tế mới nổi tại Châu Á có động lực phát triển mạnh mẽ hơn, những quốc gia phát triển lại đang phải đối mặt với chính sách tiền tệ thắt chặt và áp lực lạm phát kéo dài khiến tăng trưởng kinh tế chậm lại. Bên cạnh đó, dòng chảy chuyển đổi năng lượng toàn cầu đang ngày càng mạnh mẽ, mở đường cho sự lên ngôi của các nguồn nhiên liệu sạch thay thế. Những điều này ảnh hưởng đáng kể đến nhu cầu dầu mỏ toàn cầu, khi các ngành công nghiệp nặng, vận tải và tiêu dùng dân hướng tới các giải pháp năng lượng thân thiện hơn với môi trường.

Trong nửa đầu năm 2024, những biến động địa chính trị như xung đột Nga-Ukraine, căng thẳng Israel và các tổ chức hồi giáo đã ảnh hưởng không nhỏ tới thị trường dầu mỏ và thị trường vận tải biển. Các cuộc tấn công trực tiếp vào nhà máy lọc hóa dầu, các vụ tấn công tàu biển của phiến quân Houthis tại Biển Đỏ, cộng thêm việc OPEC+ duy trì chính sách cắt giảm sản lượng từ đầu năm 2024 đã đẩy giá dầu lên cao, trong đó dầu Brent đạt đỉnh 93 USD/thùng vào tháng 4/2024, giá dầu WTI đạt 86,91 USD/thùng, kéo theo giá nhiên liệu tại Singapore đạt đỉnh vào thời điểm giữa năm ở mức 655 USD/MT đối với dầu VLSFO và 820 USD/MT đối với dầu MGO. Tuy nhiên, việc gia tăng sản lượng dầu từ các quốc gia ngoài OPEC+ như Mỹ, Guyana và Canada đã phần nào bù đắp cho lượng cắt giảm của OPEC+, cùng với nhu cầu dầu mỏ toàn cầu không có dấu hiệu cải thiện và yêu cầu về tính bền vững trong vấn đề an ninh năng lượng tại các quốc gia khiến cho giá dầu thô và dầu sản phẩm suy giảm vào nửa cuối năm 2024. Cụ thể, giá dầu Brent trung bình đạt 75 USD/thùng và giá dầu VLSFO đạt 570–590 USD/MT, dầu MGO đạt 650–680 USD/MT trong Quý IV/2024.

Đối với thị trường vận tải biển, năm 2024 cũng chứng kiến nhiều sự biến động khi xu hướng tăng là chủ đạo trong nửa đầu năm và có dấu hiệu dịu lại trong những tháng cuối năm. Cụ thể như giá cước tàu dầu phân khúc Aframax kỳ hạn 1 năm trong Quý 4/2024 giảm 15% so với cùng kỳ năm 2023, 18% so với tháng 01/2024 và tương ứng giảm 14%–20% với phân khúc tàu MR. Dù vậy, nhìn chung năm 2024 vẫn là một năm tích cực đối với toàn bộ thị trường vận tải dầu thô, dầu sản phẩm, với thu nhập bình quân ngày tàu Aframax (TCE) từ tháng 01

đến tháng 10/2024 vẫn duy trì trên 37.000 USD/ngày, cao hơn 26% so với mức trung bình 10 năm.

Đối với thị trường trong nước, từ giữa tháng 3 đến đầu tháng 5/2024, Nhà máy Lọc dầu (NMLD) Dung Quất tiến hành thực hiện bảo dưỡng định kỳ lần 5 (TA5) với công suất được duy trì ở mức trung bình 99–100% so với thiết kế và có thời điểm tăng lên 108–111% sau bảo dưỡng để đảm bảo nguồn cung cho thị trường. Nhằm đáp ứng nhu cầu đầu vào cho Nhà máy, Pacific đã sử dụng hiệu quả hai tàu PVT Hera, PVT Mercury và kết hợp với hai chuyến tàu thuê ngoài, thực hiện tổng cộng 61 chuyến trong năm, vận chuyển hơn 5,2 triệu tấn dầu thô nội địa, đáp ứng gần 70% nhu cầu của Nhà máy, đảm bảo tiến độ, an toàn tuyệt đối và không phát sinh sai sót hay tranh chấp.

2. Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2024

2.1. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2024

Với sự nỗ lực của Ban lãnh đạo và tập thể CBNV, Công ty Pacific đã chủ động, linh hoạt thực hiện các giải pháp nhằm tận dụng cơ hội thị trường đồng thời ứng phó với các khó khăn giúp bảo đảm hoạt động sản xuất ổn định, an toàn, hiệu quả và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch năm 2024 được giao, cụ thể là:

Đvt: Triệu VND

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2024	Thực hiện năm 2024	Tỷ lệ % hoàn thành
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4/3)
1	Doanh thu	1.700.000	1.852.609	109%
2	Chi phí	1.480.000	1.584.371	103%
3	Lợi nhuận trước thuế	220.000	268.238	122%
4	Lợi nhuận sau thuế	176.000	207.100	118%
5	Nộp ngân sách nhà nước	56.400	89.131	158%

2.2. Phân tích kết quả SXKD theo từng lĩnh vực hoạt động

a. Vận tải dầu thô:

Đối với hoạt động vận tải dầu thô quốc tế, Công ty Pacific đã khai thác tàu Apollo worldwide theo hợp đồng TC với mức giá tương đối tốt, đặc biệt là trong giai đoạn cuối năm 2024 khi thị trường suy yếu, Pacific vẫn tìm kiếm được khách hàng lớn để ký hợp đồng TC mới với mức cước cao. Ngoài ra, trong năm 2024, tranh thủ thời gian xen kẽ của các hợp đồng cho thuê tàu, Pacific đã đưa tàu đi docking định kỳ IS lần 4 tại Dung Quất Shipyard với thời gian hoàn thành vượt tiến độ dự kiến và chi phí thấp hơn so với kế hoạch được phê duyệt, nhờ đó hiệu quả của mảng vận tải dầu thô quốc tế được tối ưu và đóng góp lớn vào doanh thu và lợi nhuận chung của Công ty trong năm qua.

Trong nước, Pacific đã phối hợp với BSR bố trí linh hoạt 02 tàu dầu thô của Tổng Công ty PVTrans là PVT Mercury, PVT Hera thường trực khai thác vận chuyển dầu thô từ các mỏ trong nước về nhà máy lọc dầu Dung Quất, kết hợp thuê 02 chuyến tàu ngoài để tối ưu hiệu quả khai thác, không để xảy ra sự cố, đảm bảo an toàn cho tàu và cho các mỏ, đáp ứng nguyên liệu đầu vào cho Nhà máy. Pacific đảm bảo chất lượng quản lý, khai thác các tàu dầu thô của PVTrans đủ điều kiện đáp ứng Hợp đồng vận chuyển với BSR cho giai đoạn 2025–2026.

b. Vận tải dầu sản phẩm:

Cho đến cuối năm 2024, Công ty Pacific đang sở hữu 02 tàu vận tải dầu sản phẩm là tàu Pacific Era và tàu Pacific Pride. Trong đó, tàu Pacific Era được khai thác trên thị trường quốc tế theo hợp đồng TC, tàu Pacific Pride sau khi được đầu tư vào tháng 10/2024 đã đưa vào khai thác trong Pool Hafnia, hoạt động tại khu vực Âu – Mỹ – nơi có các quy định khắt khe về an toàn, kỹ thuật.

Ngoài ra, Công ty vẫn đang nỗ lực tiếp tục nâng cao trình độ đội ngũ thuyền viên và hoàn thiện hệ thống quản lý tàu theo chuẩn mực quốc tế để tăng năng lực cạnh tranh, và từng bước khẳng định uy tín, chất lượng đối với các Charterers, các Oil Majors lớn.

c. Dịch vụ Kho chứa nổi FSO:

Công ty tiếp tục sử dụng tàu FSO PVN Đại Hùng Queen để cung cấp dịch vụ kho chứa nổi cho PVEP phục vụ khai thác mỏ Đại Hùng. Trong năm qua, Công ty đã phối hợp với đơn vị liên quan quản lý, vận hành đảm bảo duy trì tình trạng kỹ thuật tốt cho tàu hoạt động ổn định với thời gian uptime đạt 100%, góp phần quan trọng vào hiệu quả sản xuất kinh doanh chung của Công ty.

d. Dịch vụ vận chuyển khác:

Tiếp nối thành công của năm 2023, năm 2024, Pacific đã tham gia thu xếp vận chuyển 11 chuyến hàng từ Kuwait về Việt Nam cho Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn (NSRP) bằng tàu VLCC, đồng thời bám sát nhu cầu để duy trì cung cấp dịch vụ cho khách hàng và chuẩn bị sẵn sàng các phương án, nguồn lực để tham gia hợp đồng vận chuyển (COA) dầu thô cho NSRP bằng tàu VLCC ngay khi có cơ hội.

2.3. Kết quả thực hiện đầu tư năm 2024

Công ty đã chủ động chuẩn bị về thủ tục đầu tư các dự án ngay từ đầu năm 2024. Tuy nhiên, cùng với sự biến động của giá cước, giá tàu liên tục tăng cao và nhanh hơn mức tăng giá cước, thị trường SnP tàu Aframax và tàu MR có nhiều bất lợi cho người mua khi số lượng chào bán không nhiều, việc tìm kiếm các tàu đáp ứng TMDT và mang lại hiệu quả cho dự án theo kế hoạch gặp nhiều trở ngại.

Mặc dù vậy, với sự chủ động, nhanh chóng nắm bắt và linh hoạt tận dụng cơ hội của thị trường, Công ty Pacific đã đầu tư thành công 01 tàu dầu/hóa chất MR số 2 – Pacific Pride vào tháng 10/2024 với tổng mức đầu tư là 27,6 triệu USD.

Chi tiết kết quả thực hiện các dự án đầu tư trong năm 2024 như sau:

Dvt: Triệu USD

Stt	Tên dự án	KH đầu tư năm 2024			Thực hiện đầu tư năm 2024			Ghi chú
		Tổng mức đầu tư	Trong đó		Tổng mức đầu tư	Trong đó		
			Vốn CSH	Vốn vay + khác		Vốn CSH	Vốn vay + khác	
1	Dự án chuyển tiếp & Bổ sung chủng loại	56,00	17,04	38,96	27,61	8,43	19,18	
	Đầu tư 02 Tàu MR (45.000 – 55.000 DWT)	56,00	17,04	38,96	27,61	8,43	19,18	T10/2024 đã đầu tư 01 Tàu MR - Pacific Pride

Stt	Tên dự án	KH đầu tư năm 2024			Thực hiện đầu tư năm 2024			Ghi chú
		Tổng mức đầu tư	Trong đó		Tổng mức đầu tư	Trong đó		
			Vốn CSH	Vốn vay + khác		Vốn CSH	Vốn vay + khác	
2	Dự án Đầu tư mới 2024	56,00	16,92	39,08				
	Đầu tư 01 Tàu Aframax (80.000 – 120.000 DWT)	56,00	16,92	39,08				
	Hoặc Đầu tư 02 Tàu MR (Trọng tải 45.000 – 55.000 DWT)							
3	Tổng mức đầu tư (1+2)	112,00	33,96	78,04	27,61	8,43	19,18	

2.4. Công tác tái cấu trúc

Về cơ cấu tổ chức bộ máy: Trong năm 2024, Công ty đã kiện toàn bộ máy quản lý với đầy đủ các phòng chức năng của một đơn vị shipping, tự chủ về công tác quản lý kỹ thuật, an toàn và thuyền viên. Đây là tiền đề quan trọng cho định hướng phát triển của công ty, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ, uy tín của Công ty đối với khách hàng, đối tác trong thời gian tới.

Về công tác tài chính: Công ty Pacific tiếp tục thực hiện khấu hao nhanh hợp lý giá trị tàu Apollo, đồng thời rút ngắn thời gian khấu hao 1 năm xuống còn 14 năm đối với tàu FSO nhằm tranh thủ giai đoạn thuận lợi của thị trường, thu hồi vốn phục vụ công tác tái đầu tư trong thời gian tới và chủ động ứng phó nếu thị trường diễn biến bất lợi trong giai đoạn sau này.

Bên cạnh đó, sau một khoảng thời gian Công ty Pacific niêm yết trên sàn HOSE từ ngày 17/01/2023, mã chứng khoán PVP của Công ty đã lọt vào rổ chỉ số MSCI Frontier Market Small Cap Index thuộc tổ chức Morgan Stanley Capital International (MSCI) của Hoa Kỳ trong kỳ review tháng 11/2024. Đây là một tín hiệu khá tích cực giúp nâng cao khả năng thu hút thêm dòng vốn ngoại, kể cả từ các quỹ đầu tư,... góp phần mang lại hỗ trợ vốn tốt cho chiến lược đầu tư đội tàu ngày càng mở rộng của Pacific. Điều này sẽ giúp cho lộ trình thực hiện kế hoạch tái cấu trúc Công ty được tiếp cận với các cổ đông chiến lược có nguồn lực tài chính tốt và có kinh nghiệm về lĩnh vực vận tải, đặc biệt giúp phát triển lĩnh vực mới có nhiều tiềm năng và phù hợp xu hướng tương lai như vận chuyển LNG/LPG lạnh.

2.5. Công tác nhân sự, đào tạo và nâng cao năng lực quản lý, quản trị

- Tính đến cuối năm 2024, nhân sự làm việc tại Pacific đã được bổ sung tương đối đầy đủ bao gồm cả Khối văn phòng và Khối thuyền viên công tác trên tàu Apollo, Pacific Era và Pacific Pride. Trong đó, 100% lao động đã qua đào tạo, CBNV có trình độ Đại học và trên Đại học chiếm trên 59% tổng số CBNV, trong số này tập trung chủ yếu vào các nhóm ngành Hàng hải và Kinh tế; Lao động tại Công ty đa số là trẻ dưới 40 tuổi, chiếm 64%, được đào tạo bài bản, có kinh nghiệm nhất định trong lĩnh vực chuyên môn. Đối với Khối thuyền viên, Công ty đã chủ động tuyển dụng, ký hợp đồng, quản lý trực tiếp và đào tạo, nâng cao trình độ nhằm đảm bảo khả năng vận hành tàu và đáp ứng các yêu cầu của khách hàng, quy định của chính quyền nơi cảng bốc - dỡ.

- Trong năm 2024, Công ty đã triển khai các khoá đào tạo nội bộ và cử CBNV tham gia các khóa đào tạo/hội thảo bên ngoài để bồi dưỡng nâng cao năng lực, cập nhật kiến thức chuyên môn.

- Ngoài ra, Pacific tiếp tục triển khai công tác quản trị, quản lý và tập trung thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm như: Công tác quản lý kỹ thuật; quản lý thuyền viên; Công tác quản lý tiêu hao nhiên liệu của đội tàu dầu thô PVTrans; Công tác quản lý tài chính, quản lý công nợ khách hàng. Đồng thời, Công ty cũng chú trọng triển khai chuyển đổi số nhằm nâng cao công tác quản lý, quản trị theo lộ trình triển khai cụ thể và tích hợp, đồng bộ thông tin/dữ liệu hóa SXKD.

2.6. Công tác hoạt động của các đoàn thể, an sinh xã hội

Trong năm 2024, Công ty đã tổ chức các chương trình cho CBNV và người thân như: teambuilding tại Đà Nẵng, tặng quà nhân ngày sinh nhật, tặng quà cho các cháu ngày quốc tế thiếu nhi, Trung thu, tổ chức tiệc cuối năm, đồng thời tạo điều kiện để CBNV tham gia các hoạt động văn hóa văn nghệ, thể dục thể thao và các phong trào thi đua khác ...

Bên cạnh đó, Công ty cũng tích cực tham gia các hoạt động an sinh xã hội như hiến máu nhân đạo, tài trợ kinh phí xây dựng trường THCS Thanh Lĩnh (Thanh Chương, Nghệ An), trường THCS Vĩnh Lập (Thanh Hà, Hải Dương), tài trợ xây dựng thang máy cho Trung tâm Phục hồi chức năng và Trợ giúp trẻ khuyết tật TP.HCM, thăm và tặng quà cho trẻ em, người già neo đơn tại Trung tâm bảo trợ xã hội Tỉnh Quảng Nam, ủng hộ đồng bào Miền Bắc thiệt hại do bão số 3 (Yagi), ủng hộ các quỹ An sinh xã hội chung của Tập đoàn....

3. Đánh giá kết quả đạt được

Mặc dù có những thách thức nhất định, nhìn chung, năm 2024 vẫn được đánh giá là một năm thuận lợi cho ngành vận tải biển nói chung và vận tải dầu khí nói riêng. Với lợi thế là đơn vị có kinh nghiệm lâu năm trong lĩnh vực vận tải dầu thô, cùng mối quan hệ sâu rộng với các Oil Major uy tín, đặc biệt là sự quyết tâm, đoàn kết của tập thể Lãnh đạo và Người lao động Công ty trong công tác quản lý, điều hành và thực thi nhiệm vụ, đi kèm những giải pháp linh hoạt, tận dụng sự tích cực của thị trường, phát huy ưu thế từ nội lực. Trong năm 2024, Pacific đã đạt được những kết quả nổi bật, cụ thể là:

- Hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh 2024, với doanh thu về đích trước 20 ngày đạt 105% kế hoạch được giao, lợi nhuận về đích trước 3 tháng, đạt 122% kế hoạch năm, nộp ngân sách Nhà nước đạt 156% so với kế hoạch.
- Đầu tư thành công tàu Pacific Pride vào tháng 10/2024 và được đưa ngay vào khai thác quốc tế ngay sau khi đầu tư.
- 100% các tàu do Công ty quản lý, khai thác và hoặc sở hữu hoạt động an toàn, liên tục, không có sự cố kỹ thuật dừng tàu, không có ngày dừng tàu thương mại.
- Tự chủ trong công tác quản lý kỹ thuật, an toàn, thuyền viên, với đầy đủ hệ thống quy trình về quản lý, khai thác tàu, đáp ứng yêu cầu của các Oil Major. Trong đó, hệ thống quản lý TMSA mức 2.0 được Oil Major ENOC đánh giá và công nhận vào tháng 10/2024.
- Hoàn thành sửa chữa định kỳ tàu Apollo với chi phí thực hiện thấp hơn ngân sách đã được phê duyệt. Các tàu đều đảm bảo hoạt động khai thác tàu liên tục, không ảnh hưởng kế hoạch thuê/cho thuê tàu.
- Hoàn thành nhiệm vụ giữ vững 100% thị phần vận chuyển dầu thô trong nước. Phối hợp tốt với Tổng Công ty và đơn vị quản lý kỹ thuật trong công tác quản lý, khai thác đội tàu dầu thô PVTrans, đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của khách hàng BSR.
- Hoàn thành tăng vốn điều lệ từ 942 tỷ lên 1.037 tỷ, tuân thủ các quy định của Pháp luật, cơ quan hữu quan, đảm bảo sẵn sàng nguồn vốn cho các dự án đầu tư của Công ty.

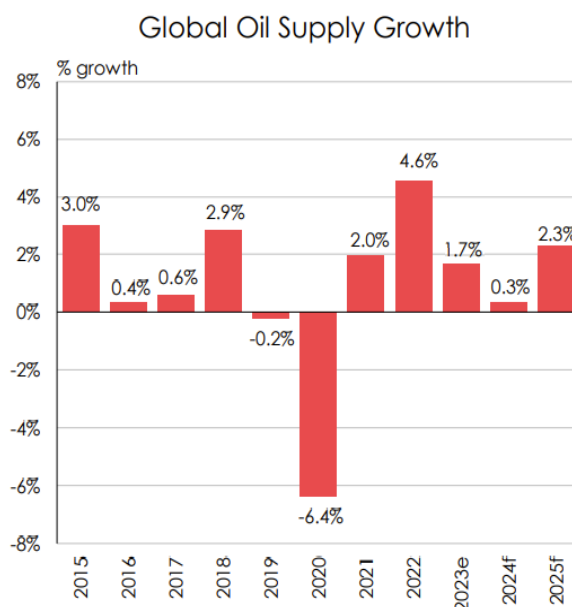
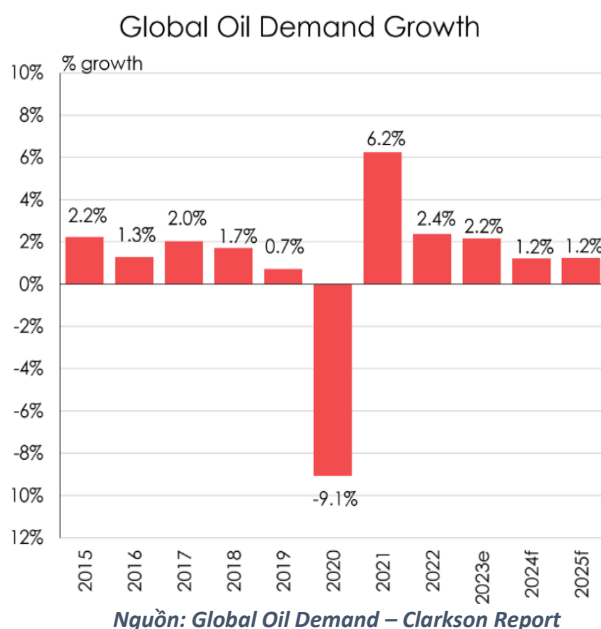
- Triển khai chiến lược chuyển đổi số tại đơn vị nhằm thay đổi công tác quản lý, quản trị tại đơn vị theo hướng cơ sở dữ liệu tập trung và đồng bộ trong toàn hệ thống, ứng dụng văn phòng điện tử và quản lý văn thư (Idoc)/quản lý tài chính kế toán (Fast Business online), quản trị doanh nghiệp ERP và phần mềm quản lý đội tàu để nâng cao hiệu quả kinh doanh và quản lý, giảm thiểu các báo cáo thủ tục hành chính.
- Xây dựng được bộ máy tổ chức quản lý gọn nhẹ, nội bộ đoàn kết. Cơ cấu tổ chức của Công ty được kiện toàn với đầy đủ các phòng ban của một đơn vị shipping, nhân sự từng bước được tuyển dụng/bổ nhiệm để đáp ứng yêu cầu công việc.
- Năm 2024, cổ phiếu của PACIFIC lọt vào rổ chỉ số MSCI Frontier Market Small Cap Index tháng 11/2024, năm thứ 7 liên tiếp nằm trong Top 500 doanh nghiệp lợi nhuận tốt nhất Việt Nam và lần thứ 6 đạt Top 10 công ty uy tín ngành logistics, vận tải hàng hóa.
- Năm thứ 7 liên tiếp nằm trong top 500 doanh nghiệp có lợi nhuận tốt nhất Việt Nam.
- Lần thứ 6 đạt top 10 Công ty uy tín ngành logistics, vận tải hàng hoá.
- Đạt giải thưởng “Công ty quản trị tốt năm 2024” của Tổng Công ty.

II. PHƯƠNG HƯỚNG NHIỆM VỤ KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2025

1. Dự báo đặc điểm tình hình và nhu cầu thị trường năm 2025

Trong năm 2025, dự báo tích cực đối với tăng trưởng kinh tế toàn cầu sẽ kéo theo nhu cầu dầu tăng khoảng 1,2% lên 104,3 triệu thùng/ngày. Tuy nhiên theo OPEC và IEA, về dài hạn nhu cầu dầu sẽ bị hạn chế tăng trưởng do sự chuyển dịch sang các nguồn năng lượng tái tạo và nhu cầu từ những quốc gia có lượng tiêu thụ lớn như Trung Quốc có xu hướng chững lại.

Trong khi đó, nhờ sự phục hồi sản lượng của OPEC+, nguồn cung được dự báo sẽ tăng trưởng 2,3% lên 104,6 triệu thùng/ngày. Theo IEA, OPEC có thể tạo ra thặng dư 1,05 triệu thùng/ngày vào năm 2025 và trong trường hợp quyết định không cắt giảm sản lượng được thực hiện từ đầu năm 2025, OPEC+ sẽ tạo ra thặng dư lên đến 2,07 triệu thùng/ngày. Bên cạnh đó là sự gia tăng nguồn cung từ các quốc gia sản xuất ngoài OPEC như Guyana, Brazil, và Na Uy có thể làm tăng nguồn hàng vận chuyển.



Triển vọng thị trường vận tải dầu trong năm 2025 tiếp tục diễn biến phức tạp và có sự phân hóa giữa các phân khúc tàu. Đối với lĩnh vực tàu dầu thô, mặc dù có nhiều trở ngại từ các yếu tố kinh tế, địa chính trị, thị trường vận tải tàu dầu thô vẫn tương đối tích cực trong năm 2025. Nhu cầu tàu chở dầu thô dự báo khả quan với khối lượng dầu thô vận chuyển bằng đường biển toàn cầu dự kiến tăng khoảng 2,1%, nhờ đà tăng xuất khẩu từ Kazakhstan cùng với sản lượng bổ sung từ OPEC+ khi các đợt cắt giảm được gỡ bỏ đến hết năm 2025 giúp cải thiện tâm lý thị trường. Tuy nhiên, cũng cần tính đến nhiều kịch bản biến động khác trên thị trường. Đáng chú ý, nhu cầu dầu tại Trung Quốc – quốc gia đóng góp khoảng 40% mức tăng trưởng tiêu thụ toàn cầu – đang có dấu hiệu suy giảm, tạo ra áp lực nhất định đối với thị trường vận tải dầu thô. Tuy vậy, xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ trong dòng thương mại xuyên Đại Tây Dương – châu Á được kỳ vọng sẽ đóng vai trò bù đắp quan trọng. Cụ thể, tổng khối lượng dầu thô xuất khẩu bằng đường biển từ Mỹ, Brazil và Guyana sang châu Á dự kiến tăng 78% vào năm 2025 so với mức năm 2019. Cùng với đó, sự hạn chế về nguồn cung đội tàu trong ngắn hạn được thấy khi tốc độ tăng trưởng đội tàu thương mại chỉ đạt 1,2% so với mức tăng 2,4% của nhu cầu vận chuyển, tiếp tục là yếu tố hỗ trợ tích cực cho thị trường vận tải dầu thô toàn cầu.

Đối với phân khúc tàu dầu sản phẩm, thị trường tàu chở dầu sản phẩm được dự báo trải qua giai đoạn điều chỉnh trầm lắng hơn sau một thời gian dài duy trì mức thu nhập cao ổn định. Nguyên nhân đến từ xu hướng giảm nhu cầu dầu toàn cầu gây áp lực ảnh hưởng trực tiếp đến lượng dầu cần vận chuyển và tình trạng ngừng hoạt động của các nhà máy lọc dầu ở Nga gây gián đoạn nguồn cung và nhu cầu sử dụng tàu dầu sản phẩm. Mặc dù vậy, yếu tố hỗ trợ cơ bản cho thị trường trong thời gian tới vẫn là việc định lại tuyến Biển Đỏ. Trong bối cảnh xung đột tại khu vực này, việc định lại tuyến sẽ giúp tăng khoảng 5% khối lượng hoạt động thương mại tính theo tấn-hải lý, từ đó cải thiện nhu cầu sử dụng tàu. Bên cạnh đó, năng lực đội tàu được dự báo tăng 5,6% trong khi nhu cầu vận chuyển dầu sản phẩm (tính theo trọng tải DWT) chỉ được kỳ vọng tăng 2,9% đã tạo ra sự chênh lệch cung – cầu, nơi năng lực đội tàu gia tăng mạnh mẽ hơn so với nhu cầu thực tế, dẫn đến dư thừa nguồn cung tàu, ảnh hưởng đến giá cước vận tải trong thời gian tới.

Đối với thị trường trong nước, năm 2025, NMLD Dung Quất dự kiến hoạt động ở mức 105-108% công suất thiết kế (công suất mục tiêu là 112-116%). Theo đó, trong trường hợp BSR mua được tối đa dầu thô nội địa (khoảng 40-42 triệu thùng) thì dầu nội địa sẽ chiếm tỷ lệ khoảng 70-75%, còn lại dầu nhập khẩu dự kiến chiếm tỷ lệ khoảng 25-30%. Như vậy, số chuyến dầu thô Pacific vận chuyển nội địa cho NMLD sẽ tăng so với năm 2024 (do Nhà máy tiến hành TA4) dự kiến khoảng 71 chuyến.

2. Các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2025

Trên cơ sở dự báo, đánh giá tình hình thị trường trong nước và quốc tế, Pacific xây dựng kế hoạch SXKD năm 2025 với các chỉ tiêu dự kiến như sau:

Đvt: Triệu VND

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2025
1	Tổng doanh thu	1.850.000
2	Tổng chi phí	1.605.000
3	Lợi nhuận trước thuế	245.000
4	Lợi nhuận sau thuế	196.000
5	Nộp ngân sách nhà nước	61.400

3. Kế hoạch đầu tư tàu năm 2025

Năm 2025, Pacific sẽ tập trung phân tích, đánh giá thị trường để linh hoạt, chủ động trong công tác đầu tư và xác định phân khúc ưu tiên, trong đó bao gồm cả việc chuẩn bị tốt các điều kiện sẵn sàng về thủ tục đầu tư và nguồn vốn, với mục tiêu hoàn thành danh mục đầu tư theo kế hoạch, cụ thể như sau:

Đvt: Triệu USD

Stt	Tên dự án đầu tư	Kế hoạch năm 2025		
		Tổng số	Trong đó	
			Vốn CSH	Vốn vay + khác
1	Dự án chuyển tiếp	28,00	8,52	19,48
1.1	Đầu tư 01 Tàu MR trọng tải khoảng 45.000 - 55.000 DWT	28,00	8,52	19,48
2	Dự án chuyển tiếp điều chỉnh TMĐT và bổ sung chủng loại	84,00	25,44	58,56
2.1	Đầu tư 01 tàu Aframax số 2 trọng tải khoảng 80.000 - 120.000 DWT	56,00	16,92	39,08
	Đầu tư 01 Tàu MR trọng tải khoảng 45.000 - 55.000 DWT	28,00	8,52	19,48
2.2	<i>hoặc 1 tàu LR2, hoặc 1 tàu VLGC trọng tải 60.000 CBM - 84.000 CBM với TMĐT không vượt 84 Tr.USD</i>			
	Tổng mức đầu tư (1+2)	112,00	33,96	78,04

4. Nhiệm vụ trọng tâm

a. Về sản xuất kinh doanh

Bám sát kế hoạch của khách hàng BSR để triển khai cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô cho NMLD Dung Quất trong năm 2025 và các năm tiếp theo. Tổ chức vận chuyển an toàn, kịp thời và hiệu quả toàn bộ các lô dầu thô từ các mỏ trong nước cho BSR.

Quản lý khai thác an toàn, hiệu quả đội tàu Pacific trên thị trường quốc tế và kết hợp khai thác vận chuyển dầu thô trong nước cho NMLD Dung Quất (nếu phù hợp lịch trình tàu) trên cơ sở tối ưu hiệu quả kinh doanh cho Công ty Pacific và lợi ích của các cổ đông.

Tham gia đàm phán hợp đồng với khách hàng PVEP giai đoạn 2025-2036 và quản lý, khai thác an toàn tàu chứa xuất dầu thô (FSO) PVN Đại Hùng Queen phục vụ cho mỏ Đại Hùng.

Làm việc với NSRP và các đối tác/chủ tàu có năng lực để tham gia vận chuyển dầu thô dài hạn cho NSRP bằng tàu VLCC khi có cơ hội.

b. Về tái cấu trúc, đổi mới doanh nghiệp

Trước bối cảnh những chính sách mới từ chính quyền tân Tổng thống Mỹ có thể dẫn đến căng thẳng thương mại và gia tăng biến động trên thị trường tài chính quốc tế, Pacific nhận định rủi ro tỷ giá sẽ tiếp tục gia tăng trong thời gian tới. Nhằm chủ động ứng phó, Công ty dự kiến xây dựng phương án tái cấu trúc tài chính, tập trung vào việc chuyển đổi các khoản vay bằng đồng USD sang VNĐ. Giải pháp này được kỳ vọng sẽ giúp giảm thiểu rủi ro tỷ giá, tối

ưu chi phí sử dụng vốn, nâng cao hiệu quả cho các dự án đầu tư – đặc biệt là dự án đang có dư nợ lớn bằng đồng USD.

Bên cạnh đó, Pacific tiếp tục tập trung tái cấu trúc hệ thống phòng ban bằng cách tiếp tục kiện toàn, xây dựng bộ máy quản lý, bổ sung nhân sự tại các phòng chức năng theo hướng chuyên nghiệp, hiệu quả.

Đồng thời, chú trọng công tác xây dựng, bồi dưỡng đội ngũ kế cận, tiềm năng; Công tác phát triển nguồn nhân lực thông qua đào tạo và phát triển kỹ năng.

c. Về đầu tư

Pacific tiếp tục bám sát thị trường vận tải, thị trường mua bán tàu (SnP), chủ động cập nhật và triển khai kế hoạch đầu tư các tàu dầu thô/dầu sản phẩm/hoá chất/khí hóa lỏng như kế hoạch đề ra.

d. Nhiệm vụ khác

Pacific tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy trình, quy chế đáp ứng yêu cầu quản trị và định hướng ESG; cập nhật nâng cấp hệ thống quản lý tàu theo tiêu chuẩn quốc tế đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Ngoài ra, tập trung hoàn thiện và triển khai thực hiện văn hoá doanh nghiệp phù hợp với tình hình thực tế của Công ty và phù hợp với văn hoá đặc thù, nằm trong hệ giá trị văn hóa doanh nghiệp theo đúng các Chỉ thị, Quy định của Cấp có thẩm quyền; Tích cực tham gia công tác an sinh xã hội.

Đồng thời, Công ty đảm bảo công ăn việc làm, cải thiện nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động trong Công ty.

Bên cạnh đó, cập nhật xu hướng chuyển dịch năng lượng để làm cơ sở xây dựng kế hoạch phát triển ngắn hạn, trung hạn, dài hạn và từng bước xây dựng, triển khai khung báo cáo phát triển bền vững của Công ty.

5. Các giải pháp thực hiện kế hoạch năm 2025

5.1. Giải pháp kinh doanh, thị trường

- Tiếp tục phát triển mối quan hệ với khách hàng trong nước như BSR, PV Oil để tổ chức sắp xếp, bố trí khai thác tàu an toàn, tối ưu và hiệu quả nhất cho NMLD Dung Quất, đồng thời để tham gia cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô nhập khẩu cho BSR và dầu thô Việt Nam xuất khẩu.

- Nâng cao mối quan hệ với các môi giới, các Chủ hàng, Chủ dầu, Chủ tàu uy tín trên thị trường quốc tế nhằm duy trì và phát triển dịch vụ thuê/cho thuê tàu.

- Bám sát với NSRP về phương án cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu nhập khẩu dài hạn (COA) cho NSRP khi khách hàng có nhu cầu.

- Bám sát thị trường để xem xét triển khai kế hoạch đầu tư tàu phù hợp và chủ động chuẩn bị kế hoạch khai thác đội tàu an toàn, hiệu quả.

- Chú trọng giữ vững mối quan hệ với các khách hàng lớn, khách hàng truyền thống trong lĩnh vực tàu dầu thô/dầu sản phẩm/hoá chất; đồng thời phát triển thêm các khách hàng mới để mở rộng kinh doanh khai thác các phân khúc tàu mới.

5.2. Giải pháp tài chính, đầu tư

- Kiểm soát chặt chẽ tình hình tài chính, quản trị dòng tiền đảm bảo ổn định, không để thiếu hụt dòng tiền hoạt động kinh doanh và dòng tiền trả nợ nhằm giảm thiểu rủi ro thanh khoản và rủi ro tài chính.

- Tái cấu trúc tài chính bao gồm: Xem xét điều chỉnh rút ngắn thời gian khấu hao của các tài sản phù hợp với tình hình thị trường khai thác và năng lực tài chính của Công ty; xem xét các phương án để tối ưu các khoản vay hiện tại của Công ty.

- Nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, đa dạng hóa đội tàu và bám sát tình hình nhu cầu của thị trường tàu dầu/ hóa chất/ khí hóa lỏng, Pacific sẽ linh hoạt xem xét đầu tư các size tàu/chủng loại tàu phù hợp và mang lại hiệu quả tốt nhất.

- Tiếp theo thành công đầu tư tàu MR - Pacific Pride, trong năm 2025, Công ty sẽ bám sát diễn biến thị trường mua bán tàu, đa dạng hóa các hình thức huy động vốn để phục vụ đầu tư, chủ động làm việc với các tổ chức tài chính tín dụng để thu xếp vốn vay kịp thời cho các dự án đầu tư với chi phí vốn hợp lý và tối ưu hóa dòng tiền trong SXKD nhằm chuẩn bị tốt các điều kiện sẵn sàng triển khai đầu tư các dự án ngay khi có cơ hội.

5.3. Giải pháp quản lý, ứng dụng khoa học – công nghệ

- Nâng cao năng lực quản lý kỹ thuật để chủ động kiểm soát tình trạng và chất lượng tàu, gắn liền chất lượng quản lý tàu với hiệu quả khai thác tàu, đảm bảo các điều kiện kỹ thuật an toàn của đội tàu, đáp ứng sẵn sàng cho nhu cầu khai thác đội tàu trong nước và quốc tế.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, khai thác tàu của Công ty để nâng cao hiệu suất, hiệu quả vận hành đội tàu.

- Rà soát, cập nhật toàn bộ các quy chế, quy định của Công ty để phù hợp với yêu cầu thực tế để đảm bảo tính tuân thủ và nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý, quản trị.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống TMSA đạt mức cao hơn 2.0, cải tiến quy trình để đáp ứng tiêu chuẩn liên quan của ngành hàng hải và yêu cầu ngày càng khắt khe từ khách hàng.

- Triển khai các biện pháp hướng đến mục tiêu phát triển bền vững của ngành, qua đó củng cố công tác quản trị rủi ro, nâng cao uy tín cũng như thương hiệu của Công ty trong mắt khách hàng, nhân viên và cộng đồng.

- Tăng cường áp dụng các phần mềm quản lý vào hoạt động của Công ty để nâng cao hiệu quả công việc, giảm tác động đến môi trường, xây dựng quản lý hiện đại và bền vững.

5.4. Giải pháp nhân sự, lao động

- Tổ chức các khóa đào tạo nội bộ, đào tạo bên ngoài về kiến thức liên quan đến lĩnh vực vận tải biển để củng cố, nâng cao năng lực quản lý tàu, tăng cường công tác giám sát kỹ thuật.

- Hoàn thành việc xây dựng và áp dụng quy định đảm bảo thu nhập của mỗi vị trí công việc gắn liền với năng lực và kết quả thực tế thực hiện công việc nhằm giữ chân và thu hút nhân sự có trình độ cao, chuyên môn giỏi về làm việc tại Công ty.

- Chủ động tuyển dụng, duy trì và xây dựng lực lượng thuyền viên chuyên nghiệp, kỷ luật, giỏi ngoại ngữ và chuyên môn để đáp ứng tốt các yêu cầu khắt khe của những khách hàng/ thị trường khó tính như Mỹ, Châu Âu.

Trên đây là nội dung của Báo cáo Tổng kết hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2024 và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025 của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương.

Xin trân trọng cảm ơn.

GIÁM ĐỐC

Hoàng Đức Chính