

DỰ THẢO

**BÁO CÁO
KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2023
VÀ KẾ HOẠCH NĂM 2024**

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 2023 và kế hoạch năm 2024 của Công ty như sau:

I. BÁO CÁO KẾT QUẢ THỰC HIỆN SXKD NĂM 2023**1. Đặc điểm tình hình****1.1 Thị trường vận tải dầu thô quốc tế**

Năm 2023 được nhận định là một năm tương đối thuận lợi đối với thị trường vận tải biển tàu hàng lỏng (tanker) trong bối cảnh chung là các nền kinh tế lớn và các nước gặp nhiều khó khăn thách thức. Mặc dù đại dịch Covid đã chính thức bị đẩy lùi, Trung Quốc mở cửa nền kinh tế trở lại nhưng với sự ảnh hưởng bởi các xung đột địa chính trị như chiến tranh Nga - Ukraine vẫn tiếp diễn, xung đột tại Trung Đông giữa Israel - Hamas/Palestin bùng phát, quan hệ Mỹ - Iran, nguy cơ điểm nóng tại Biển Đông, Mỹ và các nước phương tây áp đặt các chính sách cấm vận toàn diện, khắc nghiệt nhất từ trước đến nay đối với nước Nga và hàng hóa có xuất xứ từ Nga, lực cầu yếu cùng với lạm phát diễn ra tại hầu hết các nước đã có những tác động sâu rộng đến tình hình kinh tế thế giới.

Đối với thị trường dầu mỏ, vào tháng 4/2023, OPEC+ thực thi chính sách nâng hạn mức cắt giảm sản lượng từ 2,0 triệu thùng/ngày lên 3,66 triệu thùng/ngày và kéo dài đến hết năm 2023 nhằm phục hồi giá dầu. Theo đó, giá dầu có bước hồi phục, có thời điểm tăng lên mức trên 95 USD/thùng cho cả dầu WTI và Brent khi các nước không ngừng lấp đầy kho dự trữ chiến lược. Tuy nhiên, giá dầu sau đó liên tục biến động do lo ngại suy thoái, các chỉ số kinh tế không như kỳ vọng, nhập khẩu của cả Trung Quốc và Ấn Độ không khả quan trong giai đoạn 9 tháng đầu năm 2023. Mặc dù OPEC+ tuyên bố tiếp tục gia tăng cắt giảm sản lượng và xung đột vũ trang Hamas – Israel xảy ra, nhưng do dư cung và tâm lý lo ngại xung đột vũ trang có thể tạo nên khủng hoảng kinh tế cục bộ đã khiến giá dầu quay đầu giảm chỉ còn 74-78USD/thùng tại thời điểm đầu tháng 12/2023.

Đối với giá nhiên liệu quốc tế năm 2023: cùng với sự biến động liên tục của giá dầu thô, giá nhiên liệu cũng có biên độ dao động tương đối lớn, cụ thể, giá cung cấp tại Singapore nằm trong khoảng 540-710USD/MT đối với dầu VLSFO và 680-980USD/MT đối với dầu MGO, hiện tại mức giá giao dịch tương ứng ở mức 710-715 USD/MT (VLSFO) và 800-810 USD/MT (MGO).

- Phân khúc thị trường Thuê/Cho thuê tàu dầu thô và tàu Aframax

Thị trường thuê và cho thuê tàu chở dầu thô tiếp tục xu hướng duy trì ổn định kéo dài từ năm 2022 chuyển qua, phân khúc tàu Aframax có thuận lợi hơn do sự phân chia thị trường thành 02 phân khúc riêng biệt là thị trường mở và thị trường từ các nước khu vực bị Mỹ/Phương tây cấm vận làm tăng nhu cầu vận chuyển tính theo Tấn/Hải lý, cụ thể:

+ Giá cước tàu chuyển cũng duy trì ở mặt cao, các tuyến TD8, TD14 có giá TCE theo ngày tàu đạt trung bình TCE ~ 50.000-52.000 USD/ngày (~ WS 180-185). Cùng với đó là các tuyến ngắn trong khu vực tương đương tuyến Bạch Hổ - Dung Quất cũng tăng mạnh, cụ thể: tuyến Spore/HK giá cước khoảng 1.000.000-1.250.000USD; Seria/Cilicap khoảng 1.100.000-1.300.000 USD.

+ Giá cho thuê định hạn trung bình (TC): duy trì ở mức thuận lợi cho các Chủ tàu với giá cho thuê TC 01 năm đối với tàu Aframax dưới 10 tuổi ở mức khoảng 40.000-42.000 USD/ngày

- Phân khúc thị trường tàu MR CPP:

Thị trường tàu MR giai đoạn 6 tháng đầu năm rất sôi động và mức cước cao do nhu cầu dầu CPP đang tăng mạnh, cụ thể TC7 vượt lên mức WS300, các tuyến TC11, TC12 cũng tăng tương ứng, với TCE từ 30.000-35.000USD/ngày. Tuy nhiên, trong nửa 6 tháng cuối năm do nhu cầu suy giảm, Nga cấm xuất khẩu dầu thành phẩm nên nhu cầu vận chuyển cũng giảm tương ứng, làm cho giá cước giảm so với giai đoạn 6 tháng đầu năm.

Giá cước các tuyến chính TC5, TC11, TC12 trong 6 tháng cuối năm điều chỉnh ở mức WS 180-190, TCE mang lại khoảng 15.000 – 20.000USD/ngày. Mức cước cho thuê định hạn (TC) cũng điều chỉnh giảm theo thị trường thuê chuyển, giá TC 01 năm (tàu dưới 10 tuổi) thời điểm cuối năm 2023 ghi nhận 25.000 – 26.000 USD/ngày.

- Phân khúc thị trường tàu VLCC:

Giá cước tàu chuyển đối với phân khúc này có phần ổn định ở mức thấp hơn. Giá cước TCE theo ngày tàu các tuyến TD2, TD3C trung bình duy trì ở TCE 40.000-41.000 Usd/ ngày (tương đương mức WS 57-59). Giá cho thuê định hạn (Time Charter) trung bình 01 năm đối với tàu VLCC (dưới 10 tuổi) khoảng 40.000 Usd/ ngày.

- Thị trường mua bán tàu (S&P):

Do giá kim loại sắt thép, thép tấm cho đóng tàu vẫn neo ở mức cao, lạm phát đồng tiền USD cùng với kỳ vọng vào sự ổn định của thị trường thuê và cho thuê tàu vào cuối năm làm thị trường S&P tiếp tục giữ ở mức cao. Theo thống kê, giá tàu Aframax dưới 5, 10 và 15 tuổi hiện nay đã tăng lên tương ứng 70/55/40 triệu USD, giá tàu MR dưới 5, 10 và 15 tuổi hiện nay tương ứng khoảng 43.5/33/24 triệu USD. Mặc dù vậy, trên thực tế vẫn diễn ra các giao dịch do người mua đang kỳ vọng vào thị trường sẽ ổn định trong thời gian dài.

1.2 Thị trường vận tải tàu dầu thô trong nước:

Trong năm 2023, mặc dù có những thời điểm NMLD Dung Quất (NMLD) phải giảm công suất (do ảnh hưởng nguồn cung nguyên liệu phục vụ vận hành, hoặc do yếu tố dư thừa nguồn cung trên thị trường,...) nhưng nhìn chung công suất hoạt động trung bình năm của NMLD vẫn đạt mức công suất 109-110%. Ngoài ra, trong năm 2023, BSR vẫn tiếp tục duy trì công tác nhập khẩu dầu thô từ nguồn dầu quốc tế để bù đắp khối lượng

thiếu hụt nguồn cung của dầu thô nội địa. Khối lượng dầu thô nhập khẩu năm 2023 ước đạt 2,16 triệu tấn, chiếm gần 30% so với tổng khối lượng dầu thô nguyên liệu NMLD sử dụng chế biến.

2. Hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2023

2.1. Hoạt động kinh doanh khai thác đội tàu của Công ty

Để đáp ứng yêu cầu thị trường và của người thuê tàu, Công ty luôn chú trọng tập trung nâng cao chất lượng quản lý tàu và điều kiện kỹ thuật để đảm bảo thuận lợi cho khai thác tàu có hiệu quả. Chủ động làm việc và tạo mối liên hệ với khách hàng, môi giới để khai thác tàu có hiệu quả trên thị trường mở quốc tế, đặc biệt là các tàu cỡ lớn do Công ty sở hữu và quản lý khai thác. Kết quả đạt được như sau:

- **Hoạt động kinh doanh khai thác tàu Apollo:** tàu đã được các khách hàng lớn và uy tín trên thị trường thuê với mức giá tương đối tốt so với tuổi tàu từ tháng 5/2022 cho đến nay, đóng góp đáng kể vào kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty.

- Hoạt động kinh doanh khai thác tàu MR – Pacific Era:

Tàu Pacific Era đã hoàn thành đầu tư và đưa vào khai thác ngay sau khi nhận tàu (tháng 06/2023) với giá cước cho thuê tốt, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác tài sản sau đầu tư. Trong năm tàu Pacific Era đã được đưa vào sửa chữa định kỳ SS lần 3 tại Trung Quốc với thời gian sửa chữa khoảng 35 ngày và hoàn thành vào đầu tháng 12/2023, sau đó Công ty tiếp tục khai thác cho thuê định hạn để đảm bảo tính ổn định về doanh thu và dòng tiền.

- Hoạt động cho thuê tàu trần FSO Dai Hung Queen:

Tiếp tục hợp đồng cho thuê tàu trần với Tổng Công ty PVTrans để cung cấp dịch vụ kho chứa nổi cho PVEP phục vụ Mỏ Đại Hùng. Kết quả kinh doanh hoạt động này góp phần quan trọng vào hiệu quả ổn định cho Công ty kể từ khi đưa tàu vào hoạt động (T05/2015) cho đến nay.

2.2. Hoạt động dịch vụ quản lý khai thác đội tàu Aframax của Tổng Công ty:

Trên cơ sở năng lực của đội tàu của Tổng công ty (TCT) và nhu cầu vận chuyển của BSR, Pacific đã phối hợp với Ban Kinh doanh TCT và Công ty lọc hóa dầu Bình Sơn (BSR) bố trí 02 tàu của Tổng công ty (PVT Mercury, PVT Hera/Tàu thay thế) thường trực khai thác trong nước để tối ưu hiệu quả khai thác. Kết quả trong năm 2023, đội tàu dầu thô của TCT do Pacific quản lý khai thác tuyến nội địa đã hoạt động hiệu quả, an toàn, không để xảy ra sự cố, đảm bảo an toàn cho các mỏ và nguyên liệu đầu vào cho NMLD Dung Quất.

2.3 Phát triển thị trường và dịch vụ vận chuyển khác:

Trong năm 2023, Pacific tiếp tục duy trì tốt mối quan hệ với các chủ tàu, Người thuê tàu, các công ty môi giới để thuận lợi cho hoạt động thuê/cho thuê tàu Aframax, cung cấp 05 lượt tàu ngoài để vận chuyển 05 lô dầu cho BSR theo hình thức back-to-back, bảo đảm an toàn và hiệu quả cho khách hàng BSR.

Đối với hoạt động vận chuyển dầu thô bằng tàu VLCC cho Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn (NSRP), Công ty đã thành công bước đầu tham gia trở lại làm dịch vụ môi giới (Broker) cho 02 chuyến hàng từ Kuwait về NSRP trong quý 4/2023. Công ty tiếp tục bám sát kế hoạch của NSRP, xây dựng kế hoạch phù hợp với nhu cầu khách hàng nhằm tham

gia cung ứng dịch vụ vận chuyển bằng tàu VLCC, tối thiểu 01 tàu bằng hình thức hợp đồng vận chuyển dài hạn COA trong thời gian tới.

Mở rộng và tăng cường quan hệ với các Chủ hàng, Chủ dầu, Chủ tàu, Công ty môi giới để phát triển, mở rộng thị trường vận tải quốc tế nhằm đảm bảo sẵn sàng hoạt động cho thuê tàu (charter out)/ thuê tàu từ thị trường bên ngoài (charter in) khi có nhu cầu.

Tìm hiểu, nắm bắt thông tin thị trường để phát triển thêm các khách hàng mới nhằm mở rộng kinh doanh, đa dạng hóa thị trường khai thác phân khúc tàu VLGC, Gas/tàu hóa chất hoặc tàu VLCC khi điều kiện thuận lợi.

2.4. Công tác quản lý tài chính và thu xếp vốn trong năm 2023

Trong năm công ty đã tổ chức theo dõi chặt chẽ công nợ khách hàng, không để xảy ra tình trạng nợ khó đòi. Tổ chức quản lý và tối ưu hóa dòng tiền, vừa đảm bảo dòng tiền phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh vừa đảm bảo hiệu quả dòng tiền nhàn rỗi và tăng cường kiểm soát rủi ro tài chính.

Đối với việc thu xếp vốn cho các dự án đầu tư, Công ty đã làm việc với NH Wooribank Hồng Kông/Việt Nam tài trợ thành công vay off-shore cho dự án đầu tư mua tàu MR – Pacific Era vào tháng 06/2023 giúp phát triển và đa dạng hóa đội tàu của Công ty. Ngoài ra, Công ty vẫn tiếp tục chủ động làm việc với các tổ chức tài chính, ngân hàng uy tín để chuẩn bị cho kế hoạch đầu tư các tàu MR/tàu Aframax trong năm 2024.

2.5 Triển khai thực hiện các dự án đầu tư:

Trong năm 2023 Pacific có kế hoạch triển khai 03 dự án đầu tư mua tàu gồm: 01 dự án đầu tư chuyển tiếp (đầu tư 01 tàu VLGC) và 02 dự án đầu tư mới (đầu tư 01 tàu MR và 01 tàu Aframax). Tuy nhiên, do biến động về kinh tế thế giới, lạm phát, nhu cầu nguyên/nhiên vật liệu và chiến tranh giữa Nga – Ukraine làm cho tình hình thị trường mua bán tàu biển có nhiều diễn biến khó lường, giá các chủng loại tàu đã tăng cao, một số dự án vượt quá tổng mức đầu tư được phê duyệt và không còn đảm bảo hiệu quả kỳ vọng. Vì vậy, ngoại trừ dự án mua tàu MR Pacific Era Công ty đã triển khai thành công vào 6/2023, các dự án khác chưa thực hiện theo kế hoạch như tàu VLCC, VLGC. Do đó, trong thời gian tới, Công ty Pacific sẽ tiếp tục tập trung bám sát thị trường, tìm kiếm và nắm bắt ngay các cơ hội đầu tư tàu phù hợp.

3. Kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh trong năm 2023.

Với sự nỗ lực của Ban lãnh đạo và tập thể người lao động, Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch năm 2023 được giao, cụ thể như sau :

Dvt: Triệu đồng

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch Năm 2023	Thực hiện Năm 2023	Tỷ lệ TH/ KH năm (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4/3)
1	Doanh thu	1.450.000	1.731.398	119%
2	Chi phí	1.250.000	1.496.140	120%
3	Lợi nhuận trước thuế	200.000	235.258	118%
4	Lợi nhuận sau thuế	160.000	188.078	118%
5	Nộp ngân sách NN	52.400	100.256	191%

4. Công tác tái cấu trúc và nâng cao năng lực quản trị/quản lý doanh nghiệp

Đối với tàu Apollo: đã được Công ty khấu hao nhanh hợp lý trong giai đoạn thị trường thuận lợi, hiện nay tàu bước sang tuổi 19 với giá trị còn lại khoản 4.7 triệu USD so với giá thị trường là khoảng 30 triệu USD, đây là điểm thuận lợi giúp Công ty chủ động trong việc ứng phó với diễn biến xấu của thị trường trong giai đoạn sau này.

Tàu Pacific Era: được đầu tư, đưa vào khai thác từ tháng 06/2023 đã góp phần đa dạng và trẻ hóa đội tàu của Công ty, cũng như bước đầu đang mang lại hiệu quả khi tham gia khai thác tại thị trường quốc tế.

Là công ty niêm yết trên sàn HOSE có các chỉ số tài chính tốt, có kết quả kinh doanh ổn định nhiều năm liên tiếp, nên được nhiều nhà đầu tư tổ chức như định chế tài chính và lĩnh vực vận tải biển quan tâm. Hiện công ty đang làm việc với các tổ chức tài chính và nhà đầu tư quan tâm để trình cấp có thẩm quyền lộ trình thực hiện kế hoạch tái cấu trúc Công ty, định hướng tới cổ đông chiến lược tham gia có nguồn tài chính tốt và có kinh nghiệm về lĩnh vực vận tải, nhằm phát triển lĩnh vực mới có nhiều tiềm năng và phù hợp xu hướng tương lai như vận chuyển LNG và LPG lạnh.

5. Công tác lao động và thực hiện các chế độ chính sách đối với người lao động.

- Công tác lao động, tuyển dụng và sử dụng lao động :

Tổng số nhân sự đang làm việc tại Pacific là 71 người, trong đó có 05 cán bộ quản lý là Người đại diện phần vốn/Cán bộ quản lý, 29 cán bộ chuyên môn nghiệp vụ công tác tại 05 phòng chức năng và 37 thuyền viên Công ty Pacific đã trực tiếp tuyển dụng, ký hợp đồng lao động, hiện đang công tác trên tàu Apollo và tàu Pacific Era .

Về trình độ lao động : 100% lao động của Công ty đã qua đào tạo, CBNV có trình độ Đại học và trên Đại học đạt 70% tổng số CBNV, trong số này tập trung chủ yếu vào các nhóm ngành Hàng hải và Kinh tế.

- Tình hình thực hiện các chế độ chính sách đối với người lao động:

Với kết quả sản xuất kinh doanh đạt được trong năm 2023, năng suất lao động bình quân của Công ty tính theo LNTT ước khoảng 3,2 tỷ đồng/người tương đương 115% so với kế hoạch năm. Do đó, trong năm qua Công ty đã đảm bảo được việc làm cho người lao động, và có mức thu nhập ổn định, phù hợp với vị trí công việc và mức độ đóng góp của mỗi người.

Chế độ bảo hiểm xã hội: 100% CBNV làm việc tại Pacific đều được ký hợp đồng lao động và nộp bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế và bảo hiểm thất nghiệp theo đúng qui định pháp luật.

6. Công tác an sinh xã hội hoạt động đoàn thể.

Công ty đã chủ động tổ chức các chương trình hoạt động cho người lao động trong Công ty như: chương trình trekking kết hợp trồng cây xanh tại Lâm Đồng, teambuilding tại Nha Trang; hưởng ứng và tích cực tham gia các hoạt động như hiến máu nhân đạo, các hoạt động chào mừng Đại hội công đoàn các cấp, hoạt động an sinh xã hội (tài trợ kinh phí xây dựng trường THCS Thanh Lĩnh, Thanh Chương, Nghệ An, thăm và tặng quà cho trẻ em Làng SOS Nha Trang, ủng hộ các quỹ An sinh xã hội chung của Tập đoàn...), tham gia các hoạt động văn hóa văn nghệ, thể dục thể thao .

7. Đánh giá kết quả đạt được.

Trong năm 2023, bên cạnh những yếu tố thuận lợi, các thách thức từ thị trường, từ bối cảnh địa chính trị và các chính sách kinh tế có ảnh hưởng đến thị trường vận tải đòi hỏi Công ty có sự linh hoạt, ứng biến trong điều hành sản xuất kinh doanh để luôn bám sát mục tiêu đề ra. Pacific đã hoàn thành các nhiệm vụ và chỉ tiêu kế hoạch, cụ thể như sau:

Hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh 2023 đã được ĐHĐCĐ thông qua, với doanh thu đạt 119% kế hoạch năm; lợi nhuận trước thuế và lợi nhuận sau thuế đạt 118% kế hoạch ; nộp ngân sách Nhà nước đạt 191% so với kế hoạch;

Hoàn thành đầu tư tàu MR – Pacific ERA với tổng giá trị thực hiện là 24,12 triệu USD, và đưa vào khai thác quốc tế từ T6/2023, góp phần quan trọng trong kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty;

Pacific đã quản lý, khai thác vận chuyển an toàn, kịp thời toàn bộ nguyên liệu dầu thô nội địa cho Nhà máy Lọc dầu Dung Quất, đáp ứng yêu cầu của khách hàng BSR và các chủ mỏ, hoàn thành chỉ tiêu khai thác tàu với TCE các tàu đều hoàn thành vượt kế hoạch giao;

Thực hiện tốt công tác quản lý kỹ thuật và an toàn, thuyền viên : Chủ động trong việc sửa chữa, bảo dưỡng và cung cấp vật tư, phụ tùng kịp thời cho đội tàu, đảm bảo hoạt động khai thác tàu liên tục, không ảnh hưởng kế hoạch thuê/cho thuê tàu. Công ty đã trực tiếp tuyển dụng, quản lý và chi trả các chế độ chính sách cho Thuyền viên. Thực hiện quản lý, kiểm soát, đánh giá chất lượng của thuyền viên và bước đầu đã đạt được những kết quả khả quan như: tối ưu hóa chi phí, chủ động trong việc tuyển dụng và thay ca Thuyền viên.

Bên cạnh những kết quả đạt được, Pacific vẫn còn có những hạn chế, tồn tại cần khắc phục như sau:

Việc đầu tư phát triển đội tàu gia tăng quy mô sản xuất kinh doanh, phát triển thị trường là một trong những nhiệm vụ trọng tâm và thách thức lớn đối với Công ty về mặt dài hạn. Do vậy, việc Công ty chỉ đầu tư thành công được 01 tàu MR so với 03 tàu của nhiệm vụ kế hoạch năm 2023 là một điểm hạn chế. Bên cạnh các yếu tố khách quan, Ban lãnh đạo Công ty cũng nhận thấy còn có các nguyên nhân chủ quan như: chưa linh hoạt trong việc xây dựng các phân khúc chủng loại tàu đầu tư; việc chuẩn bị các thủ tục đầu tư còn chậm, dẫn đến bỏ lỡ một số cơ hội mua tàu trong khi thị trường diễn biến quá nhanh.

II. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2024

1. Đặc điểm tình hình

1.1. Thị trường vận tải dầu thô quốc tế

Dù được dự báo là năm thuận lợi của ngành vận tải dầu mỏ, nhiều chuyên gia vẫn khá thận trọng khi đưa ra các đánh giá về năm 2024, do ảnh hưởng của các yếu tố/diễn biến sau:

Tình hình chiến sự Nga – Ukraine, xung đột Israel-Hamas và căng thẳng khu vực biển Đỏ (Red sea) do phiến quân Houthis gây ra sẽ là yếu tố làm cho thị trường biến động khó lường; Mức độ lạm phát và nỗi lo suy thoái kinh tế; Đối sách của Mỹ và Phương Tây với Nga, Iran, Trung Quốc; Tăng trưởng của đội tàu giảm do các đơn hàng đóng mới tàu ít trong vài năm qua so với nhu cầu vận tải và tương quan với lượng tàu bán thanh lý, giải bản.

Các yếu tố quy định nghiêm ngặt hơn về môi trường, khí thải sẽ ảnh hưởng đến thị trường tàu dầu thô và xu hướng năng lượng xanh/ năng lượng thay thế năng lượng hóa thạch; các quốc gia Phương Tây gia tăng chuyển đổi sang năng lượng sạch, năng lượng thay thế các sản phẩm hóa thạch dần tiến tới ít phụ thuộc hơn vào nguồn năng lượng này.

Dự báo của các tổ chức chuyên ngành về kinh tế, môi giới và vận tải biển cho thấy thị trường tàu vận tải sẽ tiếp tục khởi sắc trong năm 2024. Tuy nhiên, với tình hình kinh tế vĩ mô hiện tại, các chính sách của OPEC+, nỗi lo chiến tranh lan rộng làm trầm trọng hơn mối lo nguy cơ suy thoái kinh tế sẽ là những nhân tố khiến thị trường vận tải dầu mỏ trở nên khó lường.

1.2 Thị trường vận tải dầu thô trong nước

Năm 2024, NMLD Dung Quất dự kiến hoạt động ở mức 104-105% công suất thiết kế, trong đó tỷ trọng giữa dầu thô nội địa và nhập khẩu vẫn đảm bảo tỷ lệ là 75/25%. Cụ thể, dầu nội địa chiếm tỷ lệ khoảng 75-80%, dầu nhập khẩu dự kiến chiếm tỷ lệ khoảng 20-25%. Theo kế hoạch của khách hàng BSR, năm 2024 NMLD Dung Quất sẽ thực hiện bảo dưỡng tổng thể (TA) với thời gian TA khoảng 50-52 ngày (từ tháng 3 - tháng 4/2024). Vì vậy, dự kiến số chuyến dầu thô vận chuyển nội địa cho BSR từ các mỏ về NMLD Dung Quất sẽ giảm xuống còn khoảng 60 chuyến.

2. Nhiệm vụ trọng tâm năm 2024

Chủ động triển khai thực hiện kế hoạch đầu tư ngay từ đầu năm 2024 gồm 02 tàu MR và 01 tàu Aframax hoặc 04 tàu MR trên cơ sở bám sát diễn biến thị trường để phát triển đội tàu, tăng qui mô SXKD nhằm tối ưu hiệu quả đầu tư và hiệu quả sử dụng vốn;

Tổ chức quản lý khai thác an toàn và hiệu quả các tàu Pacific đã đầu tư trên thị trường quốc tế, quản lý khai thác các tàu dầu thô Tổng công ty để thực hiện vận chuyển dầu thô từ các mỏ trong nước cho NMLD Dung Quất trên cơ sở tối ưu hiệu quả chung của Tổng công ty/Công ty Pacific và lợi ích của các cổ đông.

Tiếp tục phối hợp với Tổng Công ty/công ty OFS trong hoạt động quản lý, khai thác an toàn tàu chứa xuất dầu thô (FSO) Dai Hung Queen phục vụ cho mỏ Đại Hùng.

Tiếp tục đẩy mạnh công tác marketing và làm việc với các bên liên quan như NSRP, các đối tác khách hàng/chủ tàu VLCC để tham gia với vai trò là Broker và Nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô bằng tàu VLCC và tiến tới tham gia vận chuyển dầu thô dài hạn cho NSRP.

Thực hiện lộ trình kế hoạch tái cấu trúc Công ty đã được phê duyệt theo hướng tập trung vào cổ đông chiến lược tham gia có nguồn lực tài chính tốt và có kinh nghiệm về lĩnh vực vận tải để cùng phát triển lĩnh vực mới có nhiều tiềm năng và phù hợp xu hướng năng lượng sạch như vận chuyển LNG và LPG lạnh.

Kiến toàn bộ máy tổ chức quản lý theo hướng chuyên nghiệp, hiệu quả, Ứng dụng ERP trong công tác quản lý để nâng cao hiệu quả. Tiếp tục nâng cao năng lực nhân sự và tuyển dụng, đào tạo, chuẩn bị sẵn sàng nhân sự khai thác, quản lý kỹ thuật tàu chở hóa chất, tàu chở dầu sản phẩm.

3. Các chỉ tiêu kế hoạch Sản xuất kinh doanh năm 2024

Trên cơ sở kết quả sản xuất kinh doanh đã đạt được trong năm 2023, dự báo tình hình thị trường và các nhiệm vụ trọng tâm của năm 2024, các chỉ tiêu chính kế hoạch SXKD và đầu tư trong năm 2024 Công ty Pacific như sau:

3.1 Chỉ tiêu tài chính

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Kế hoạch năm 2024
1	Vốn điều lệ	Tỷ đồng	942,75
2	Tổng Doanh thu	Tỷ đồng	1.700
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	220
4	Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	176
5	Nộp ngân sách nhà nước	Tỷ đồng	56,4
6	Chia cổ tức cho các Cổ đông	%	10%

3.2 Các chỉ tiêu đầu tư :

Đvt: Tr.usd

Stt	Tên dự án đầu tư	KH đầu tư năm 2024		
		Tổng mức đầu tư	Trong đó gồm	
			Vốn CSH	Vốn vay +khác
1	Dự án chuyển tiếp & Bổ sung chủng loại	56,00	17,04	38,96
	Đầu tư 02 Tàu MR (Trọng tải 45.000 - 55.000 DWT)	56,00	17,04	38,96
	<i>Hoặc Đầu tư 01 tàu Aframax (Trọng tải 80.000 - 120.000 DWT)</i>	56,00	16,92	39,08
2	Dự án Đầu tư mới 2024	56,00	17,04	38,96
	Đầu tư 01 Tàu Aframax (Trọng tải 80.000 - 120.000 DWT)	56,00	16,92	39,08
	<i>Hoặc Đầu tư 02 Tàu MR (Trọng tải 45.000 - 55.000 DWT)</i>	56,00	17,04	38,96

4. Các giải pháp thực hiện kế hoạch năm 2024

4.1 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.

Nâng cao mối quan hệ với các nhà môi giới, các Chủ hàng, Chủ dầu, Chủ tàu uy tín trên thị trường quốc tế nhằm duy trì và phát huy dịch vụ thuê/ cho thuê tàu. Bám sát với NSRP và chuẩn bị, đề xuất phương án cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu nhập khẩu cho NSRP khi khách hàng có nhu cầu;

Chủ động và linh hoạt với diễn biến thị trường để triển khai kế hoạch đầu tư tàu phù hợp và chuẩn bị kế hoạch khai thác đội tàu an toàn, hiệu quả.

4.2 Giải pháp đầu tư:

Nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và 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 nhất .

Tiếp theo thành công đầu tư tàu MR Pacific Era, trong năm 2024 Công ty sẽ chuẩn bị tốt các điều kiện sẵn sàng về thủ tục đầu tư và nguồn vốn, bám sát diễn biến thị trường mua bán tàu để triển khai đầu tư kịp thời các dự án ngay khi có cơ hội

4.3 Giải pháp quản lý:

Nâng cao năng lực quản lý an toàn kỹ thuật tàu để chủ động kiểm soát 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.

Tăng cường công tác xây dựng đội ngũ chuyên nghiệp có năng lực và kinh nghiệm bằng việc tuyển dụng, đào tạo, và trao cơ hội, ưu tiên phát triển đội ngũ trẻ có tố chất để chuẩn bị nguồn lực cho kế hoạch phát triển bền vững của công ty. Rà soát và hoàn chỉnh các quy trình nội bộ, quy trình khai thác tàu, kỹ thuật bảo dưỡng... nhằm mục nâng cao công tác quản lý và kiểm soát nội bộ. Tiếp tục thực hiện tốt chương trình thực hành tiết kiệm, chống lãng phí trong tất cả các hoạt động của công ty.

Tăng cường áp dụng các phần mềm quản lý công việc và quản trị doanh nghiệp vào các hoạt động của công ty để nâng cao hiệu quả hoạt động và công tác quản lý. Tiếp tục tiến hành kiểm tra, đánh giá xem xét việc tuân thủ áp dụng các quy chế, quy trình đã được ban hành và triển khai xây dựng các quy chế, quy trình quản lý còn thiếu, nhằm đáp ứng tốt nhất yêu cầu quản lý doanh nghiệp.

4.4 Giải pháp tài chính:

Tăng cường công tác quản lý tài chính, tiếp tục rà soát, cập nhập các quy chế quy định về quản lý tài chính, kế toán tại đơn vị. Tổ chức theo dõi chặt chẽ công nợ, thu hồi nhanh chóng và kịp thời, quyết liệt không để xảy ra tình trạng tồn đọng công nợ.

Chủ động làm việc với các tổ chức tài chính trong nước và nước ngoài để thu xếp phần vốn vay cho các dự án đầu tư với chi phí vốn hợp lý để dự án có hiệu quả và cạnh tranh khi khai thác tàu.

4.5 Giải pháp nhân sự, lao động:

Xây dựng và cải tiến phương pháp/cơ chế đánh giá hiệu quả thực hiện công việc/thành tích của người lao động, thu nhập của người lao động phải gắn liền với kết quả làm việc trong thực tế.

Chú trọng tuyển dụng, đào tạo nhân sự liên quan đến công tác Operations và Chartering để bổ sung nguồn nhân sự cho hoạt động quản lý khai thác tàu, đảm bảo đáp ứng yêu cầu quản lý và mở rộng hoạt động SXKD của Pacific.

Trên đây là nội dung của Báo cáo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2023 và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2024 của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương.

Kính trình Đại hội.

GIÁM ĐỐC

Hoàng Đức Chính