CÔNG TY CP VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG *PACIFIC PETROLEUM TRANPORTATION JOINT STOCK COMPANY*	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM *THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM* **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** ***Independence – Freedom - Happiness***
Số/*No.*: 151 /TBD-KHĐT	*Tp.Hồ Chí Minh, ngày 07 tháng 04 năm 2026* *Hochiminh City, 07th April 2026*

CÔNG BỐ THÔNG TIN
INFORMATION DISCLOSURE

Kính gửi:

- Ủy ban Chứng khoán Nhà nước/*The State Securities Commission*;
- Sở Giao dịch Chứng khoán Tp.HCM/*Hochiminh Stock Exchange.*

- Tên công ty/*Organization Name*: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương/*Pacific Petroleum Transportation JSC., (PVTrans Pacific)*
- Mã chứng khoán/*Stock Symbol*: PVP
- Địa chỉ trụ sở chính/*Address*: Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Sài Gòn, Tp. HCM/*3rd Floor, PVFCCo Tower, 43 Mac Dinh Chi Street, Sai Gon Ward, Ho chi minh City*
- Điện thoại/*Telephone*: (84-28) 38228546 Fax/*Fax*: (84-28) 38228545
- Người thực hiện công bố thông tin/*Submitted by*: Ông Hoàng Đức Chính – Giám đốc đồng thời là Người đại diện theo pháp luật/*Mr. Hoang Duc Chinh – Director and Legal Representative*
- Loại thông tin công bố/*Information disclosure type*:

☐ 24h/*24hrs* ☐ Yêu cầu/*On demand*

☐ Bất thường/*Extraordinary* ☑ Định kỳ/*Periodic*

- Nội dung thông tin công bố/*Contents of information disclosure*:

Công ty công bố thông tin Báo cáo thường niên năm 2025. Thông tin trên đã được đăng tải trên website Công ty tại địa chỉ: http://www.pacificshipping.vn/*The Company discloses the Annual Report 2025. This information was published on the company's website at the link: http://www.pacificshipping.vn*

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố/*We hereby declare to be legally responsible for the accuracy and completeness of the above information.*

***Nơi nhận/Recipients*:**
- Như trên/*As stated above*;
- HĐQT/*BOD*, BKS/*BOS* (để b/c/*to report*);
- Ban Giám đốc/*BOM* (để biết/*for information*);
- Lưu/*Filing*: VT/*Archives*, P.KHĐT/*P&I Dept.*, MN (02b/*02 copies*).

Đính kèm/Attached documents:
- Báo cáo thường niên năm 2025/*The annual report 2025.*

Người đại diện theo pháp luật
Legal Representative
GIÁM ĐỐC
DIRECTOR

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

Hoàng Đức Chính

PETROVIETNAM
PVTRANS-PAC
VỮNG NIỀM TIN

BÁO CÁO THƯỜNG NIÊN 2025

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

PETROVIETNAM
PVTRANS-PAC
VỮNG NIỀM TIN

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Sài Gòn, TP. Hồ Chí Minh

028-38228546 info@pacificshipping.vn pacificshipping.vn

MỤC LỤC

I — THÔNG TIN CHUNG VỀ CÔNG TY PACIFIC

Điểm nhấn 2025 04
Thông tin chung 05
Tầm nhìn - Sứ mệnh - Giá trị cốt lõi - Triết lý kinh doanh 06
Ngành nghề, địa bàn kinh doanh 06
Mô hình quản trị và cơ cấu bộ máy quản lý 08
Lịch sử hình thành và phát triển 18
Quá trình hoạt động 19
Định hướng phát triển 20

II — TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH NĂM 2025

Kết quả kinh doanh năm 2025 22
Tình hình tài chính và các chỉ tiêu tài chính chủ yếu 25
Cơ cấu cổ đông, Báo cáo quan hệ nhà đầu tư 26

III — BÁO CÁO CỦA BAN LÃNH ĐẠO

Đánh giá của HĐQT về hoạt động của Công ty 28
Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc 33

IV — KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH NĂM 2026

Triển vọng năm 2026 42
Các chỉ tiêu SXKD năm 2026 44
Nhiệm vụ, kế hoạch trọng tâm, các giải pháp thực hiện kế hoạch 45

V — QUẢN TRỊ CÔNG TY

Hội đồng quản trị 48
Ban kiểm soát 53
Thù lao và thu nhập của HĐQT, Ban GĐ, BKS; Các Hợp đồng, giao dịch với các bên liên quan 57
Báo cáo quản trị rủi ro 60

VI — BÁO CÁO PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Mục tiêu phát triển bền vững 62
Định hướng phát triển bền vững 64

VII — BÁO CÁO PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Ý kiến kiểm toán 74
Báo cáo tài chính kiểm toán 74

I. THÔNG TIN CHUNG VỀ CÔNG TY PACIFIC

ĐIỂM NHẤN 2025

1. Hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025.
2. 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.
3. Hoàn thành giữ vững 100% thị phần vận chuyển dầu thô trong nước.
4. Năm thứ 8 liên tiếp nằm trong Top 500 doanh nghiệp lớn nhất và có lợi nhuận tốt nhất Việt Nam.
5. Lần thứ 7 đạt Top 10 Công ty uy tín ngành logistics, vận tải hàng hóa.
6. Top 10 Nơi làm việc tốt nhất Việt Nam ngành vận tải.
7. Nhận danh hiệu "Doanh nghiệp đạt chuẩn Văn hóa Kinh doanh Việt Nam năm 2025".

THÔNG TIN CHUNG

☑ **Tên giao dịch:** CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

☑ **Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp:** Số 4103009251 do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28/01/2008

☑ **Mã chứng khoán:** PVP – Giao dịch trên HOSE từ ngày 17/01/2023

☑ **Vốn điều lệ:** 1.037.024.520.000 đồng

☑ **Vốn đầu tư của chủ sở hữu:** 1.037.024.520.000 đồng

☑ **Địa chỉ:** Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh

☑ **Số điện thoại:** 028-38228546

☑ **Số fax:** 028-38228545

☑ **Website:** www.pacificshipping.vn

TẦM NHÌN

Trở thành một trong những công ty có quy mô và uy tín hàng đầu trong lĩnh vực vận tải dầu thô và các sản phẩm dầu tại thị trường Việt Nam và trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương.

SỨ MỆNH

Liên tục nỗ lực để đem lại dịch vụ chất lượng cao với giá cả hợp lý cho khách hàng. Thực hiện các chế độ đãi ngộ thỏa đáng về vật chất và tinh thần nhằm khuyến khích cán bộ nhân viên tạo ra nhiều giá trị gia tăng cho khách hàng, cổ đông và xã hội.

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

- ☑ KINH DOANH VẬN TẢI DẦU THÔ, DẦU SẢN PHẨM VÀ SẢN PHẨM HÀNG LỎNG
- ☑ CHO THUÊ TÀU
- ☑ QUẢN LÝ KHAI THÁC TÀU
- ☑ DỊCH VỤ MÔI GIỚI TÀU BIỂN, ĐẠI LÝ HÀNG HẢI, CUNG ỨNG TÀU BIỂN
- ☑ KINH DOANH THƯƠNG MẠI
- ☑ HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ HỖ TRỢ TRỰC TIẾP CHO VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY
- ☑ KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

GIÁ TRỊ CỐT LÕI

☑ **AN TOÀN:** Đối với hoạt động khai thác vận hành đội tàu và bảo vệ môi trường.

☑ **TUÂN THỦ:** Tuân thủ Luật pháp trong nước, các công ước Quốc tế, Bộ Quy Tắc Ứng Xử, các quy chế, quy trình, chính sách, quy định, nội quy của Công ty.

☑ **HIỆU QUẢ:** Đảm bảo hiệu quả trong hoạt động đầu tư và SXKD, sử dụng tài nguyên, nguồn lực một cách hiệu quả để tối ưu quá trình sản xuất kinh doanh và quản lý.

☑ **TRÁCH NHIỆM:** Với bản thân, công việc, đóng góp tích cực cho cộng đồng và xã hội.

☑ **CÔNG BẰNG:** Công bằng với nhân viên, khách hàng, nhà cung cấp và các bên liên quan.

TRIẾT LÝ KINH DOANH

- Kiên định với mục tiêu đã chọn.
- Linh hoạt trong lựa chọn giải pháp.
- Kết quả và mục tiêu đạt được là quan trọng nhất.
- Công ty, khách hàng và đối tác phải cùng nhau đạt được lợi ích của mình.

ĐỊA BÀN KINH DOANH

THỊ TRƯỜNG NỘI ĐỊA

KHU VỰC PHÍA BẮC:
Hà Nội, Hải Phòng, ...

KHU VỰC MIỀN TRUNG:
Thanh Hóa, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, ...

KHU VỰC PHÍA NAM:
Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh.

Pacific hiện đang quản lý khai thác đội tàu dầu thô của Tổng công ty PVTrans phục vụ vận chuyển dầu thô đầu vào cho Nhà máy Lọc dầu Dung Quất từ năm 2008 đến nay, đảm bảo duy trì và giữ vững 100% thị phần vận chuyển nội địa.

THỊ TRƯỜNG QUỐC TẾ

CHÂU Á, CHÂU ÚC, TRUNG ĐÔNG, TRUNG MỸ, MỸ...
100% đội tàu của Pacific đang hoạt động trên các tuyến quốc tế, phục vụ khách hàng tại nhiều khu vực trên thế giới, đáp ứng các tiêu chuẩn về kỹ thuật, an toàn và khẳng định vị thế doanh nghiệp vận tải biển uy tín, đẳng cấp quốc tế.

MÔ HÌNH QUẢN TRỊ VÀ CƠ CẤU BỘ MÁY QUẢN LÝ

MÔ HÌNH QUẢN TRỊ

Pacific là doanh nghiệp đại chúng quy mô tầm trung (Midcap), niêm yết trên Sở Giao dịch Chứng khoán TP. Hồ Chí Minh (HOSE) từ ngày 17/01/2023, mã cổ phiếu PVP. Cơ cấu sở hữu của Pacific bao gồm Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans) nắm giữ 64,92% vốn điều lệ, phần còn lại thuộc về các cổ đông tổ chức và cá nhân trong và ngoài nước. Tính đến tháng 3/2026, Pacific có gần 5.000 cổ đông.

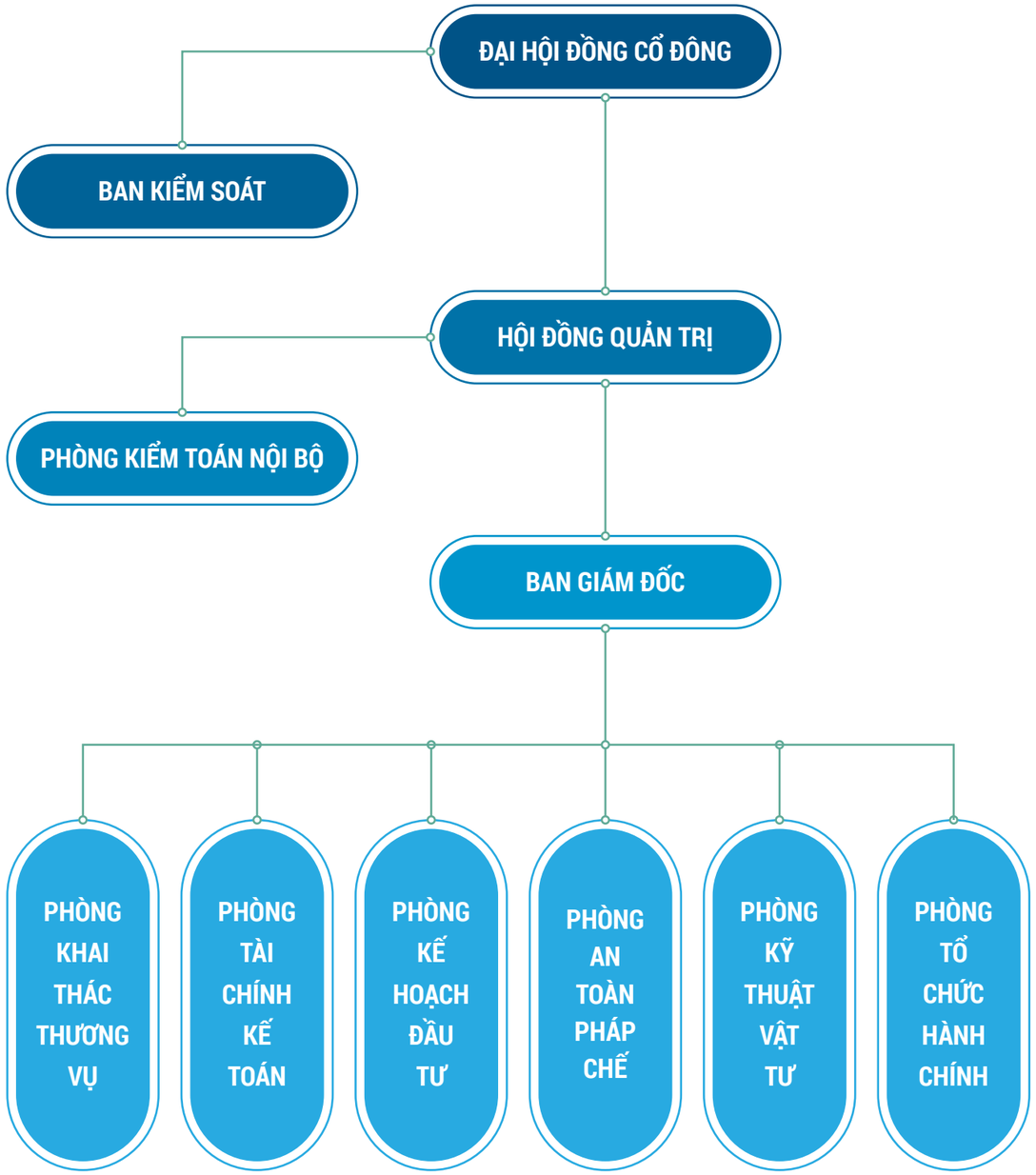
Pacific hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần, tuân thủ quy định tại Khoản 1a điều 137 Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14, với cơ cấu quản trị bao gồm: Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Giám đốc.

BỘ MÁY TỔ CHỨC

Hội đồng quản trị của Pacific gồm 5 thành viên, trong đó có 01 thành viên độc lập, đảm bảo tuân thủ yêu cầu tối thiểu về thành viên độc lập trong HĐQT. Chủ tịch HĐQT là thành viên không điều hành và không kiêm nhiệm chức danh Giám đốc, giúp phân định rõ ràng chức năng giám sát và điều hành doanh nghiệp. Phần lớn các thành viên HĐQT đã tham gia các khóa đào tạo về quản trị Công ty và được cấp chứng nhận, đảm bảo năng lực quản trị theo các chuẩn mực hiện đại. Không có thành viên nào trong HĐQT đồng thời giữ chức vụ tại hơn 05 doanh nghiệp khác, hạn chế xung đột lợi ích và tập trung vào hoạt động của Công ty.

Về cơ chế giám sát, Công ty vận hành theo cơ chế có Ban Kiểm soát (BKS) tuân thủ Luật Doanh nghiệp. Để đảm bảo tính độc lập trong giám sát tài chính và kiểm toán, không có thành viên nào trong BKS làm việc tại bộ phận tài chính, kế toán của Công ty, giúp tăng cường minh bạch và hiệu quả kiểm soát rủi ro.

SƠ ĐỒ TỔ CHỨC



MÔ HÌNH QUẢN TRỊ VÀ CƠ CẤU BỘ MÁY QUẢN LÝ

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

Ông LÊ MẠNH TUẤN
Chủ tịch HĐQT (Không tham gia Ban Điều hành)

☑ **Năm sinh:** 1968

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Kỹ sư Kinh tế Hóa chất
- Cử nhân Kinh tế
- Chứng chỉ thành viên HĐQT (VIOD)

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Lê Mạnh Tuấn có hơn 32 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực tài chính, kế hoạch, kinh doanh và đầu tư trong và ngoài ngành dầu khí.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Lê Mạnh Tuấn khởi đầu sự nghiệp vào năm 1992 tại Công ty Xây dựng 25/3, Bộ Tư lệnh Công binh. Từ năm 1998, ông đảm nhiệm các vị trí quản lý tài chính – kế hoạch tại Công ty Điện báo Điện thoại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, đồng thời kiêm Kế toán trưởng Công ty Cổ phần Xây lắp Dầu khí miền Nam.
- Chuyển công tác đến PVTrans từ năm 2008, ông từng là Trưởng Ban Kế hoạch Đầu tư, kiêm Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Phương Đông Việt, Ủy viên HĐQT PVTrans và Giám đốc Công ty Pacific từ tháng 4/2012.
- Từ tháng 5/2022, ông giữ chức vụ Phó Tổng Giám đốc PVTrans, đồng thời kiêm Chủ tịch HĐQT Công ty Pacific và Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương đến nay.
- Từ tháng 8/2025, ông đảm nhận chức danh Thành viên HĐQT kiêm Phó Tổng Giám đốc PVTrans.

☑ **Chức vụ kiêm nhiệm tại các Công ty khác:**
- Thành viên HĐQT/Phó Tổng Giám đốc Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans).
- Chủ tịch HĐQT Công ty Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương.

Ông HOÀNG ĐỨC CHÍNH
Thành viên HĐQT, Giám đốc (Tham gia Ban Điều hành)

☑ **Năm sinh:** 1971

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Thạc sỹ Quản lý và Khai thác Tàu biển
- Kỹ sư Điều khiển Tàu biển và Kinh tế Vận tải biển
- Chứng chỉ thành viên HĐQT (VIOD)

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Hoàng Đức Chính có hơn 33 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và vận tải biển.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Hoàng Đức Chính khởi đầu sự nghiệp tại Công ty CP Vận tải và Thuê tàu biển (Vitranschart) năm 1992, sau đó công tác tại Inlaco Sài Gòn và Công ty Vận tải Dầu khí.
- Giai đoạn từ năm 2008 - 2010, ông đảm nhiệm vị trí Phó Ban Khai thác PVTrans, đồng thời là Giám đốc Công ty Sản phẩm Xăng dầu Phương Nam.
- Giai đoạn từ năm 2010 – 2021, ông giữ các vị trí Giám đốc, Chủ tịch HĐQT tại Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Phương Đông Việt và Công ty Pacific.
- Từ tháng 6/2022 đến nay, ông là Thành viên HĐQT PVTrans, đồng thời giữ vị trí Giám đốc Công ty Pacific.

☑ **Chức vụ kiêm nhiệm tại các Công ty khác:**
- Thành viên HĐQT Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans).

Ông NGUYỄN THẾ DÂN
Thành viên HĐQT (Không tham gia Ban Điều hành)

☑ **Năm sinh:** 1966

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Cử nhân Tài chính Kế toán

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Nguyễn Thế Dân có hơn 36 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực tài chính kế toán.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Nguyễn Thế Dân bắt đầu sự nghiệp tại Nhà máy Chế biến Cao su Biên Hòa từ năm 1990.
- Giai đoạn từ năm 1994 – 2013, ông đảm nhiệm các vị trí Kế toán trưởng Công ty Bia Sông Hậu – Cần Thơ, Trưởng phòng Kinh doanh Xuất nhập khẩu Công ty Liên doanh Xuất khẩu Gỗ Đông Nam Á, Phó Giám đốc tài chính Công ty Liên doanh Khí hóa lỏng Việt Nam và Kế toán trưởng Công ty Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm Khí quốc tế.
- Giai đoạn từ năm 2013 – 2018, ông giữ các vị trí Trưởng phòng Tài chính Kế toán thuộc Ban Tài chính Kế toán và Phó ban phụ trách Ban Kiểm toán Nội bộ PVTrans.
- Từ năm 2018 đến nay, ông đảm nhận vị trí Phó Ban Tài chính Kế toán PVTrans, đồng thời là Trưởng Ban Kiểm soát Công ty Cổ phần Vận tải Nhật Việt (từ năm 2021 đến nay) và Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm Khí quốc tế (từ năm 2022 đến nay), Thành viên HĐQT Công ty Pacific (từ năm 2022 đến nay).

☑ **Chức vụ kiêm nhiệm tại các Công ty khác:**
- Phó Ban Tài chính Kế toán Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans).
- Trưởng ban Kiểm soát Công ty Cổ phần Vận tải Khí Quốc tế và Công ty Cổ phần Vận tải Nhật Việt.

MÔ HÌNH QUẢN TRỊ VÀ CƠ CẤU BỘ MÁY QUẢN LÝ

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ (Tiếp theo)

Ông TRẦN VĂN LUẤN
Thành viên HĐQT (Không tham gia Ban Điều hành)

☑ **Năm sinh:** 1977

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh
- Cử nhân Quản trị Nhân lực

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Trần Văn Luấn có hơn 26 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực nhân sự tiền lương.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Trần Văn Luấn bắt đầu sự nghiệp tại Công ty Bảo hiểm Bảo Việt từ năm 2000.
- Giai đoạn từ năm 2001 – 2007, ông phụ trách lĩnh vực Nhân sự tiền lương tại các Công ty PTSC&MC và PTSC.
- Giai đoạn từ năm 2008 – 7/2018, ông giữ vị trí Trưởng Phòng Tổ chức Hành chính Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm Khí quốc tế, đồng thời là Ủy viên HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Nhật Việt (từ năm 2010 – 2016).
- Từ 10/2018 đến nay, ông giữ vị trí Trưởng Ban Tổ chức Nhân sự PVTrans, đồng thời là Thành viên HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Quảng Ngãi (từ năm 2019 - 2024), Thành viên HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Hà Nội (từ năm 2023 đến nay), Thành viên HĐQT Công ty Pacific (từ năm 2024 đến nay).

☑ **Chức vụ kiêm nhiệm tại các Công ty khác:**
- Trưởng Ban Tổ chức Nhân sự Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans).
- Thành viên HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Hà Nội.

Ông NGUYỄN VĂN HÒA
Thành viên độc lập HĐQT

☑ **Năm sinh:** 1978

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh
- Thạc sỹ Quản lý Kinh tế

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Nguyễn Văn Hòa có hơn 21 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực dầu khí.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Nguyễn Văn Hòa bắt đầu sự nghiệp tại Công ty Cổ phần Thực phẩm Dinh dưỡng Đồng Tâm từ năm 2000.
- Giai đoạn từ 2005 – 2023, ông công tác tại Tổng công ty Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí, Tổng công ty Thương mại Dầu khí và Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí.
- Từ năm 2013 đến nay, ông giữ vị trí Chánh Văn phòng Hội Dầu khí Việt Nam, đồng thời là Thành viên độc lập Công ty Pacific (từ năm 2025 đến nay).

☑ **Chức vụ kiêm nhiệm tại các Công ty khác:**
- Chánh Văn phòng Hội Dầu khí Việt Nam.

MÔ HÌNH QUẢN TRỊ VÀ CƠ CẤU BỘ MÁY QUẢN LÝ

BAN GIÁM ĐỐC

Ông HOÀNG ĐỨC CHÍNH
Giám đốc

☑ **Năm sinh:** 1971

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Thạc sỹ Quản lý và Khai thác Tàu biển
- Kỹ sư Điều khiển Tàu biển và Kinh tế Vận tải biển
- Chứng chỉ thành viên HĐQT (VIOD)

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Hoàng Đức Chính có hơn 33 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và vận tải biển.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Hoàng Đức Chính khởi đầu sự nghiệp tại Công ty CP Vận tải và Thuê tàu biển (Vitranschart) năm 1992, sau đó công tác tại Inlaco Sài Gòn và Công ty Vận tải Dầu khí.
- Giai đoạn từ năm 2008 - 2010, ông đảm nhiệm vị trí Phó Ban Khai thác PVTrans, đồng thời là Giám đốc Công ty Sản phẩm Xăng dầu Phương Nam.
- Giai đoạn từ năm 2010 – 2021, ông giữ các vị trí Giám đốc, Chủ tịch HĐQT tại Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Phương Đông Việt và Công ty Pacific.
- Từ tháng 6/2022 đến nay, ông là Thành viên HĐQT PVTrans, đồng thời giữ vị trí Giám đốc Công ty Pacific.

Ông VŨ NGỌC KHÔI
Phó Giám đốc

☑ **Năm sinh:** 1966

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Kỹ sư Máy tàu thủy

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Vũ Ngọc Khôi có hơn 36 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và vận tải biển.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Vũ Ngọc Khôi bắt đầu sự nghiệp tại Công ty Cơ khí Thủy sản Vật Cách từ năm 1990.
- Giai đoạn từ 2001 – 2011, ông công tác tại Công ty Vận tải biển Vinalines và Trung tâm Phát triển Nhân lực Hàng hải Đông Nam Á.
- Giai đoạn từ 2012 – 2019, ông công tác tại Công ty Dịch vụ Quản lý tàu, giữ các vị trí Trưởng phòng Kỹ thuật (từ năm 2013 – 2016) và Phó Giám đốc (từ năm 2017 – 2019).
- Giai đoạn từ 2019 – 2020, ông đảm nhận chức vụ Phó Giám đốc Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Hà Nội
- Từ tháng 12/2020 đến nay, ông giữ vị trí Phó Giám đốc Công ty Pacific.

Ông NGÔ MẠNH HÀ
Phó Giám đốc

☑ **Năm sinh:** 1976

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Kỹ sư Kinh tế Vận tải biển

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Ngô Mạnh Hà có hơn 26 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và khai thác tàu biển.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Ngô Mạnh Hà bắt đầu sự nghiệp tại Công ty TNHH Giày Thái Bình từ năm 2000.
- Giai đoạn từ 2003 – 9/2012, ông công tác tại Công ty CP Hàng hải Sài Gòn và Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt.
- Giai đoạn từ 10/2012 – 3/2018, ông giữ các vị trí Phó phòng và Trưởng Phòng Khai thác Thương vụ Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt.
- Giai đoạn từ 4/2018 – 4/2022, ông đảm nhận chức vụ Phó Giám đốc Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt.
- Từ tháng 6/2022 đến nay, ông giữ vị trí Phó Giám đốc Công ty Pacific.

Ông BÙI VĂN VINH
Phó Giám đốc

☑ **Năm sinh:** 1981

☑ **Trình độ chuyên môn:**
- Thạc sỹ Tài chính
- Cử nhân Quản trị Nhân lực

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Bùi Văn Vinh có hơn 23 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực dầu khí.

☑ **Quá trình công tác:**
- Ông Bùi Văn Vinh bắt đầu sự nghiệp tại Tổng công ty Khí Việt Nam từ năm 2003 và từ tháng 7/2007 ông chuyển sang công tác tại Công ty Cổ phần Phân phối Khí thấp áp thuộc Tổng công ty Khí Việt Nam.
- Giai đoạn từ 6/2008 – 02/2012, ông giữ vị trí Trưởng phòng Hành chính Tổ chức tại Công ty Cổ phần Phân phối Khí thấp áp.
- Giai đoạn từ 02/2012 – 8/2014, ông đảm nhận chức vụ Trưởng Phòng Kế hoạch Đầu tư Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí thuộc Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí.
- Giai đoạn từ 8/2014 – 4/2023, ông giữ chức vụ Phó Giám đốc Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí, đồng thời là Thành viên HĐQT Công ty Pacific (từ 10/2022 – 4/2023).
- Từ tháng 02/2023 đến nay, ông giữ vị trí Phó Giám đốc Công ty Pacific.

BAN KIỂM SOÁT

Bà HUỲNH THỊ HỒNG HẠNH
Trưởng Ban Kiểm soát

☑ **Năm sinh:** 1988

☑ **Trình độ chuyên môn:**
• Thạc sỹ Chính sách công
• Cử nhân Tài chính Ngân hàng

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh có hơn 16 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực tài chính ngân hàng.

☑ **Quá trình công tác:**
• Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh bắt đầu sự nghiệp tại Ngân hàng Á Châu từ năm 2010, sau đó chuyển sang Công tác tại Ngân hàng TMCP Kỹ thương Việt Nam từ năm 2017.
• Giai đoạn từ 9/2017 – 5/2018, bà giữ vị trí Giám đốc Đầu tư tại Công ty Cổ phần Quản lý Đầu tư Khởi nghiệp Sáng tạo Việt Nam.
• Giai đoạn từ 5/2018 – 11/2019, bà đảm nhận chức vụ Trưởng Phòng Thẩm định Ngân hàng SHB Lào, Trụ sở chính tại Thủ đô Viêng Chăn, CHDCND Lào.
• Giai đoạn từ 11/2019 đến 2021, bà giữ vị trí Trưởng Phòng Tài chính Ban Tài chính Kế toán Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans), đồng thời là Trưởng Ban Kiểm soát Công ty Pacific (từ tháng 6/2020 đến nay).
• Giai đoạn từ 2021 đến nay, bà giữ vị trí Phó Ban Tài chính Kế toán Tổng công ty PVTrans, đồng thời giữ các chức vụ Trưởng Ban Kiểm soát (từ tháng 6/2022 đến 6/2024) và Thành viên HĐQT Công ty Cổ phần Xăng dầu Phương Nam (từ tháng 6/2024 đến nay).

Ông HÀ HỮU ANH
Kiểm soát viên

☑ **Năm sinh:** 1976

☑ **Trình độ chuyên môn:**
• Kỹ sư Kinh tế Vận tải biển

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Hà Hữu Anh có hơn 27 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và vận tải biển.

☑ **Quá trình công tác:**
• Ông Hà Hữu Anh bắt đầu sự nghiệp tại Công ty Dịch vụ Dầu khí PTSC Marine từ năm 1999, sau đó chuyển sang công tác tại Công ty Cổ phần Sản phẩm Khí Quốc tế.
• Giai đoạn từ 4/2008 – 7/2016, ông giữ vị trí Phó Phòng và Trưởng Phòng Khai thác Thương vụ Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Phương Đông Việt.
• Giai đoạn từ 7/2016 – 8/2017, ông đảm nhận chức vụ Phó Giám đốc Công ty Cổ phần Vận tải Nhật Việt.
• Giai đoạn từ 8/2017 đến nay, ông giữ các vị trí Trưởng Phòng Vận tải Hàng lỏng Ban Kinh doanh (từ 8/2017 đến 4/2020) và Phó Ban Kinh doanh Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (từ 5/2020 đến nay), đồng thời là Kiểm soát viên Công ty Pacific (từ tháng 6/2020 đến nay).

Ông ĐỖ NHƯ TIẾN
Kiểm soát viên

☑ **Năm sinh:** 1990

☑ **Trình độ chuyên môn:**
• Thạc sỹ Kinh tế

☑ **Kinh nghiệm làm việc:**
Ông Đỗ Như Tiến có hơn 13 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực Tài chính ngân hàng và Kiểm toán nội bộ.

☑ **Quá trình công tác:**
• Ông Đỗ Như Tiến bắt đầu sự nghiệp tại Ngân hàng SeaBank từ năm 2013, sau đó chuyển sang công tác tại Ngân hàng NCB từ năm 2015.
• Giai đoạn từ 6/2016 – 02/2022, ông công tác tại Công ty Điều hành Dầu khí Phú Quốc là Chi nhánh của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (nay là Tập đoàn Công nghiệp Năng lượng Quốc gia Việt Nam).
• Giai đoạn từ 3/2022 đến nay, ông giữ các vị trí Phó Phòng (từ tháng 3/2022 – 10/2023), Trưởng phòng (từ tháng 11/2023 – 07/2025) và Phó Ban Kiểm Toán Nội bộ Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (từ 8/2025 đến nay). Đồng thời là Kiểm soát viên Công ty Pacific (từ 6/2022 đến nay), Kiểm soát viên Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương (từ 12/2022 đến nay) và Trưởng Ban Kiểm soát Công ty Cổ phần Xăng dầu Phương Nam (từ 6/2024 đến nay).

LỊCH SỬ 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 với các cổ đông sáng lập gồm Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans) là cổ đông chi phối và các cổ đông Tổng Công ty Tài chính Cổ phần Dầu Khí (PVFC), Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam (Vietcombank).

NĂM 2008

Công ty chính thức đi vào hoạt động theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 4103009251 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Tp. Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28/01/2008; Đăng ký thay đổi lần thứ 3 ngày 13/10/2011 được cấp Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp Công ty cổ phần, Mã doanh nghiệp 0305475110 với vốn điều lệ là 942.750.280.000 đồng. Đến nay, Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của Công ty đã thay đổi lần thứ 11 (ngày 18/10/2024), với vốn điều lệ là 1.037.024.520.000 đồng.

NĂM 2010

Công ty trở thành công ty đại chúng, được công nhận tại Công văn số 1411/UB-CK-QLPH của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước về việc Đăng ký công ty đại chúng.

NĂM 2013

Công ty đã đăng ký và được cấp mã chứng khoán tại Trung tâm Lưu ký Chứng khoán Việt Nam theo Giấy chứng nhận số 26/2013/GCNCP-VSD ngày 17/10/2013.

NĂM 2016

Tháng 12/2016, Công ty chính thức hoàn thành đăng ký giao dịch cổ phiếu trên sàn Upcom.

NĂM 2022

Công ty hoàn thành việc chuyển niêm yết cổ phiếu từ sàn Upcom sang sàn HOSE theo Quyết định số 900/QĐ-SGDHCM ngày 26/12/2022 của Sở Giao dịch Chứng khoán Tp.HCM và bắt đầu niêm yết trên sàn HOSE từ ngày 17/01/2023.

QUÁ TRÌNH HOẠT ĐỘNG

GIAI ĐOẠN TỪ NĂM 2008- 31/3/2012:

Công ty được thành lập để làm chủ sở hữu dự án đầu tư 03 tàu dầu thô loại Aframax trọng tải 105.000 DWT tại Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin), đảm nhận kinh doanh vận chuyển dầu thô cho các Nhà máy lọc dầu (NMLD) trong nước và kinh doanh khai thác vận tải trên thị trường quốc tế.

Công ty hoạt động theo mô hình sở hữu tàu với nhân sự làm công tác quản lý vốn gọn nhẹ, còn lại toàn bộ hoạt động quản lý khai thác và quản lý kỹ thuật - an toàn đối với tàu dầu thô PVT Athena, dự án đóng mới 03 tàu chở dầu thô tại Vinashin (sau này được chuyển giao cho Dung Quất Shipyard - DQS) thuê Tổng công ty PVTrans quản lý.

Dự án này do bị chậm tiến độ kéo dài, ảnh hưởng lớn đến tính khả thi theo mục tiêu ban đầu của dự án nên về sau này dự án được chuyển đổi mục đích. Theo đó, được sự chấp thuận của Đại hội đồng cổ đông và các cấp có thẩm quyền, Pacific đã quyết liệt rà soát và thực hiện điều chỉnh dự án đóng mới 03 tàu Aframax trọng tải 105.000 DWT thành dự án mua 01 tàu và đóng 01 tàu 105.000 DWT. Năm 2012 dự án đóng 01 tàu vận tải dầu thô 105.000 DWT được chuyển đổi thành Kho nổi chứa xuất dầu FSO phục vụ cho Mỏ Đại Hùng.

GIAI ĐOẠN TỪ 01/4/2012 - NAY:

Công ty chuyển đổi mô hình hoạt động theo hướng tự chủ trong sản xuất kinh doanh với bộ máy tổ chức quản lý đầy đủ của một Công ty shipping, hoạt động đa ngành trong đó lĩnh vực chính là trực tiếp kinh doanh quản lý, khai thác các tàu do Công ty sở hữu, thuê/cho thuê tàu để khai thác thị trường quốc tế và thực hiện dịch vụ quản lý, khai thác đội tàu dầu thô cho Tổng công ty PVTrans tham gia vận chuyển dầu thô cho các Nhà máy Lọc dầu trong nước.

Tính đến 31/12/2025, đội tàu do Công ty đang sở hữu gồm 01 tàu FSO (hoàn thành đầu tư và đưa vào khai thác từ 5/2015) phục vụ khai thác mỏ Đại Hùng, 01 tàu dầu thô Aframax, 02 tàu dầu hoá chất MR đang khai thác trên thị trường quốc tế.

Cùng với việc chuyển đổi mô hình hoạt động và mở rộng sản xuất kinh doanh, Công ty đã hoàn thiện về mặt cơ cấu tổ chức gồm Ban Điều hành và 07 phòng chức năng chuyên môn là: Phòng Khai thác Thương vụ, Phòng Tài chính Kế toán, Phòng Tổ chức Hành chính, Phòng Kỹ thuật Vật tư, Phòng An toàn Pháp chế và Quản lý Thuyền viên, Phòng Kế hoạch Đầu tư và Phòng Kiểm toán Nội bộ.

ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN

MỤC TIÊU TỔNG QUÁT

Trở thành một công ty hàng hải sở hữu tàu biển năng động, uy tín, chất lượng và hiệu quả, với lĩnh vực cốt lõi là kinh doanh khai thác đội tàu dầu thô, dầu sản phẩm và tàu hàng lỏng cỡ lớn có năng lực cạnh tranh mạnh trong nước và quốc tế, từng bước tham gia chuỗi cung ứng vận chuyển toàn cầu thông qua thực hiện các giải pháp phát triển bền vững (ESG) trong mọi hoạt động.

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN TRUNG VÀ DÀI HẠN

☑ Tập trung mở rộng quy mô, đa dạng hoá đội tàu phù hợp với năng lực tài chính, tình hình thị trường, xu thế chuyển đổi năng lượng để tối ưu hiệu quả sử dụng vốn, đảm bảo lợi ích cho cổ đông và định hướng phát triển bền vững.

☑ Xây dựng đội ngũ cán bộ quản lý và nhân viên giỏi về chuyên môn, năng động bản lĩnh nghề nghiệp để phát triển công ty thành hãng vận tải dầu khí có uy tín trên thị trường trong nước và quốc tế.

☑ Giữ vững thị trường truyền thống trong nước gắn liền với vận chuyển dầu thô đầu vào cho NMLD Dung Quất, tham gia vận chuyển dầu thô bằng tàu VLCC cho Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn và các NMLD khác trong nước.

☑ Duy trì hoạt động hiệu quả cho thuê kho nổi chứa xuất dầu FSO Dai Hung Queen.

☑ Chú trọng hoàn thiện hệ thống quản lý, quản trị, bao gồm cả công tác quản lý kỹ thuật/an toàn và thuyền viên nhằm tối ưu hiệu quả hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh và chất lượng dịch vụ.

CÁC MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG ĐỐI VỚI MÔI TRƯỜNG
(ESG – MÔI TRƯỜNG, XÃ HỘI VÀ QUẢN TRỊ DOANH NGHIỆP)

ĐỐI VỚI MÔI TRƯỜNG

☑ Công ty cam kết tuân thủ nghiêm ngặt các quy định quốc tế liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm, quản lý phát thải, rác thải và hiệu quả năng lượng, trong đó tập trung vào việc ngăn ngừa sự cố triệt để, nâng cao năng lực ứng phó khẩn cấp, đồng thời từng bước cải thiện hiệu quả khai thác đội tàu thông qua các giải pháp kỹ thuật và quản lý dựa trên phân tích xu hướng.

☑ Công ty xác định rõ trách nhiệm của mình trong việc giảm thiểu các tác động tiêu cực tới môi trường, đặc biệt là các nỗ lực nhằm giảm phát thải khí nhà kính (GHG), xử lý an toàn chất thải, bảo vệ nguồn nước, giảm thiểu rác thải nhựa trên biển, cũng như tối ưu hóa sử dụng năng lượng hiệu quả đối với công tác khai thác vận tải biển. Trong bối cảnh các yêu cầu về giảm phát thải ngày càng chặt chẽ, chúng tôi lựa chọn cách tiếp cận thận trọng, thực tế và có lộ trình, phù hợp với đặc thù kỹ thuật và điều kiện khai thác của đội tàu.

ĐỐI VỚI XÃ HỘI VÀ CỘNG ĐỒNG

☑ Công ty luôn chú trọng đến yếu tố con người, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên thông qua việc xây dựng văn hóa an toàn, công bằng và tôn trọng, nơi mỗi cá nhân được trang bị đầy đủ năng lực, được lắng nghe và được bảo vệ.

☑ Công ty tăng cường công tác đào tạo, phát triển năng lực lãnh đạo trên tàu, quản lý mệt mỏi và các yếu tố con người, đồng thời thúc đẩy môi trường làm việc đa dạng, hòa nhập và không phân biệt đối xử.

☑ Công ty đề cao trách nhiệm trong việc đảm bảo an toàn lao động, sức khỏe và phúc lợi của đội ngũ cán bộ, nhân viên, tạo môi trường làm việc lành mạnh, bình đẳng và bền vững.

☑ Công ty nhận thức sâu sắc vai trò và trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp trong việc đóng góp tích cực vào cộng đồng và xã hội. Công ty cam kết thực hiện tốt các hoạt động an sinh xã hội, tích cực tham gia các chương trình từ thiện, hỗ trợ cộng đồng, ưu tiên sử dụng nguồn nhân lực địa phương, tạo điều kiện việc làm ổn định và cải thiện chất lượng cuộc sống cho người lao động.

ĐỐI VỚI QUẢN TRỊ DOANH NGHIỆP

☑ Công ty cam kết xây dựng và duy trì hệ thống quản trị tốt, đảm bảo tính minh bạch, liêm chính và hiệu quả trong mọi hoạt động. Trong đó, văn hóa dầu khí là yếu tố cốt lõi, được vận dụng phù hợp với đặc điểm tổ chức và quản lý tại Pacific, hướng đến phát triển bền vững, nâng cao giá trị dài hạn cho cổ đông, nhà đầu tư và các bên liên quan.

☑ Công ty luôn đề cao trách nhiệm giải trình, công khai thông tin một cách đầy đủ, chính xác và kịp thời, tuân thủ chặt chẽ các quy định pháp luật hiện hành và các chuẩn mực quản trị công ty theo thông lệ quốc tế.

II. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH NĂM 2025

BỐI CẢNH CHUNG

Thị trường dầu năm 2025 đã phản ánh phần nào tình hình kinh tế toàn cầu khi tốc độ tăng trưởng chậm lại, nhu cầu năng lượng không đạt kỳ vọng, trong khi nguồn cung dầu gia tăng đáng kể làm xuất hiện tình trạng dư cung, tạo nên xu hướng downtrend rõ nét trong bức tranh giá dầu năm qua.

Sau một giai đoạn dài tăng trưởng nóng, năm 2025 thị trường vận tải hàng lỏng có dấu hiệu chững lại và đi xuống với mức thu nhập ngày-tàu trung bình trong năm ở các phân khúc giảm từ 20-30% so với năm 2024, với hàng loạt các biến động ảnh hưởng đến thị trường trong năm gồm: Mỹ và phương tây duy trì chính sách cấm vận khắc nghiệt đối với dầu mỏ, đặc biệt là hàng hóa của Nga và Venezuela; căng thẳng địa chính trị giữa Nga và Ucraina, sự kiện xung đột vũ trang giữa Israel – Iran, cùng sự bất ổn tại Biển đỏ làm gia tăng rủi ro tuyến hàng hải, buộc các chủ hàng và chủ tàu phải điều chỉnh sang tuyến xa hơn khiến hành trình kéo dài và làm tăng nhu cầu vận tải theo tonne-mile, đặc biệt đối với các phân khúc tàu cỡ lớn như VLCC và Suezmax.

Trên thực tế, bình quân cả năm 2025, giá cước khai thác spot (TCE) của phân khúc tàu MR/LR giảm khoảng 23%, trong khi giá thuê định hạn 01 năm (TC) tại thời điểm cuối năm giảm khoảng 30% so với cùng kỳ năm trước, tùy từng chủng loại tàu. Trong khi đó, phân khúc tàu Aframax có mức giảm thấp hơn, mức giá TC 1 năm bình quân giảm khoảng 24-25% so với năm 2024.

Trước bối cảnh trên, Ban lãnh đạo và người lao động Công ty Pacific chủ động triển khai các giải pháp linh hoạt để tập trung tối ưu khai thác đội tàu, tiết giảm chi phí, sử dụng hiệu quả nguồn lực, qua đó hoàn thành vượt mức kế hoạch năm 2025 do Đại hội đồng cổ đông giao.

KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025

Đvt: tỷ đồng

Nội dung	Thực hiện 2024	Kế hoạch 2025	Thực hiện 2025	Tỷ lệ TH 2025/KH 2025 (%)	Tỷ lệ TH 2025/TH 2024 (%)
Tổng doanh thu	1.852,61	1.850,00	2.478,11	134%	134%
Lợi nhuận trước thuế	268,24	245,00	250,11	102%	93%
Lợi nhuận sau thuế	207,10	196,00	198,48	101%	96%
Nộp ngân sách nhà nước	89,13	61,40	87,41	142%	98%

HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH

☑ Năm 2025, Công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh 2025 với chỉ tiêu doanh thu hoàn thành 134% kế hoạch năm, lợi nhuận trước thuế đạt 102% kế hoạch lợi nhuận được giao. Nộp NSNN năm 2025 đạt 87,41 tỷ đồng, tương đương 142% kế hoạch.

☑ 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. Trong đó, đội tàu sản phẩm của Công ty, gồm Pacific Era và Pacific Pride được các Oil Majors lớn chấp nhận, đáp ứng đủ điều kiện vào Châu Âu và Mỹ.

☑ Hoàn thành nhiệm vụ giữ vững 100% thị phần vận chuyển dầu thô trong nước. Phối hợp tốt với Tổng Công ty và PSM trong công tác quản lý, khai thác đội tàu dầu thô PVTrans, đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của khách hàng BSR.

☑ Công tác quản lý tàu tiếp tục được nâng cao phù hợp các tiêu chuẩn và công ước quốc tế áp dụng; kết quả SIRE và Chemical SIRE khả quan từ các Big Oil Majors mở ra cơ hội cho hoạt động vận tải của Công ty.

☑ Hệ thống TMSA của Công ty được BP Shipping đánh giá đạt mức 2.2 là tiền đề quan trọng để Công ty tiếp tục nâng cấp và hướng đến thị trường cao cấp

CÔNG TÁC ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU

Theo kế hoạch, năm 2025 Công ty Pacific dự kiến triển khai 03 dự án đầu tư mua tàu gồm: 01 dự án đầu tư chuyển tiếp là đầu tư 01 tàu MR số 3, 02 dự án đầu tư mới là 01 tàu Aframax số 2 và 01 tàu MR số 4.

ĐỐI VỚI DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU AFRAMAX SỐ 2

Ngay từ đầu năm, Pacific đã triển khai các thủ tục chuẩn bị đầu tư trình cấp có thẩm quyền phê duyệt bao gồm Báo cáo nghiên cứu khả thi và Kế hoạch mua tàu để sẵn sàng cho việc ra thị trường thực hiện công tác đầu tư. Tuy nhiên, thị trường mua bán tàu không thuận lợi khi giá cước điều chỉnh giảm mạnh, trong khi giá tàu vẫn neo ở mức cao. Bên cạnh đó, tâm lý kỳ vọng thị trường sớm phục hồi từ phía chủ tàu và sự thận trọng của bên mua khiến thanh khoản thị trường mua bán tàu ở mức thấp. Những yếu tố này khiến việc tìm kiếm tàu phù hợp để đầu tư và đảm bảo hiệu quả dự án trở nên khó khăn hơn, đồng thời hạn chế cơ hội để Pacific tiếp cận các tàu trẻ đáp ứng yêu cầu kỹ thuật cũng như mục tiêu trẻ hóa, hiện đại hóa đội tàu. Vì vậy, cho đến nay dự án chưa thể thực hiện theo kế hoạch tiến độ mong muốn.

ĐỐI VỚI DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU MR

Ngay khi thị trường vận tải dầu sản phẩm xuất hiện những tín hiệu tích cực, Pacific đã khẩn trương hoàn tất các thủ tục chuẩn bị đầu tư, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và ra thị trường chào mua tàu. Tuy nhiên, do số lượng tàu Eco-MR chào bán không nhiều, giá cao hơn so với tàu Non-eco cùng size đã gây khó khăn cho Pacific trong quá trình tìm kiếm tàu phù hợp cũng như đàm phán thương mại với các chủ tàu để đảm bảo hiệu quả của dự án.

Công ty đang tiếp tục bám sát chặt chẽ tình hình thị trường để triển khai đầu tư phát triển đội tàu ngay khi có cơ hội.

TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH VÀ CÁC CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CHỦ YẾU

TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

Đvt: tỷ đồng

Chỉ tiêu	Năm 2024	Năm 2025	% tăng/giảm
Tổng giá trị tài sản	3.186,33	3.146,24	(1)%
Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.794,47	2.404,55	34%
Lợi nhuận gộp từ bán hàng và cung cấp dịch vụ	337,89	291,28	(14)%
Lợi nhuận khác	(0,44)	8,16	1.953%
Lợi nhuận trước thuế	268,24	250,11	(7)%
Lợi nhuận sau thuế	207,10	198,48	(4)%
Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức	50	52	4%

CÁC CHỈ TIÊU KHÁC

- Lãi cơ bản trên cổ phiếu: 1.770 đồng (2025)/1.847 đồng (2024)
- Vốn chủ sở hữu: 1.931 tỷ đồng (2025)/1.852 tỷ đồng (2024) tăng 4% so với 2024

CÁC CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CHỦ YẾU

Các chỉ tiêu	Đơn vị tính	Năm 2024	Năm 2025
1. Chỉ tiêu về khả năng thanh toán			
Hệ số thanh toán ngắn hạn: (*TS ngắn hạn/Nợ ngắn hạn)*	Lần	2,27	3,42
Hệ số thanh toán nhanh: *(TS ngắn hạn - Hàng tồn kho)/Nợ ngắn hạn*	Lần	2,24	3,38
2. Chỉ tiêu về cơ cấu vốn			
Hệ số Nợ/Tổng tài sản	Lần	0,42	0,39
Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu	Lần	0,72	0,63
3. Chỉ tiêu về năng lực hoạt động			
Vòng quay hàng tồn kho:*(Giá vốn hàng bán/Hàng tồn kho bình quân)*	Lần	98,12	109,87
Vòng quay tổng tài sản			
Doanh thu thuần/Tổng tài sản bình quân	Lần	0,61	0,76
4. Chỉ tiêu về khả năng sinh lời			
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	%	12	8
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	%	11	10
Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản	%	6	6
Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần	%	15	10

CƠ CẤU CỔ ĐÔNG

THỐNG KÊ CƠ CẤU CỔ ĐÔNG THEO DANH SÁCH CHỐT NGÀY 23/3/2026

Stt	Cổ đông góp vốn	% vốn điều lệ	Tổng vốn (nghìn đồng)	Ghi chú
A	**Vốn điều lệ**	**100,00%**	**1.037.024.520**	
B	**Cổ đông đã góp vốn**	**100,00%**	**1.037.024.520**	
I	**Cổ đông trong nước**	**99,64%**	**1.033.245.680**	**4.891 cổ đông**
1	**Cổ đông lớn sở hữu từ 5% cp trở lên**	**70,92%**	**735.471.500**	**02 cổ đông**
1.1	Tổng Công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)	64,92%	673.200.000	
1.2	Lê Ngọc Anh	6%	62.271.500	
2	**Cổ đông phổ thông khác**	**28,72%**	**297.774.180**	**4.889 cổ đông**
II	**Cổ đông nước ngoài**	**0,36%**	**3.778.840**	**23 cổ đông**
1	Tổ chức	0,23%	2.397.000	4 cổ đông
2	Cá nhân	0,13%	1.381.840	19 cổ đông

BÁO CÁO QUAN HỆ NHÀ ĐẦU TƯ

CHỦ ĐỘNG MINH BẠCH TRONG CÔNG BỐ THÔNG TIN

Công ty Pacific xác định công tác công bố thông tin là một trong những yếu tố then chốt trong việc xây dựng niềm tin và đảm bảo minh bạch với cổ đông, nhà đầu tư. Công ty luôn thực hiện nghiêm túc việc công bố thông tin theo đúng quy định của Nghị định 155/2020/NĐ-CP, Thông tư 96/2020/TT-BTC và Nghị định 245/2025/NĐ-CP về hướng dẫn công bố thông tin trên thị trường chứng khoán. Công ty không phát sinh vi phạm nào liên quan đến nghĩa vụ công bố thông tin hoặc các quy định dành cho công ty niêm yết. Từ năm 2025, Pacific công bố tất cả thông tin song ngữ (Anh-Việt) giúp cổ đông và nhà đầu tư quốc tế có thể dễ dàng nắm bắt thông tin về các hoạt động của Công ty.

Các kênh công bố thông tin của Pacific bao gồm:

☑ Website: Được thiết kế rõ ràng và trình bày song ngữ (Anh-Việt) giúp cổ đông và nhà đầu tư dễ dàng tiếp cận và tra cứu các thông tin chính thống của Pacific.

☑ Hệ thống công bố thông tin của ECM của HOSE: Cung cấp thông tin nhanh chóng và chính xác.

☑ Fanpage: Cập nhật liên tục, thường xuyên hoạt động SXKD và các hoạt động khác của Pacific.

ĐẢM BẢO QUYỀN LỢI CỔ ĐÔNG

Pacific cam kết bảo vệ quyền lợi của cổ đông và đảm bảo tính công bằng, minh bạch trong quản trị công ty. Các kỳ ĐHĐCĐ của Công ty (bao gồm thường niên và bất thường) năm 2025 đã được tổ chức theo đúng quy định của pháp luật và các thông lệ quản trị tốt như:

☑ Đảm bảo đầy đủ quyền của cổ đông, bao gồm quyền tham dự, có ý kiến, bỏ phiếu theo đúng luật định.

☑ Các thông tin và tài liệu liên quan đến Đại hội được cung cấp đầy đủ, đúng thời điểm trên website Công ty để cổ đông có thể đánh giá và đưa ra ý kiến biểu quyết.

☑ Tại Đại hội, Ban Chủ tọa đã tóm lược tình hình thực hiện các Nghị quyết được thông qua tại kỳ họp trước, bao gồm những nội dung đã hoàn thành và những nội dung chưa được triển khai do yếu tố khách quan. Đồng thời, HĐQT đã báo cáo rõ nguyên nhân, phương hướng giải quyết và kế hoạch thực hiện trong thời gian tới. Các nội dung này được ghi nhận trong biên bản họp và công bố đầy đủ trên website Công ty.

☑ Tại Đại hội, Ban Chủ tọa cũng ghi nhận và trả lời trực tiếp các câu hỏi của cổ đông. Diễn biến Đại hội cùng các câu trả lời được ghi nhận trong Biên bản họp và Nghị quyết, công khai thông tin đến UBCKNN, Sở Giao dịch Chứng khoán và trên website Công ty trong vòng 24h.

☑ Pacific cũng đã công bố kết quả biểu quyết tất cả các nghị quyết cùng biên bản kiểm phiếu trong ngày làm việc tiếp theo sau Đại hội.

☑ Năm 2025, Pacific đã hoàn tất chi trả cổ tức cho các cổ đông đúng hạn theo quy định của pháp luật

ĐỊNH HƯỚNG HOẠT ĐỘNG NĂM 2026

Nhằm nâng cao tính minh bạch và hiệu quả, định hướng trong công tác quan hệ cổ đông của Pacific trong năm 2026 bao gồm:

☑ Triển khai Đại hội đồng cổ đông theo đúng quy định của pháp luật. Tất cả tài liệu liên quan sẽ được công bố đầy đủ bằng song ngữ (Anh-Việt) trên webite chính thức của Công ty theo quy định.

☑ Duy trì công tác công bố thông tin đúng hạn, tuân thủ chặt chẽ quy định của pháp luật và quy chế Công ty, nâng cao chất lượng báo cáo và tính minh bạch trong truyền tải thông tin.

☑ Cải tiến website và các công cụ tương tác giúp cho cổ đông và nhà đầu tư dễ dàng tiếp cận thông tin, trao đổi ý kiến và theo dõi hoạt động của Công ty một cách nhanh chóng, thuận tiện và hiệu quả.

III. BÁO CÁO CỦA BAN LÃNH ĐẠO

ĐÁNH GIÁ CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY

ĐÁNH GIÁ CHUNG

Năm 2025, ngành vận tải biển tiếp tục đối mặt với nhiều thách thức từ bất ổn kinh tế, xung đột địa chính trị, các chính sách cấm vận của Mỹ đối với Nga và Venezuela, ... Trong bối cảnh đó, Hội đồng quản trị đã tập trung tìm các giải pháp vượt qua khó khăn, thách thức và kết quả là Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh đã được Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) giao.

ĐÁNH GIÁ THỰC HIỆN NHIỆM VỤ THEO NGHỊ QUYẾT CỦA ĐHĐCĐ

Pacific đã tổ chức ĐHĐCĐ bất thường vào ngày 28/4/2025 và ĐHĐCĐ thường niên vào ngày 25/6/2025, tuân thủ quy định tại Luật Doanh nghiệp. Trong năm 2025, Pacific nghiêm túc triển khai thực hiện các Nghị quyết ĐHĐCĐ, cụ thể:

☑ Kế hoạch SXKD năm 2025: Pacific đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu SXKD đã được ĐHĐCĐ giao.

☑ Phân phối lợi nhuận và trích lập các quỹ: Pacific đã thực hiện trích các quỹ sau khi được ĐHĐCĐ phê duyệt. Ngày 28/11/2025, Pacific đã thực hiện chi trả cổ tức bằng tiền từ LNST chưa phân phối năm 2024 với tỉ lệ 10% vốn điều lệ theo Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên ngày 25/6/2025. Pacific đã hoàn thành việc chi trả cổ tức trong vòng 6 tháng kể từ ngày kết thúc ĐHĐCĐ, tuân thủ đúng quy định về thời hạn chi trả cổ tức theo Luật Doanh nghiệp.

☑ Lựa chọn đơn vị kiểm toán BCTC năm 2025: ĐHĐCĐ đã phê duyệt danh sách 03 công ty kiểm toán được chọn lọc từ danh sách được Ủy ban Chứng khoán Nhà nước chấp thuận. Thực hiện ủy quyền của ĐHĐCĐ, HĐQT Pacific đã lựa chọn Công ty TNHH Kiểm toán Deloitte Việt Nam là đơn vị thực hiện kiểm toán BCTC bán niên và BCTC cho năm tài chính 2025.

☑ Kế hoạch thù lao của thành viên HĐQT, BKS năm 2025: đã thực hiện theo đúng Nghị quyết ĐHĐCĐ ngày 25/6/2025 và sẽ báo cáo kết quả tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2026.

☑ Sửa đổi Điều lệ, Quy chế hoạt động của HĐQT và Quy chế nội bộ về quản trị Công ty: Pacific đã ban hành Điều lệ sửa đổi, Quy chế hoạt động của HĐQT và Quy chế nội bộ về quản trị Công ty theo đúng Nghị quyết ĐHĐCĐ ngày 25/6/2025. ĐHĐCĐ thực hiện đầy đủ các quyền hạn theo đúng quy định pháp luật và Điều lệ Công ty. ĐHĐCĐ không ủy quyền cho HĐQT toàn quyền quyết định các nội dung thuộc thẩm quyền thông qua của ĐHĐCĐ. HĐQT Pacific đã hoàn thành các nội dung được ĐHĐCĐ phê duyệt và không phát sinh các thay đổi trong nội dung đã được ĐHĐCĐ phê duyệt. Trường hợp có thay đổi ở các năm tiếp theo, HĐQT cam kết sẽ trình ĐHĐCĐ những nội dung thuộc thẩm quyền ĐHĐCĐ thông qua trước khi thực hiện.

CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA HĐQT TRONG NĂM 2025

HĐQT Công ty đã thường xuyên thực hiện công tác quản lý, giám sát hoạt động điều hành của Giám đốc Công ty tại các cuộc họp định kỳ/đột xuất của HĐQT, các cuộc họp giao ban Công ty để nắm bắt tình hình hoạt động và chỉ đạo xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong hoạt động SXKD qua các báo cáo, Tờ trình của Giám đốc và Ban điều hành. Trong năm 2025, HĐQT đã triển khai công tác giám sát gồm các nội dung chính như sau:

☑ HĐQT tổ chức và chủ trì các cuộc họp định kỳ hoặc đột xuất để kiểm tra giám sát hoạt động điều hành.

☑ Giám sát công tác chỉ đạo, điều hành của Ban Giám đốc trong việc thực hiện các Nghị quyết của ĐHĐCĐ và các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT.

☑ Giám sát công tác chỉ đạo, điều hành thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh, tiết giảm chi phí.

☑ Giám sát công tác tổ chức bộ máy nhân sự và đôn đốc việc rà soát, cập nhật hoàn thiện các quy chế quản lý, quản trị nội bộ của Công ty.

☑ Giám sát việc thực hiện công tác đào tạo, tuyển dụng và phát triển nguồn nhân sự có năng lực và chuyên môn cao, đảm bảo đáp ứng yêu cầu phát triển của Công ty.

☑ Định hướng xây dựng kế hoạch 5 năm 2026-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và kế hoạch SXKD năm 2026.

☑ Giám sát và chỉ đạo triển khai thực hiện công tác kiểm tra, kiểm toán nội bộ và quản trị rủi ro, nâng cao tính minh bạch và hiệu quả vận hành.

☑ Giám sát việc triển khai thực hiện công tác truyền thông, văn hóa doanh nghiệp, văn hóa HĐQT.

☑ Giám sát và chỉ đạo xây dựng khung chiến lược Phát triển bền vững, tích hợp ESG vào hoạt động SXKD.

☑ Giám sát và chỉ đạo triển khai thực hiện chuyển đổi số nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của đơn vị.

☑ Giám sát việc thực hiện công tác an sinh xã hội; thực hiện quyền lợi và điều kiện làm việc cho người lao động trong Công ty; Quan tâm và bảo vệ quyền lợi hợp pháp tối đa cho cổ đông.

☑ Giám sát việc theo dõi và đôn đốc xử lý khoản công nợ 80 tỷ đồng tại Vietinbank - CN Nhà Bè. Tính đến cuối năm 2025, số tiền Công ty đã thu hồi được là 6,93 tỷ và số tiền còn phải thu hồi là 73,07 tỷ.

ĐÁNH GIÁ CỦA HĐQT VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA BAN GIÁM ĐỐC

Năm 2025, trong bối cảnh thị trường vận tải biển nhiều khó khăn và biến động, tuy nhiên Ban điều hành đã nỗ lực hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch SXKD đã được ĐHĐCĐ phê duyệt. Công tác điều hành các hoạt động SXKD được triển khai trên cơ sở tuân thủ các quy định pháp luật hiện hành, Điều lệ và quy chế, quy định nội bộ của Công ty, cụ thể:

☑ Hoạt động sản xuất kinh doanh ổn định, linh hoạt và đưa ra được các giải pháp hoàn thành các chỉ tiêu SXKD được giao.

☑ Triển khai hiệu quả việc quản lý an toàn và quản lý kỹ thuật đội tàu, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu của khách hàng.

☑ Đảm bảo các phúc lợi, chế độ chính sách cho người lao động, tăng cường công tác đào tạo và xây dựng đội ngũ nhân sự có chuyên môn, nhiệt huyết, năng động tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững trong các năm tiếp theo.

Bên cạnh những thành tích đã đạt được vẫn còn một số hạn chế cần được Ban điều hành khắc phục trong năm 2026:

☑ Bám sát chặt chẽ thị trường mua bán tàu để triển khai đầu tư mở rộng đội tàu ngay khi có cơ hội.

☑ Tiếp tục rà soát việc cập nhật và ban hành các Quy chế, quy định nội bộ của Công ty.

☑ Chú trọng công tác đào tạo, tuyển dụng đội ngũ nhân sự quản lý khai thác và kỹ thuật đáp ứng với sự phát triển của Công ty trong thời gian tới, tìm kiếm các dịch vụ mới để mở rộng hoạt động SXKD của Công ty.

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ NĂM 2026

1 CÔNG TÁC SẢN XUẤT KINH DOANH

☑ Lãnh đạo, chỉ đạo và giám sát hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2026 do ĐHĐCĐ phê chuẩn.

☑ Tăng cường việc phát triển dịch vụ và mở rộng thị trường bao gồm việc cung cấp tàu VLCC cho NMLD Nghi Sơn. Thường xuyên giám sát và chỉ đạo các giải pháp cần thiết nhằm đảm bảo hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2026.

2 CÔNG TÁC QUẢN LÝ, QUẢN TRỊ

☑ Tiếp tục nâng cao chất lượng hệ thống quản trị theo quy định của pháp luật và hướng tới thông lệ tốt nhất.

☑ Rà soát, hoàn thiện các quy chế, quy trình, tăng cường công tác quản trị doanh nghiệp, công tác kiểm tra giám sát, kiểm toán nội bộ.

☑ Xây dựng và định hướng các hoạt động ESG phù hợp với các mục tiêu phát triển bền vững của Liên hợp quốc, tập trung vào những mục tiêu có mối liên hệ trực tiếp với hoạt động vận hành, quản lý con người, bảo vệ môi trường và đóng góp cho sự phát triển kinh tế - xã hội bền vững.

3 PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC

☑ Tăng cường các giải pháp để phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đảm bảo đáp ứng các yêu cầu phát triển của Công ty.

4 TRÁCH NHIỆM XÃ HỘI

☑ Đảm bảo việc làm, thu nhập và nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động, đặc biệt quan tâm đến đội ngũ thuyền viên là lực lượng lao động sản xuất trực tiếp trên đội tàu của Công ty.

☑ Quan tâm và bảo vệ quyền lợi hợp pháp tối đa cho cổ đông.

☑ Tích cực tham gia công tác an sinh xã hội và đóng góp cho cộng đồng.

ĐỊNH HƯỚNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TRONG GIAI ĐOẠN 2026 - 2030

1 MỞ RỘNG ĐỘI TÀU

Tiếp tục đầu tư, phát triển đội tàu theo hướng trẻ hóa, hiện đại, tối ưu hiệu quả khai thác đáp ứng các yêu cầu của thị trường.

2 PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG QUỐC TẾ

Mở rộng thị trường vận tải biển quốc tế, tăng cường hợp tác với các Chủ tàu/Đối tác chiến lược, nâng cao vị thế của Pacific trên thị trường khu vực và quốc tế.

3 CHUYỂN ĐỔI SỐ VÀ ĐỔI MỚI CÔNG NGHỆ

Tích hợp công nghệ số vào hoạt động quản lý, khai thác, nâng cao năng suất lao động và tối ưu hiệu quả sản xuất kinh doanh.

4 TÍCH HỢP QUẢN TRỊ ESG

Từng bước tích hợp các yếu tố môi trường, xã hội và quản trị vào các hoạt động của Công ty, thực hiện các sáng kiến ESG trên cơ sở tuân thủ các quy định của pháp luật và quốc tế, hướng tới tăng trưởng ổn định và phát triển bền vững.

CAM KẾT ESG

Hội đồng quản trị cam kết triển khai phát triển bền vững theo các mục tiêu ESG phù hợp với hoạt động thực tế của Pacific nhằm tăng cường công tác quản trị rủi ro, nâng cao chất lượng vận hành, đảm bảo duy trì năng lực cạnh tranh và tạo dựng niềm tin lâu dài với các bên liên quan với một số giá trị cốt lõi như sau:

BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Cam kết tuân thủ nghiêm ngặt các quy định quốc tế liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm, quản lý phát thải, rác thải và hiệu quả năng lượng. Tập trung vào việc ngăn ngừa sự cố triệt để, nâng cao năng lực ứng phó khẩn cấp, đồng thời từng bước cải thiện hiệu quả khai thác đội tàu thông qua các giải pháp kỹ thuật và quản lý dựa trên phân tích xu hướng. Trong bối cảnh các yêu cầu về giảm phát thải ngày càng chặt chẽ, chúng tôi lựa chọn cách tiếp cận thận trọng, thực tế và có lộ trình, phù hợp với đặc thù kỹ thuật và điều kiện khai thác của đội tàu.

PHÁT TRIỂN XÃ HỘI

Chú trọng xây dựng văn hóa an toàn, công bằng và tôn trọng, nơi mỗi cá nhân được trang bị đầy đủ năng lực, được lắng nghe và được bảo vệ. Tiếp tục đầu tư cho công tác đào tạo, phát triển năng lực lãnh đạo trên tàu, quản lý mệt mỏi và các yếu tố con người, đồng thời thúc đẩy môi trường làm việc đa dạng, hòa nhập và không phân biệt đối xử. Mở rộng trách nhiệm xã hội ra toàn bộ chuỗi giá trị, thông qua việc lựa chọn và hợp tác với các đối tác, nhà cung cấp có cùng chuẩn mực đạo đức và trách nhiệm.

NÂNG CAO QUẢN TRỊ

Hội đồng Quản trị và Ban Điều hành duy trì vai trò giám sát chặt chẽ đối với các vấn đề phát triển bền vững, đảm bảo các chính sách, quy trình và thực tiễn quản lý luôn phù hợp với yêu cầu pháp lý, các chuẩn mực quốc tế và kỳ vọng ngày càng cao của khách hàng, cơ quan quản lý và đối tác. ESG được tích hợp vào hệ thống quản trị rủi ro, kế hoạch chiến lược và các quyết định quan trọng của Công ty.

BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA BAN GIÁM ĐỐC

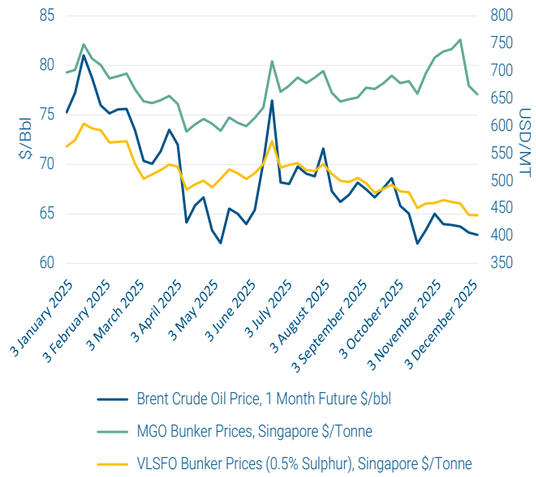
TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG NĂM 2025

THỊ TRƯỜNG DẦU THÔ, DẦU SẢN PHẨM

Thị trường dầu năm 2025 đã phản ánh phần nào tình hình kinh tế toàn cầu khi tốc độ tăng trưởng chậm lại, nhu cầu năng lượng không đạt kỳ vọng, trong khi nguồn cung dầu gia tăng đáng kể làm xuất hiện tình trạng dư cung, tạo nên xu hướng giảm rõ nét trong bức tranh giá dầu năm qua.

Sản lượng dầu thô thế giới tăng mạnh khi OPEC+ nới lỏng và huỷ bỏ chính sách cắt giảm tự nguyện trong khi Mỹ, Brazil và Guyana tiếp tục mở rộng khai thác sản xuất dẫn đến nguồn cung dầu toàn cầu năm 2025 đạt khoảng 108,2 triệu thùng/ngày, tăng 6,2 triệu thùng/ngày so với đầu năm. Đối nghịch với nguồn cung tăng nhanh, đà phục hồi nhu cầu dầu thế giới chậm hơn kỳ vọng ban đầu. Hoạt động công nghiệp – vận tải và hàng không chưa đạt mức phục hồi đáng kể, tăng trưởng kinh tế suy yếu tại nhiều nền kinh tế lớn, đặc biệt là Trung Quốc – quốc gia có lượng tiêu thụ dầu mỏ lớn, đã giảm mạnh nhập khẩu sản phẩm dầu do chịu áp lực thuế quan từ Mỹ và đẩy tồn kho diesel, naphtha lên mức cao dẫn đến mức tăng trưởng cả năm chỉ đạt 2% so với mức kỳ vọng 4%, khiến tổng sản lượng tiêu thụ dầu thấp hơn dự kiến.

Bên cạnh đó, xu hướng chuyển dịch sang năng lượng sạch tiếp tục kìm hãm đà tiêu thụ nhiên liệu hoá thạch truyền thống. Theo đó, bức tranh cung–cầu trong năm 2025 được phản ánh đầy đủ vào diễn biến giá dầu thô/dầu sản phẩm. Sau khi duy trì ở vùng 76–81 USD/thùng đầu năm, áp lực dư cung đã khiến giá dầu Brent giảm xuống 65–70 USD/thùng trong suốt 6 tháng đầu, trước khi phục hồi ngắn hạn lên 74–77 USD/thùng do sự kiện địa chính trị tại Trung Đông vào cuối tháng 06 – đầu tháng 07/2025. Tuy nhiên, đà phục hồi không bền vững khi thị trường quay lại xu hướng giảm từ Quý III/2025. Cùng xu hướng đó, nhưng giá dầu sản phẩm chịu sức ép mạnh hơn: dầu VLSFO tại Singapore giảm liên tục từ quanh 600–620 USD/tấn từ đầu năm, xuống 480–500 USD/tấn vào cuối tháng 11, trong khi MGO giảm từ 700–740 USD/tấn xuống 640–700 USD/tấn trước khi nhích nhẹ trong Quý 4 do nhu cầu sưởi ấm tăng theo mùa, dao động quanh 650–750 USD/tấn.



THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI DẦU QUỐC TẾ

Sau một giai đoạn dài tăng trưởng nóng, năm 2025 thị trường vận tải hàng lỏng có dấu hiệu chững lại và đi xuống với mức thu nhập ngày-tàu trung bình trong năm ở các phân khúc giảm từ 20-30% so với năm 2024, lượng tàu đóng mới được bàn giao và gia nhập thị trường đã tạo nên sự cạnh tranh trong cuộc đua giảm giá cước, xu hướng phân hoá ngày càng rõ nét giữa đội tàu trẻ, tàu eco và nhóm tàu trên 15 tuổi trước lộ trình áp dụng quy định phát thải của IMO. Tất cả những diễn biến đó là hệ quả cộng hưởng đan xen của hàng loạt các yếu tố tích cực và tiêu cực tác động lên thị trường trong năm qua gồm:

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI DẦU QUỐC TẾ (Tiếp theo)

☑ Việc duy trì chính sách cấm vận khắc nghiệt của Mỹ và phương tây đối với dầu mỏ, hàng hóa của Nga và Venezuela, cùng các lệnh trừng phạt mở rộng khiến cho những thị trường tiêu thụ dầu mỏ lớn Ấn độ, Brazil, Thổ Nhĩ Kỳ giảm mạnh lượng nhập khẩu từ Nga để tìm nguồn thay thế, các nước Châu Âu cũng đã thiết lập được nguồn cung ổn định từ Kazakhstan, Trung Đông và Mỹ, đã giảm bớt sự phụ thuộc vào năng lượng Nga là một trong những lý do khiến nhu cầu vận chuyển dầu thô, dầu sản phẩm và khí hoá lỏng bằng đường biển tiếp tục được duy trì.

☑ Căng thẳng địa chính trị không còn là điểm mới, nhưng vẫn là yếu tố nâng đỡ thị trường vận tải dầu mỏ trong năm qua, cuộc chiến tranh Nga – Ukraine, sự kiện xung đột vũ trang giữa Israel – Iran, cùng sự bất ổn tại Biển đỏ làm gia tăng rủi ro tuyến hàng hải, buộc các chủ hàng và chủ tàu phải điều chỉnh sang tuyến xa hơn khiến hành trình kéo dài và làm tăng nhu cầu vận tải theo tonne-mile, đặc biệt đối với các phân khúc tàu cỡ lớn như VLCC và Suezmax.

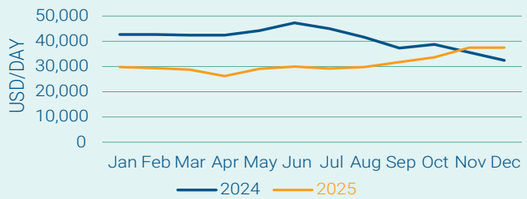
Mặc dù vậy, năm 2025 chứng kiến làn sóng bàn giao tàu mới quy mô lớn – đặc biệt ở phân khúc MR và LR – tạo áp lực đáng kể lên thị trường thuê tàu sản phẩm. Dù vậy, nguồn cung tàu "chính ngạch" thực tế lại được thu hẹp tương đối ở mảng tàu dầu thô do EU và OFAC mở rộng lệnh trừng phạt đối với một số nhóm tàu VLCC, Aframax và MR liên quan đến luồng hàng Nga, khiến đội tàu nằm trong diện được các Oil Majors chấp thuận khai thác giảm tương đối. Điều này làm gia tăng mức độ phân hóa trên thị trường khi tàu trẻ, tàu Eco và tàu có hồ sơ kỹ thuật minh bạch tiếp tục được ưu tiên và giữ được mức cước tốt hơn; trong khi tàu Non-Eco hoặc trên 15 năm tuổi gặp nhiều hạn chế về khả năng được thuê và chịu áp lực giảm giá đáng kể.

Trên thực tế, bình quân cả năm 2025, giá cước khai thác spot (TCE) của phân khúc tàu MR/LR giảm khoảng 23%, trong khi giá thuê định hạn 01 năm (TC) tại thời điểm cuối năm giảm khoảng 30% so với cùng kỳ năm trước, tùy từng chủng loại tàu. Trong khi đó, phân khúc tàu Aframax có mức giảm thấp hơn, mức giá TC 1 năm bình quân giảm khoảng 24-25% so với năm 2024. Ngược lại, các phân khúc tàu dầu thô cỡ lớn ghi nhận kết quả tích cực hơn: TCE spot VLCC tăng khoảng 55% so với 2024 nhờ nhu cầu vận chuyển đường dài phục hồi, thị trường cho thuê định hạn (TC) cũng có xu hướng cải thiện rõ rệt vào cuối năm, với mức TC 1 năm của tàu VLCC đạt 58.000–64.000 USD/ngày (tăng 55–56% so với cùng kỳ).

Tổng thể, dù chịu sức ép lớn từ nhu cầu suy yếu, tồn kho cao và lượng tàu mới bàn giao ồ ạt, khiến thu nhập ngày-tàu ở hầu hết các phân khúc giảm mạnh ngay từ đầu năm và thiết lập mặt bằng giá mới thấp hơn kỳ vọng, nhưng nhìn chung mức cước của các phân khúc tàu dầu thô, dầu sản phẩm vẫn ở mức cao hơn đáng kể so với nền giá lịch sử.

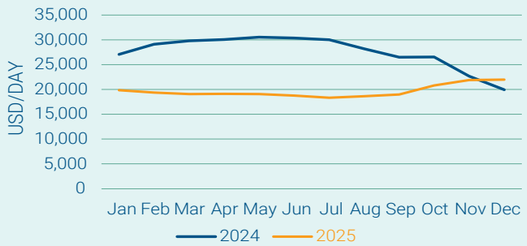
PHÂN KHÚC THỊ TRƯỜNG TÀU AFRAMAX:

1 Year Timecharter Rate Aframax
(Long Run Historical Series)



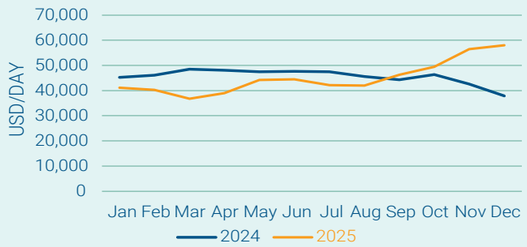
PHÂN KHÚC THỊ TRƯỜNG TÀU MR CPP:

1 Year Timecharter Rate MR Products
Tanker (Long Run Historical Series)



PHÂN KHÚC THỊ TRƯỜNG TÀU VLCC:

1 Year Timecharter Rate VLCC
(Long Run Historical Series)



Nguồn: Clarksons Research Report

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN TÀU (S&P)

Năm 2025 đánh dấu sự thay đổi rõ rệt trong xu hướng mua bán tàu khi các quy định môi trường ngày càng khắt khe, lệnh trừng phạt OFAC – EU mở rộng và định hướng đầu tư bền vững trở thành yếu tố chi phối chính. Giá tàu đã hạ nhiệt trong nửa đầu năm, đặc biệt ở phân khúc tàu sản phẩm với mức giảm 17–20%, trong khi tàu Non-Eco và tàu già trên 15 năm chịu sức ép lớn hơn do nhu cầu vận chuyển yếu và cạnh tranh gay gắt từ đội tàu mới. Tuy nhiên, từ cuối Quý III/2025, tâm lý thị trường có cải thiện khi giá cước dầu thô phục hồi nhẹ và nhu cầu tàu trẻ tăng trở lại, giúp thu hẹp mức giảm giá tàu. Mặc dù vậy, tốc độ giảm giá tàu là không đáng kể so với mức sụt giảm của giá cước vận tải, làm nới rộng khoảng cách giữa chi phí đầu tư và khả năng sinh lời – qua đó làm giảm đáng kể sức hấp dẫn của các thương vụ mua tàu.

Mặc dù vậy, thanh khoản thị trường suy yếu rõ rệt khi Người bán ưu tiên chờ đợi tín hiệu phục hồi của thị trường, trong khi Người mua thận trọng hơn trong quyết định giao dịch, thay vì mở rộng đầu tư trong bối cảnh rủi ro giảm giá tài sản vẫn cao và nguồn cung tàu mới tiếp tục gia tăng. Ngoài các thương vụ bàn giao tàu mới, phần lớn giao dịch trên thị trường đến từ nhu cầu phá dỡ hoặc thanh lý đối với các tàu già/tàu chịu rủi ro cao hơn do áp lực của lệnh trừng phạt/cấm vận, biến động địa chính trị và yêu cầu tái cơ cấu đội tàu theo chuẩn mực kỹ thuật – môi trường mới.

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI TÀU DẦU THÔ TRONG NƯỚC

Trong năm 2025, Nhà máy Lọc dầu Dung Quất (NMLD) vận hành ổn định và liên tục, với công suất bình quân đạt khoảng 117–118% so với công suất thiết kế. Để đáp ứng nhu cầu nguyên liệu đầu vào của nhà máy, PVTrans/Pacific bảo đảm tần suất vận chuyển dầu thô nội địa khoảng 5–6 chuyến tàu mỗi tháng.

Song song với nguồn dầu thô trong nước, BSR đã chủ động nguồn nguyên liệu thông qua hoạt động nhập khẩu nhằm bù đắp phần thiếu hụt nguồn cung nội địa. Trong năm 2025, khối lượng dầu thô nhập khẩu đạt khoảng 2,7 triệu tấn, tương đương 31% tổng sản lượng dầu nguyên liệu phục vụ hoạt động của Nhà máy Lọc dầu Dung Quất.

ĐÁNH GIÁ CỤ THỂ CÁC LĨNH VỰC HOẠT ĐỘNG CỦA PACIFIC NĂM 2025

HOẠT ĐỘNG QUẢN LÝ, KHAI THÁC ĐỘI TÀU CỦA CÔNG TY

Năm 2025, bên cạnh nỗ lực duy trì và mở rộng quan hệ với khách hàng, Oil Major và các môi giới uy tín, Pacific tập trung trong hoạt động quản lý kỹ thuật, an toàn và thuyền viên, coi đó nền tảng cốt lõi để không chỉ bảo đảm an toàn vận hành và kiểm soát chi phí, mà còn đáp ứng tốt các tiêu chuẩn thị trường, khẳng định năng lực quản lý của Công ty. Qua đó, củng cố uy tín với người thuê tàu và các đối tác, tạo nền tảng thuận lợi cho hoạt động khai thác tàu đạt hiệu quả cao hơn.

Đối với hệ thống quản lý tàu, ngoài việc duy trì hiệu lực Hệ thống quản lý an toàn và lao động của Công ty thông qua các cuộc đánh giá và công nhận của Đăng kiểm Việt Nam, Đăng kiểm NK,... Công ty hướng đến sự công nhận của các Big Oil Majors thông qua hoạt động đánh giá hệ thống và kiểm tra đội tàu. Theo đó, bên cạnh công tác cải thiện chất lượng báo cáo SIRE đội tàu, việc được các Oil Majors lớn kiểm tra cũng là cơ hội để nâng cao kiến thức của đội ngũ Thuyền viên.

Song song đó, hệ thống TMSA của Công ty đã được triển khai rộng rãi và được BP Shipping – một Oil Majors uy tín trên thế giới đánh giá, công nhận ở mức 2.2. Đây là tiền đề quan trọng để các khách hàng/Oil Major lớn xem xét và chấp nhận, góp phần củng cố vị thế của Pacific trên thị trường quốc tế và mở rộng cơ cơ hội khai thác đến các phân khúc thị trường cao cấp.

Ngoài ra, phần mềm quản lý bảo dưỡng tàu SMMS đã được Công ty hoàn tất nhập liệu cho tàu Pacific Era và triển khai đồng bộ giữa tàu - văn phòng. Đồng thời, tiếp tục hoàn thiện hệ thống máy chủ để thiết lập đồng bộ dữ liệu với tàu Pacific Pride.

Nhờ vậy, dù tình hình thị trường vận tải dầu mỏ trong năm qua có nhiều thách thức, nhưng hoạt động quản lý khai thác đội tàu công ty luôn đảm bảo an toàn và ổn định.

TÀU APOLLO

Tàu được khai thác ổn định theo hợp đồng cho thuê định hạn với khách hàng Sinopec Fuel Oil trong nửa đầu năm 2025, thời gian còn lại tàu được bố trí khai thác quốc tế theo hình thức linh hoạt giữa cho thuê chuyến Spot và cho thuê định hạn TC với các Khách hàng lớn, uy tín trên thị trường như Vitol, ENEOS Asia, ... để đảm bảo tàu hoạt động liên tục, hiệu quả và tối ưu thu nhập ngày tàu.

TÀU PACIFIC ERA

Mặc dù phân khúc tàu MR năm 2025 không thực sự thuận lợi, nhưng với sự nỗ lực tìm kiếm thị trường, tàu Pacific Era đã được duy trì khai thác quốc tế theo cả cho thuê tàu chuyến Spot và hợp đồng cho thuê định hạn TC với các khách hàng ENOC, S-Oil, Pertamina trong những tháng đầu năm, giảm thiểu tối đa ngày dừng tàu thương mại. Từ tháng 5/2025, tàu được khai thác quốc tế trong Pool Maersk Tankers.

TÀU PACIFIC PRIDE

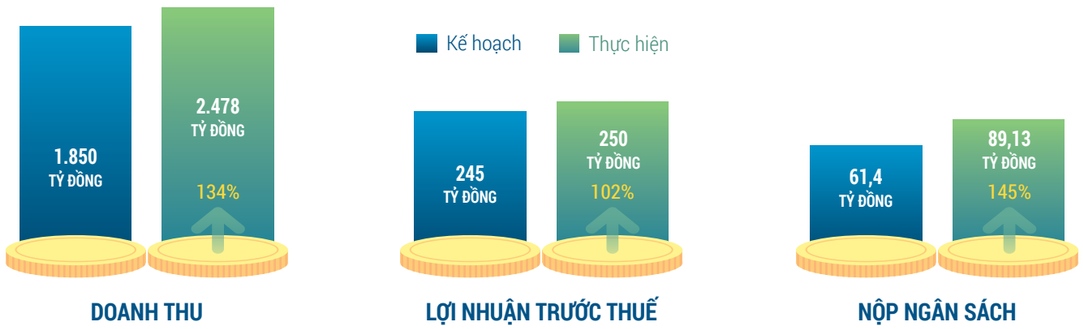
Trong năm 2025, tàu được khai thác quốc tế trong Pool Hafnia với các Charterer/ Oil Major lớn thuê như Shell, Clearlake, Trafigura, PMI. Từ tháng 11/2025 tàu được khai thác theo hợp đồng định hạn (TC) cho khách hàng Vitol và hoạt động chủ yếu tại khu vực Tây Phi.

TÀU FSO DAI HUNG QUEEN

Công ty tiếp tục thực hiện hợp đồng thuê tàu trần với Tổng Công ty PVTrans để cung cấp dịch vụ kho chứa nổi cho PVEP tại mỏ Đại Hùng. Trong năm qua, Công ty phối hợp chặt chẽ với đơn vị quản lý, vận hành là PVTrans OFS nhằm duy trì tình trạng kỹ thuật của tàu và đảm bảo hoạt động ổn định, đạt 100% uptime.

TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025

Với một năm có nhiều sự biến động và thách thức, sự nỗ lực, đoàn kết của Ban lãnh đạo và tập thể Người lao động Công ty thông qua các hành động thiết thực đã mang lại kết quả và hoàn thành các chỉ tiêu năm 2025 được giao, cụ thể là:



CƠ CẤU DOANH THU ĐỘI TÀU NĂM 2025

ĐÁNH GIÁ CỤ THỂ CÁC LĨNH VỰC HOẠT ĐỘNG CỦA PACIFIC NĂM 2025

CÁC HOẠT ĐỘNG KHÁC

1. CÔNG TÁC QUẢN LÝ, KHAI THÁC ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY

Trên cơ sở hợp đồng vận chuyển giữa PVTrans và BSR, Pacific đã triển khai thực hiện tốt Hợp đồng uỷ thác quản lý tàu với PVTrans.

Theo đó, trong năm 2025, Pacific đã phối hợp với các Ban chức năng PVTrans và BSR bố trí linh hoạt hai tàu dầu thô PVT Mercury và PVT Hera khai thác thường trực trong nước, kết hợp linh hoạt với 01 chuyến tàu thuê ngoài, nâng tổng số chuyến vận chuyển thực hiện trong năm 2025 lên 67 chuyến. Tổng sản lượng dầu thô nội địa vận chuyển đạt hơn 5,2 triệu tấn, tương đương khoảng 69% nhu cầu của NMLD. Qua đó đáp ứng kịp thời nguyên liệu đầu vào cho NMLD Dung Quất theo kế hoạch của khách hàng; đồng thời bảo đảm tuyệt đối an toàn cho tàu và các mỏ, không phát sinh sự cố, khiếu nại hay tranh chấp trong quá trình thực hiện.

2. PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG VÀ DỊCH VỤ VẬN CHUYỂN KHÁC

Việc xây dựng được uy tín, thương hiệu của Công ty và duy trì quan hệ tốt với mạng lưới đối tác vận chuyển tàu dầu quốc tế trong những năm gần đây, đã giúp Công ty thuận lợi trong việc phát triển dịch vụ với cả khách hàng lâu năm và khách hàng mới trong thời gian qua. Cụ thể, năm 2025 ngoài việc thu xếp 01 lượt tàu thuê ngoài để vận chuyển lô dầu cho BSR, Công ty đã cung cấp tàu MR cho khách hàng Sahara Energy, thu xếp tàu 13.000 DWT phục vụ Ocean Energy với vai trò Broker. Đồng thời, thực hiện một hợp đồng theo hình thức Back-to-back tàu MR cho Khách hàng Pertamina. Đây là những bước tiến trong việc mở rộng thị trường và đa dạng hóa mạng lưới khách hàng.

Đối với hoạt động vận chuyển dầu thô bằng tàu VLCC cho NMLD Nghi Sơn (NSRP), trong năm 2025 Công ty đã tham gia thu xếp 14 chuyến tàu từ Kuwait về Nghi Sơn cho NSRP với vai trò đồng môi giới (Co-broker). Bên cạnh đó, Công ty tiếp tục bám sát kế hoạch của NSRP về phương án vận chuyển dầu nhập khẩu bằng tàu VLCC theo hợp đồng COA để sẵn sàng tham gia, đồng thời làm việc với NSRP về các cơ hội khác trong chuỗi cung ứng của khách hàng, phù hợp với năng lực của Công ty để mở rộng phạm vi cung cấp dịch vụ trong thời gian tới.

Ngoài ra, các dịch vụ thương mại phù hợp với năng lực và nguồn lực của Công ty cũng đã được triển khai, góp phần vào kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh chung của Công ty trong năm qua.

3. CÔNG TÁC QUẢN LÝ TÀI CHÍNH VÀ THU XẾP VỐN

Công ty duy trì kiểm soát chặt chẽ công nợ khách hàng trong năm, không phát sinh nợ xấu. Công tác quản lý dòng tiền được tối ưu theo nguyên tắc an toàn – hiệu quả vừa đảm bảo 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.

4. CÔNG TÁC TÁI CẤU TRÚC VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC QUẢN LÝ, QUẢN TRỊ

Pacifc hiện đang sở hữu 03 tàu với tổng trọng tải hơn 206.000 DWT và 01 kho nổi FSO Dai Hung Queen. Trong đó, tàu Pacific Pride và FSO đã đẩy nhanh khấu hao tương ứng là 7 năm và 14 năm kể từ 2025, nhằm tranh thủ giai đoạn thuận lợi của thị trường, thu hồi vốn phục vụ công tác tái đầu tư trong thời gian tới.

Đồng thời, Công ty đã khấu hao nhanh hợp lý tàu Apollo trong những năm qua, hiện nay tàu bước sang tuổi 20 với giá trị còn lại trên sổ sách bằng 0, trong khi giá thị trường tàu có điều kiện kỹ thuật tương đương là khoảng 15-20 triệu USD, sẽ giúp Công ty chủ động ứng phó nếu thị trường diễn biến bất lợi trong giai đoạn sau này.

Đối với công tác quản lý, quản trị: Công ty tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, định kỳ tổ chức họp rà soát tình hình triển khai công việc để kịp thời đưa ra các giải pháp, trong đó, tập trung vào công tác quản lý: kỹ thuật; thuyền viên; tài chính và quản lý công nợ khách hàng và các mục tiêu, nhiệm vụ trọng tâm của Công ty để triển khai đến từng phòng chuyên môn. Trong năm qua, Công ty đã hoàn thành cập nhật, ban hành áp dụng 11 Quy chế, quy định nội bộ nhằm tạo sự nhất quán, minh bạch và đồng bộ trong quá trình triển khai.

5. TRIỂN KHAI ESG

Các công tác chuẩn bị cho yêu cầu về phát triển bền vững cũng được Pacific thực hiện các bước đầu tiên, tiêu biểu là bộ quy tắc đạo đức trong toàn bộ hoạt động của Công ty đã được Giám đốc ban hành. Pacific cũng đang nghiên cứu các khung báo cáo phát triển bền vững để hướng tới xây dựng và áp dụng riêng cho đơn vị.

6. CÔNG TÁC NHÂN SỰ, ĐÀO TẠO VÀ THỰC HIỆN CÁC CHẾ ĐỘ CHÍNH SÁCH CHO NGƯỜI LAO ĐỘNG

Công tác tổ chức, nhân sự

Ngay từ đầu năm, Công ty Pacific xác định mục tiêu trọng tâm năm 2025 là "Đổi mới – Sáng tạo – Chuyên nghiệp". Trên cơ sở đó, Công ty đã quyết liệt trong việc kiện toàn tổ chức và xây dựng đội ngũ để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ cốt lõi. Tổng số lao động tính đến cuối năm 2025 là 160 người, trong đó khối văn phòng tuyển dụng bổ sung thêm 6 nhân sự có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ tốt, nâng tổng số nhân sự lên 47 người, bao gồm Ban lãnh đạo và CBNV công tác tại các 07 phòng chuyên môn. Khối thuyền viên được bổ sung đầy đủ các nhân sự chủ chốt, với tổng số 113 người công tác trên đội tàu Công ty. 100% đội ngũ nhân sự Công ty là người lao động đã qua đào tạo có trình độ chuyên môn vững và ngoại ngữ tốt, đáp ứng các yêu cầu công việc.

Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

Trong năm 2025, hoạt động đào tạo được triển khai đồng thời cả hình thức đào tạo nội bộ và đào tạo bên ngoài, tập trung vào các chuyên ngành cốt lõi, đáp ứng trực tiếp theo yêu cầu công việc, đặc biệt là chuẩn hóa quy trình vận hành, an toàn hàng hải và cập nhật công nghệ.

Theo đó, Công ty đã tổ chức 13 khóa đào tạo nội bộ với 230 lượt CBNV tham dự, chủ yếu liên quan đến an toàn và khai thác. Đồng thời, Công ty cử CBNV tham gia 14 khóa đào tạo bên ngoài với 22 lượt người, tập trung nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ quản lý cấp trung, tăng cường kỹ năng quản trị, kỹ năng mềm và năng lực tuân thủ.

Chế độ chính sách đối với người lao động

Thu nhập bình quân của người lao động được duy trì ổn định, toàn bộ CBNV của Công ty đều được ký hợp đồng lao động và tham gia đầy đủ các chế độ bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế và bảo hiểm thất nghiệp theo quy định của pháp luật.

Công ty cũng thực hiện đầy đủ các cam kết về phúc lợi theo Thỏa ước Lao động tập thể và triển khai nhiều hoạt động chăm lo đời sống tinh thần, góp phần nâng cao mức độ gắn kết và sự hài lòng của người lao động.

Công tác an sinh xã hội và hoạt động đoàn thể

Trong năm 2025, Công ty đã triển khai nhiều chương trình chăm lo đời sống tinh thần cho CBNV và gia đình như: tổ chức teambuilding tại Nha Trang, tặng quà sinh nhật, quà Quốc tế Thiếu nhi, Trung thu… Các hoạt động an sinh xã hội cũng được chú trọng, với tổng kinh phí giải ngân trong năm trên 3,5 tỷ đồng, tiêu biểu như: hỗ trợ kinh phí xây dựng Trường THCS Vĩnh Lập, Hải Dương (nay là Hải Phòng), thăm và tặng quà tại Trung tâm bảo trợ xã hội chăm sóc và phục hồi chức năng người tâm thần và rối nhiễu tâm trí tỉnh Khánh Hòa, ủng hộ đồng bào các địa phương miền Bắc, miền Trung Tây Nguyên và tỉnh Đắk Lắk khắc phục bão lũ.

Song song đó, Công ty tạo điều kiện để CBNV tích cực tham gia các hoạt động văn hóa, văn nghệ, thể dục thể thao và các phong trào thi đua, góp phần xây dựng môi trường làm việc đoàn kết và năng động.

TỔNG KẾT HOẠT ĐỘNG SXKD CỦA PACIFIC TRONG NĂM 2025

NHỮNG VIỆC ĐÃ THỰC HIỆN TỐT

☑ Hoạt động SXKD ổn định, hiệu quả và vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch được phê duyệt.

☑ Duy trì khai thác an toàn, hiệu quả đội tàu của Pacific trên thị trường quốc tế đồng thời thực hiện tốt Hợp đồng ủy thác quản lý đội tàu dầu thô của PVTrans vận chuyển cho NMLD Dung Quất, giữ vững 100% thị phần vận chuyển dầu thô trong nước.

☑ Từng bước mở rộng thị trường và đa dạng hóa mạng lưới khách hàng trên thị trường quốc tế.

☑ Tăng cường hiệu quả tài chính thông qua tái cấu trúc khoản vay với lãi suất tốt hơn, nâng cao năng lực tài chính.

☑ Ứng dụng công nghệ trong quản lý và vận hành, nâng cao năng suất và chất lượng dịch vụ.

☑ Được các tổ chức tài chính trong và ngoài nước đánh giá cao.

☑ Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

☑ Đảm bảo các phúc lợi, chế độ chính sách cho người lao động và tích cực tham gia công tác an sinh xã hội.

NHỮNG VIỆC CẦN PHẢI CẢI THIỆN

☑ Công tác đầu tư tàu chưa hoàn thành theo kế hoạch do tình hình mua bán một số chủng loại tàu tăng cao vượt tổng mức đầu tư đã được phê duyệt.

☑ Còn một số khó khăn và chưa có đột phá trong công tác mở rộng và phát triển thêm các dịch vụ mới.

☑ Năng lực đội ngũ nhân sự dù đã được đào tạo và nâng cao nhưng vẫn còn hạn chế và chưa đủ đáp ứng nhu cầu mở rộng và phát triển của Công ty.

Trong năm 2026, Pacific sẽ tiếp tục thực hiện các giải pháp tối ưu việc quản lý, vận hành và khai thác đội tàu đảm bảo cho sự phát triển bền vững của Công ty trong những năm tiếp theo

IV. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH NĂM 2026

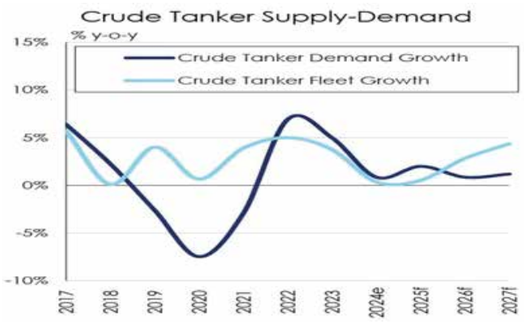
TRIỂN VỌNG NĂM 2026

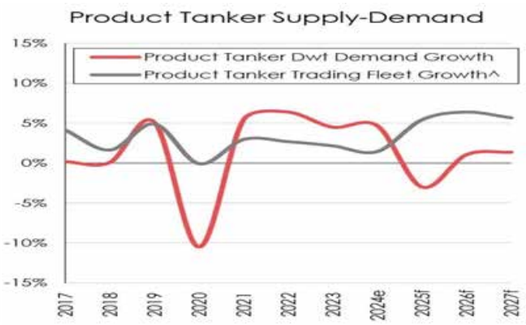
THỊ TRƯỜNG DẦU THÔ

Năm 2026 được dự báo là một năm tiếp tục có sự phân hóa trong nhu cầu tiêu thụ năng lượng toàn cầu, trong khi Liên minh Châu Âu theo đuổi chính sách năng lượng sạch và giảm phát thải, thì Mỹ vẫn giữ quan điểm và ủng hộ các nước khai thác, sử dụng năng lượng hóa thạch để bảo đảm an ninh năng lượng nội địa. Bên cạnh đó, biến động địa chính trị kéo dài tại các khu vực, chính sách kinh tế của những nước lớn vẫn sẽ là yếu tố tác động đến xu hướng chuyển dịch năng lượng và triển vọng phục hồi kinh tế của các khu vực trọng yếu như Châu Á, Trung Đông, Châu Âu, và Bắc Mỹ.

Dự báo cho thấy nhu cầu dầu thế giới tăng trưởng khoảng 0,7% trong năm 2026, đạt mức khoảng 104,3 triệu thùng/ngày. Động lực chủ yếu đến từ các quốc gia ngoài tổ chức hợp tác phát triển (OECD) như Trung Quốc, Ấn Độ và Brazil. Trong khi nhu cầu tại các nước OECD dự kiến sẽ không có sự tăng trưởng đột biến do các chính sách chuyển dịch năng lượng sạch đang được triển khai mạnh mẽ.

Về nguồn cung, tăng trưởng cung dầu toàn cầu năm 2026 được dự kiến ở mức khiêm tốn khoảng 0,9% do những lo ngại về tồn kho, cùng xu hướng giảm tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch trong dài hạn và chiến sự Nga – Ukraine được dự báo sẽ sớm kết thúc. Tuy nhiên, sản lượng từ các khu vực trọng điểm tại Đại Tây Dương như Mỹ, Brazil, Guyana và các nước Trung Đông sẽ tiếp tục mở rộng, củng cố nguồn cung hàng ổn định cho vận chuyển, đặc biệt cho các tuyến vận chuyển đường dài về Châu Á, nơi có 2 khách hàng lớn là Trung Quốc và Ấn Độ.

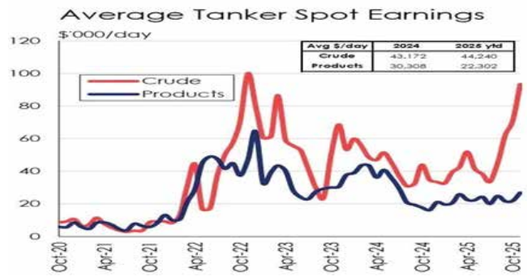




Nguồn: Clarksons Research Report

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI DẦU QUỐC TẾ

Năm 2026, thị trường vận tải dầu được dự báo bước vào giai đoạn phân hóa rõ rệt giữa phân khúc tàu dầu thô và tàu dầu sản phẩm. Diễn biến các phân khúc này sẽ chịu sự chi phối mạnh mẽ bởi các biến động địa chính trị, chính sách kinh tế và mức cung – cầu tàu, vốn đang tạo ra những khác biệt ngày càng lớn trong việc đáp ứng nhu cầu vận chuyển của từng thị trường. Đồng thời, nhu cầu vận tải đường dài (tonne-mile) được cho là vẫn duy trì tương đối tốt nhờ xuất khẩu dầu thô ổn định từ Mỹ, Brazil và Guyana, sự tái cấu trúc luồng hàng từ Nga sang châu Á và Trung Đông, cũng như nhu cầu nhập khẩu dầu thô của Trung Quốc, Ấn Độ và các nước châu Á mới nổi.

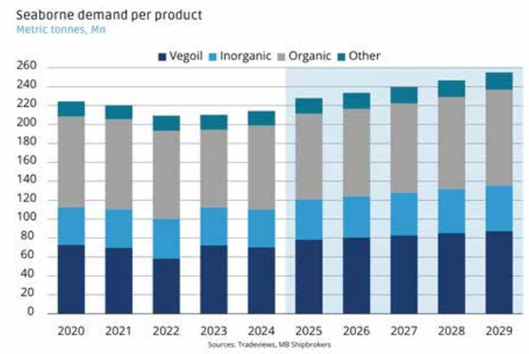


Nguồn: Clarksons Research Report

Triển vọng năm 2026 của thị trường tàu chở dầu thô được dự báo tích cực trong bối cảnh số lượng đơn hàng đóng mới và bàn giao gia tăng không đáng kể, mức tăng trưởng năng lực đội tàu chỉ khoảng 2,8%, không chênh lệch quá nhiều so với nhu cầu vận chuyển DWT tăng ở mức 1-2%.

Bên cạnh đó, sự mở rộng của các luồng vận chuyển đường dài từ khu vực Đại Tây Dương sang Châu Á tiếp tục thúc đẩy nhu cầu tonne-mile, qua đó đóng vai trò then chốt trong việc duy trì mặt bằng cước của các phân khúc chở dầu cỡ lớn VLCC và Suezmax/Aframax kể từ Quý IV/2025 sẽ tiếp tục lan tỏa sang 2026. Tuy nhiên, các tiêu chuẩn khai thác bền vững ngày càng khắt khe của thị trường quốc tế sẽ tạo lợi thế rõ rệt cho đội tàu trẻ, tiết kiệm nhiên liệu và đáp ứng các yêu cầu môi trường (Eco); hơn nữa, những tàu có chất lượng kỹ thuật cao và hồ sơ pháp lý minh bạch sẽ tiếp tục giữ vị thế cạnh tranh vượt trội.

Ngược lại, thị trường tàu chở dầu sản phẩm được dự báo sẽ tiếp tục phải đối mặt với nhiều thách thức hơn do áp lực từ nguồn cung tàu tăng trưởng cao trong giai đoạn 2025-2026, với mức dự kiến khoảng 5,9%, trong khi nhu cầu vận chuyển chỉ tăng khoảng 0,5%. Trong bối cảnh đó, cước vận tải của các phân khúc MR/LR có khả năng chịu áp lực điều chỉnh giảm, đặc biệt khi nhu cầu tiêu thụ và tích trữ nhiên liệu tại Châu Á suy yếu. Biên lợi nhuận lọc dầu thu hẹp sẽ khiến các nhà máy giảm công suất, kéo theo sự suy giảm về nhu cầu vận chuyển dầu sản phẩm. Do vậy, mặt bằng cước được dự báo duy trì ở mức thấp hơn so với năm 2025 và khó có khả năng quay trở lại các mức đỉnh trong giai đoạn 2023-2024 trước đây. Tuy nhiên, thị trường vẫn tiềm ẩn các biến số khó lường từ yếu tố địa chính trị có thể làm gián đoạn dòng chảy thương mại, buộc tái định tuyến vận chuyển và làm gia tăng nhu cầu tonne-mile trong ngắn hạn, qua đó tạo ra những nhịp biến động cục bộ đối với mặt bằng cước.



Nguồn: Clarksons Research Report

Mặc dù vậy, nhìn chung thị trường tàu chở dầu trong năm 2026 vẫn được đánh giá là có thể mang lại thu nhập tốt cho các chủ tàu khi mức cước đang cao hơn đáng kể so với nền giá lịch sử và cũng là cơ hội để tái cơ cấu đội tàu theo hướng trẻ hoá, đáp ứng xu hướng của thị trường và yêu cầu của các công ước quốc tế.

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI DẦU THÔ TRONG NƯỚC

Năm 2026, NMLD Dung Quất dự kiến hoạt động ở mức 108-110% công suất thiết kế (công suất phấn đấu là 116-118%). Như vậy, trong trường hợp BSR mua được tối đa dầu thô nội địa thì dầu nội địa sẽ chiếm tỷ lệ khoảng 70-75%, còn lại lượng thô dầu nhập khẩu dự kiến chiếm tỷ lệ khoảng 25-30%. Theo đó, số chuyến dầu thô vận chuyển nội địa cho NMLD Dung Quất trong năm 2026 dự kiến tương ứng khoảng 68-70 chuyến.

CÁC CHỈ TIÊU SXKD NĂM 2026

Căn cứ vào dự báo tình hình kinh tế trong nước, thế giới và thị trường vận tải biển như nêu trên, Pacific đã xây dựng kế hoạch SXKD năm 2026 như sau:

Đvt: Tỷ đồng

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2026
1	Vốn điều lệ	1.037
2	Tổng Doanh thu	2.700
3	Lợi nhuận trước thuế	270
4	Lợi nhuận sau thuế	216
5	Nộp ngân sách nhà nước	66,4

KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ NĂM 2026

Đvt: Triệu USD

Stt	Tên Dự án	Tổng mức đầu tư	Trong đó	
			Vốn CSH	Vốn vay
1	Đầu tư 01 tàu dầu thô Aframax số 2 trọng tải đến 120.000 DWT	50,50	15,28	35,22
2	Đầu tư 01 tàu dầu thô MR1/MR2 tàu dầu/hóa chất trọng tải đến 55.000 DWT	30,50	9,28	21,22
3	Đầu tư 01 tàu dầu thô Aframax số 3 trọng tải đến 120.000 DWT/Hoặc 01 tàu MR1/MR2 trọng tải đến 55.000 DWT	35,00	10,63	24,37
	Tổng mức đầu tư	**116,00**	**35,19**	**80,81**

NHIỆM VỤ, KẾ HOẠCH TRỌNG TÂM

- Tổ chức quản lý khai thác an toàn và hiệu quả đội tàu Công ty trên thị trường quốc tế và kết hợp khai thác vận chuyển dầu thô trong nước cho NMLD Dung Quất, đảm bảo giữ vững 100% thị phần vận tải dầu thô trong nước.
- Bám sát chặt chẽ thị trường mua bán tàu để triển khai các dự án đầu tư đảm bảo hiệu quả, đúng quy định pháp luật theo kế hoạch đã được phê duyệt.
- Tăng cường công tác marketing, mở rộng quan hệ với các đối tác khách hàng/chủ tàu có năng lực để tham gia vận chuyển dầu thô dài hạn bằng tàu VLCC cho NSRP đồng thời tìm kiếm mở rộng phát triển các dịch vụ mới.
- Bảo toàn và phát triển vốn của các cổ đông, duy trì và nâng cao các chỉ số đảm bảo an toàn hoạt động tài chính của Công ty. Quản lý và cân đối vốn đầy đủ cho dự án đầu tư và hoạt động thường xuyên của công ty.
- Tăng cường nâng cao chất lượng công tác quản lý an toàn, quản lý kỹ thuật đội tàu đồng thời ứng dụng các phần mềm quản lý đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế và yêu cầu của khách hàng.
- Chú trọng công tác phát triển nguồn nhân lực, đội ngũ kế cận. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua công tác đào tạo, luân chuyển cán bộ.
- Tích cực tham gia công tác an sinh xã hội, đảm bảo công ăn việc làm, cải thiện nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động trong Công ty.
- Tiếp tục xây dựng văn hoá doanh nghiệp Công ty gắn với văn hóa doanh nghiệp của Tổng công ty.

CÁC GIẢI PHÁP CHÍNH THỰC HIỆN KẾ HOẠCH

GIẢI PHÁP VỀ THỊ TRƯỜNG VÀ KHAI THÁC ĐỘI TÀU

☑ Tiếp tục củng cố quan hệ hợp tác với các khách hàng trong nước để bố trí, khai thác đội tàu phục vụ NMLD Dung Quất an toàn và hiệu quả. Đồng thời, làm việc với các đối tác để tham gia cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô nhập khẩu và dầu thô Việt Nam xuất khẩu.

☑ Tăng cường hợp tác với các nhà môi giới, Chủ hàng, Chủ dầu và Chủ tàu uy tín trên thị trường quốc tế nhằm duy trì và phát triển hoạt động thuê – cho thuê tàu.

☑ Thường xuyên cập nhật các kịch bản và đề xuất giải pháp ứng phó với biến động giá cước, nguồn cung tàu và bối cảnh kinh tế – chính trị toàn cầu để tối ưu hiệu quả khai thác trong điều kiện thị trường diễn biến khó lường và tiềm ẩn nhiều rủi ro.

☑ Chủ động làm việc với các bên liên quan để sẵn sàng nguồn lực tham gia cung cấp tàu VLCC cho Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn.

GIẢI PHÁP VỀ ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU

☑ Hoàn thành thủ tục đầu tư các dự án ngay từ đầu năm để chủ động ra thị trường ngay khi có tàu phù hợp.

☑ Theo dõi chặt chẽ, đánh giá diễn biến thị trường để xác định thời điểm triển khai kế hoạch đầu tư tàu phù hợp, đồng thời chủ động tìm kiếm thị trường, khách hàng và nguồn lực để sẵn sàng khai thác ngay sau khi nhận tàu.

☑ Tìm kiếm các nguồn/các tổ chức phân tích thị trường để có thêm thông tin phục vụ công tác đánh giá, quyết định đầu tư.

☑ Tăng cường quan hệ với các môi giới lớn, uy tín để có thêm các cơ hội tiếp cận người bán/tàu bán và gia tăng khả năng đầu tư được tàu phù hợp.

☑ Tăng cường quan hệ với các khách hàng lớn và truyền thống trong lĩnh vực vận tải dầu thô, dầu sản phẩm và hóa chất, đồng thời mở rộng hợp tác với khách hàng mới để phát triển phạm vi hoạt động và/hoặc phân khúc cao cấp.

GIẢI PHÁP VỀ TÀI CHÍNH - HUY ĐỘNG VỐN

☑ Chủ động làm việc với các ngân hàng và tổ chức tín dụng nhằm thu xếp nguồn vốn kịp thời cho các dự án đầu tư.

☑ Đa dạng hóa các hình thức tiền gửi để vừa tối ưu hóa dòng tiền, vừa đảm bảo phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh và tuân thủ đầy đủ quy định pháp luật.

GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC

☑ Xây dựng và triển khai kế hoạch đào tạo đội ngũ kế cận và nhân sự mới thông qua hình thức kèm cặp hoặc đào tạo nội bộ.

☑ Đẩy mạnh hoạt động đào tạo chuyên môn, đặc biệt là các khoá liên quan đến công tác quản lý an toàn, kỹ thuật và khai thác.

☑ Triển khai hoạt động tuyển dụng có trọng tâm, ưu tiên những nhân sự có chuyên môn cao, ngoại ngữ tốt và kinh nghiệm làm việc trong cùng lĩnh vực.

GIẢI PHÁP VỀ KỸ THUẬT, AN TOÀN VÀ THUYỀN VIÊN

☑ Quản lý hiệu quả đội tàu đồng thời tăng cường năng lực tự quản lý kỹ thuật và đội ngũ thuyền viên nhằm nâng cao tính chủ động, chất lượng vận hành và sức cạnh tranh trên thị trường.

GIẢI PHÁP VỀ CHUYỂN ĐỔI SỐ

☑ Đẩy mạnh triển khai các chương trình chuyển đổi số theo hướng thống nhất, đồng bộ và hiệu quả, trọng tâm là nâng cao chất lượng dữ liệu, tối ưu quy trình và tăng cường năng lực ra quyết định dựa trên công nghệ.

V. QUẢN TRỊ CÔNG TY

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

THÀNH PHẦN VÀ CƠ CẤU HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

Hội đồng quản trị Công ty Pacific gồm có 05 người, trong đó có 03 thành viên không điều hành và 01 thành viên độc lập. Tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2025 Công ty Pacific đã miễn nhiệm bà Trần Thị Kim Khánh thôi giữ chức danh Thành viên độc lập HĐQT theo nguyện vọng cá nhân và bầu ông Nguyễn Văn Hòa thay thế giữ chức danh Thành viên độc lập HĐQT cho nhiệm kỳ 2025 – 2030. Danh sách thành viên HĐQT như sau:

Tính đến ngày 31/12/2025

Stt	Thành viên	Chức vụ	Ngày bắt đầu/không còn là thành viên HĐQT		Số lượng cá nhân sở hữu và đại diện sở hữu	Tỷ lệ sở hữu
			Ngày bổ nhiệm	Ngày miễn nhiệm		
1	Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch HĐQT (không điều hành)	19/04/2023		Đại diện PVT sở hữu 25.839.020 CP	24,92%
2	Hoàng Đức Chính	TV HĐQT kiêm Giám đốc	10/05/2021		Đại diện PVT sở hữu 20.740.490 CP	20,00%
3	Nguyễn Thế Dân	TV HĐQT (không điều hành)	28/06/2022		Đại diện PVT sở hữu 10.370.245 CP	10,00%
4	Trần Văn Luấn	TV HĐQT (không điều hành)	17/04/2024		Đại diện PVT sở hữu 10.370.245 CP	10,00%
5	Nguyễn Văn Hòa	TV độc lập HĐQT (không điều hành)	25/06/2025		0	0%
6	Trần Thị Kim Khánh	Nguyên TV độc lập HĐQT (không điều hành)	12/10/2022	25/06/2025	0	0%

Cơ cấu và thành phần HĐQT của Pacific đáp ứng quy định tại Điều lệ Công ty và quy định hiện hành, chi tiết như sau:

Tính đến ngày 31/12/2025

Stt	Tiêu chí/Họ và tên	Ông Lê Mạnh Tuấn	Ông Hoàng Đức Chính	Ông Nguyễn Thế Dân	Ông Trần Văn Luấn	Ông Nguyễn Văn Hòa
1	Chức vụ trong HĐQT/Tham gia Ban điều hành	Chủ tịch HĐQT không điều hành	TV HĐQT kiêm Giám đốc	TV HĐQT không điều hành	TV HĐQT không điều hành	TV độc lập HĐQT
2	Giới tính	Nam	Nam	Nam	Nam	Nam
3	Độ tuổi	57	54	59	48	47
4	Lĩnh vực chuyên môn/Bằng cấp	☑ Kỹ sư kinh tế hóa chất ☑ Cử nhân Kinh tế - Tài chính Kế toán ☑ Chứng chỉ Thành viên HĐQT (VIOD)	☑ Thạc sĩ Quản lý Khai thác tàu và cảng biển ☑ Kỹ sư điều khiển tàu biển ☑ Kỹ sư kinh tế vận tải biển ☑ Chứng chỉ Thành viên HĐQT (VIOD)	☑ Cử nhân Tài chính Kế toán	☑ Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh ☑ Cử nhân Quản trị nhân lực ☑ Chứng chỉ Thành viên HĐQT (VIOD)	☑ Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh ☑ Thạc sỹ quản lý Kinh tế
5	Chức vụ nắm giữ tại các Công ty khác	☑ Thành viên HĐQT, Phó Tổng Giám đốc Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans) ☑ Chủ tịch HĐQT CTCP Vận tải Dầu khí Đông Dương (PVTrans PTT)	☑ Thành viên HĐQT Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)	☑ Trưởng Ban kiểm soát Công ty CP Vận tải Khí quốc tế (Gas Shipping) và Công ty CP Vận tải Nhật Việt (Nhat Viet Trans)	☑ Thành viên HĐQT CTCP Vận tải Dầu khí Hà Nội (PVTrans HN)	☑ Chánh Văn phòng Hội Dầu khí Việt Nam

☑ Tổng số thành viên HĐQT của Pacific phù hợp quy định tại Điều lệ Công ty (có từ 03 đến 07 thành viên) và quy định tại Luật doanh nghiệp (có từ 03 đến 11 thành viên).

☑ Thành viên độc lập HĐQT là 01 người, đảm bảo quy định về số lượng tối thiểu của thành viên độc lập HĐQT.

☑ Thành viên HĐQT không điều hành là 03 người, đảm bảo lớn hơn mức tối thiểu một phần ba (1/3) tổng số thành viên HĐQT là thành viên không điều hành.

☑ Các thành viên HĐQT có trình độ chuyên môn đa dạng trong các lĩnh vực: hàng hải, vận tải biển, kinh tế, tài chính - kế toán, quản trị doanh nghiệp, góp phần nâng cao chất lượng quản trị và định hướng phát triển bền vững cho Công ty. Nhiều thành viên đang đảm nhiệm các vị trí điều hành hoặc quản lý cấp cao tại các công ty thành viên của PVTrans, giúp tăng cường khả năng điều phối và hoạch định chiến lược hiệu quả.

THÀNH PHẦN VÀ CƠ CẤU HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ (Tiếp theo)

Trong năm, các Thành viên HĐQT đã tích cực hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ được phân công, tham gia đầy đủ và có ý kiến biểu quyết đối với các vấn đề thuộc thẩm quyền của HĐQT, cụ thể như sau:

Ông **LÊ MẠNH TUẤN** – Chủ tịch HĐQT

☑ Chịu trách nhiệm chung trong công tác điều hành hoạt động của HĐQT theo quy định của Luật doanh nghiệp, Điều lệ Công ty.

☑ Chỉ đạo, hỗ trợ, đôn đốc việc thực hiện nhiệm vụ được phân công của các thành viên HĐQT.

☑ Chỉ đạo và triển khai xây dựng chiến lược công ty và chiến lược phát triển.

☑ Công tác tổ chức và cán bộ thuộc thẩm quyền của HĐQT.

☑ Việc tuân thủ các tiêu chuẩn quản trị doanh nghiệp.

☑ Chỉ đạo xây dựng và triển khai Định mức quản lý nội bộ.

☑ Công tác giám sát và đôn đốc triển khai các dự án đầu tư.

☑ Chỉ đạo triển khai công tác khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số.

☑ Thực hiện công việc khác không phân công cho các thành viên HĐQT.

Ông **HOÀNG ĐỨC CHÍNH** – Thành viên HĐQT

☑ Công tác sản xuất - kinh doanh, phát triển thị trường.

☑ Công tác nhân sự/phát triển nguồn nhân lực.

☑ Công tác đối ngoại, hợp tác kinh doanh.

☑ Công tác kế hoạch, công tác quản lý kỹ thuật.

☑ Công tác phát triển dịch vụ/lĩnh vực kinh doanh mới.

☑ Công tác quản lý chất lượng và quản lý an toàn.

☑ Công tác công bố thông tin theo quy định của pháp luật.

☑ Các công việc khác theo sự phân công của Chủ tịch HĐQT.

Ông **NGUYỄN THẾ DÂN** – Thành viên HĐQT

☑ Công tác quản lý vốn, dòng tiền.

☑ Giám sát công tác quản trị rủi ro, công tác kiểm tra, kiểm soát và kiểm toán Báo cáo tài chính của Công ty.

☑ Phụ trách công tác thẩm định và giám sát các hoạt động đầu tư bao gồm cả xây dựng dự án, triển khai đầu tư, đánh giá hiệu quả, quản lý và thanh lý tài sản.

☑ Các công việc khác theo sự phân công của Chủ tịch HĐQT

Ông **TRẦN VĂN LUẤN** – Thành viên HĐQT

☑ Giám sát việc thực hiện Lao động tiền lương và chế độ chính sách, công tác phát triển nguồn nhân lực và đào tạo, bồi dưỡng cán bộ tại Công ty.

☑ Tổ chức và đổi mới, tái cấu trúc doanh nghiệp.

☑ Giám sát việc xây dựng và triển khai Quy chế, Quy định của Công ty.

☑ Giám sát việc triển khai thực hiện Văn hóa doanh nghiệp Công ty.

☑ Các công việc khác theo sự phân công của Chủ tịch HĐQT.

Ông **NGUYỄN VĂN HÒA** – Thành viên độc lập HĐQT

☑ Giám sát các giao dịch giữa người có quyền và lợi ích có liên quan.

☑ Triển khai thực hiện các nguyên tắc quản trị tại Công ty.

☑ Công tác quan hệ với cổ đông và sở giao dịch chứng khoán.

☑ Việc tuân thủ các quy định của pháp luật và Công ty.

☑ Các công việc khác theo sự phân công của Chủ tịch HĐQT.

CÁC CUỘC HỌP CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

Stt	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Lý do không tham dự họp
1	Ông Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch HĐQT	35/35	100%	
2	Ông Hoàng Đức Chính	TV HĐQT	35/35	100%	
3	Ông Nguyễn Thế Dân	TV HĐQT	35/35	100%	
4	Ông Trần Văn Luấn	TV HĐQT	35/35	100%	
5	Bà Trần Thị Kim Khánh	Nguyên TV độc lập HĐQT	25/35	100%	Miễn nhiệm từ ngày 25/6/2025
6	Ông Nguyễn Văn Hòa	TV độc lập HĐQT	10/35	100%	Bầu mới từ ngày 25/6/2025

Trong năm 2025, HĐQT Công ty đã tổ chức 35 cuộc họp, dưới hình thức họp trực tiếp hoặc lấy ý kiến bằng văn bản để xử lý kịp thời đối với các công việc liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị. Thẩm quyền và trình tự tổ chức họp, việc ban hành các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT tuân thủ quy định của Luật Doanh nghiệp, Điều lệ Công ty và Quy chế hoạt động của HĐQT.

Trên cơ sở kết quả các cuộc họp, HĐQT đã ban hành các Nghị quyết và Quyết định về những vấn đề quan trọng của Pacific gồm:

- Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025.
- Công tác nhân sự, công tác lương thưởng.
- Đầu tư và quyết toán các dự án đầu tư đã hoàn thành, quyết toán chi phí sửa chữa tàu.
- Lựa chọn đơn vị kiểm toán BCTC năm 2025.
- Kế hoạch kiểm toán nội bộ.
- Cập nhật và ban hành một số Quy chế nội bộ của Công ty.

Danh sách các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT được công bố tại Báo cáo tình hình quản trị Công ty năm 2025.

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

HOẠT ĐỘNG CỦA THÀNH VIÊN ĐỘC LẬP HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

Đánh giá về hoạt động của HĐQT Công ty trong năm 2025, thành viên độc lập HĐQT nhận định như sau:

☑ HĐQT đã thực hiện đầy đủ chức năng đại diện các chủ sở hữu trong việc giám sát hoạt động điều hành của Ban Giám đốc, đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh được triển khai đúng theo chiến lược đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua, trên cơ sở tuân thủ các quy định của pháp luật và Điều lệ Công ty.

☑ Bên cạnh việc thực hiện chức năng quản lý, giám sát công tác điều hành của Ban điều hành, HĐQT đã chỉ đạo Ban giám đốc tìm kiếm những giải pháp tháo gỡ khó khăn đồng thời nắm bắt thời cơ, tận dụng điều kiện thuận lợi của thị trường để hoàn thành các chỉ tiêu nhiệm vụ sản xuất kinh doanh năm 2025.

☑ HĐQT Công ty tiếp tục thực hiện tốt vai trò định hướng, giám sát và ra quyết định trên các lĩnh vực trọng yếu trong năm 2025. Các thành viên đều nêu cao tinh thần trách nhiệm, có chuyên môn phù hợp và thực hiện đầy đủ nghĩa vụ bảo vệ quyền lợi của Công ty và cổ đông.

HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC PHÒNG VÀ TỔ CÔNG TÁC TRỰC THUỘC HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

☑ Năm 2025, Phòng Kiểm toán Nội bộ trực thuộc HĐQT đã thực hiện tốt vai trò tham mưu và giám sát độc lập theo kế hoạch được phê duyệt. Trọng tâm công việc hướng tới kiểm toán hoạt động tuân thủ, tính thực thi của hệ thống kiểm soát nội bộ và đánh giá hiệu quả sử dụng tài sản. Các kiến nghị từ kết quả kiểm toán đã hỗ trợ HĐQT trong công tác điều hành và ra quyết định, góp phần nâng cao năng lực quản trị doanh nghiệp.

☑ Ngoài ra, nhằm đảm bảo công tác đầu tư được triển khai hiệu quả và tuân thủ quy định của pháp luật, HĐQT đã thành lập Tổ thẩm định dự án do một thành viên HĐQT làm Tổ trưởng để thẩm định các thủ tục liên quan đến các dự án.

☑ Bên cạnh đó, trong năm 2025, HĐQT đã thành lập Tổ đánh giá thẻ điểm Công ty (Tổ CG Scorecard) có nhiệm vụ thực hiện đánh giá điểm quản trị Công ty dựa trên bộ tiêu chí về nguyên tắc quản trị Công ty theo thông lệ tốt tại Việt Nam và khu vực đồng thời tham mưu cho HĐQT các giải pháp nhằm nâng cao minh bạch thông tin, chuyên nghiệp và theo thông lệ tốt trong công tác quản trị doanh nghiệp.

BAN KIỂM SOÁT

CƠ CẤU BAN KIỂM SOÁT

BKS có 03 thành viên, đáp ứng quy định về số lượng theo Điều lệ Công ty và Luật Doanh nghiệp hiện hành (từ 03 đến 05 Kiểm soát viên). Danh sách thành viên BKS như sau:

Stt	Tiêu chí/Họ và tên	Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh	Ông Hà Hữu Anh	Ông Đỗ Như Tiến
1	Chức vụ trong trong BKS	Trưởng BKS	Kiểm soát viên	Kiểm soát viên
2	Giới tính	Nữ	Nam	Nam
3	Độ tuổi	37	49	35
4	Lĩnh vực chuyên môn/ Bằng cấp	☑ Thạc sĩ Chính sách công ☑ Cử nhân Tài chính Ngân hàng	☑ Kỹ sư Kinh tế vận tải biển	☑ Thạc sĩ Kinh tế
5	Làm việc trong bộ phận tài chính, kế toán tại Pacific	Không	Không	Không
6	Làm việc trong công ty kiểm toán thực hiện kiểm toán cho Pacific trong vòng 3 năm trước khi được bầu vào BKS	Không	Không	Không

Trưởng Ban kiểm soát không làm việc chuyên trách tại Công ty, có chuyên môn trong lĩnh vực tài chính, quản trị kinh doanh.

Các thành viên BKS không phải là người có liên quan của thành viên HĐQT, Giám đốc và người quản lý khác, không nắm giữ chức vụ quản lý trong Công ty, không là người trong bộ phận tài chính kế toán hay nhân viên công ty kiểm toán thực hiện kiểm toán cho Công ty trong 03 năm trước khi được bầu vào BKS.

Các thành viên BKS đều có kinh nghiệm, chuyên môn trong lĩnh vực phụ trách, đáp ứng các tiêu chuẩn và điều kiện theo quy định tại Điều lệ Công ty và Luật Doanh nghiệp.

CUỘC HỌP CỦA BAN KIỂM SOÁT

Stt	Thành viên BKS	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Tỷ lệ biểu quyết	Lý do không tham dự họp
1	Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh	02	100%	100%	
2	Ông Hà Hữu Anh	02	100%	100%	
3	Ông Đô Như Tiên	02	100%	100%	

KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT

CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT TRONG NĂM 2025

Hoạt động của BKS được thực hiện theo nguyên tắc tập thể, phù hợp với quy định của pháp luật, Điều lệ Công ty và Quy chế hoạt động của BKS. Các thành viên BKS cùng chịu trách nhiệm chung đối với các nội dung thuộc thẩm quyền của BKS. Đồng thời theo lĩnh vực được phân công, các thành viên thực hiện việc theo dõi, giám sát các hoạt động của Công ty theo quy định. Phân công nhiệm vụ đối với từng thành viên BKS như sau:

Bà **HUỲNH THỊ HỒNG HẠNH** - Trưởng Ban Kiểm soát

Phụ trách chung, điều phối hoạt động của BKS; hỗ trợ/đôn đốc việc thực hiện nhiệm vụ được phân công của các thành viên BKS gồm: Giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật, Điều lệ công ty, quy trình quản lý nội bộ và tình hình thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của ĐHĐCĐ và HĐQT; Giám sát tình hình tài chính, cân đối vốn, quản lý dòng tiền, kết quả hoạt động SXKD hàng quý/năm; Tổ chức công tác thẩm định Báo cáo tài chính, báo cáo tình hình kinh doanh hàng quý, hàng năm của công ty; Tổng hợp các ý kiến thẩm định/đánh giá của các thành viên BKS và lập các báo cáo định kỳ hoặc báo cáo khi có phát sinh; báo cáo thẩm định của BKS tại cuộc họp ĐHĐCĐ thường niên theo quy định của Điều lệ Công ty và quy định của pháp luật; Tổ chức các cuộc họp BKS nhằm triển khai công việc, đánh giá kết quả hoạt động của BKS theo định kỳ hoặc đột xuất; Tham dự các cuộc họp quan trọng của HĐQT Công ty và tăng cường sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên BKS với các bộ phận liên quan của Công ty trong việc thực hiện các công việc kiểm tra, giám sát để có những kiến nghị, đóng góp kịp thời nhằm đảm bảo tối ưu lợi ích của công ty và cổ đông; Thực hiện các công việc khác quy định tại quy chế làm việc của BKS.

Ông **HÀ HỮU ANH** - Kiểm soát viên

Giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật, Điều lệ công ty, quy trình quản lý nội bộ và tình hình thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của ĐHĐCĐ và HĐQT; Kiểm tra, giám sát tình hình triển khai thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư năm 2025 của Công ty đã được ĐHĐCĐ phê duyệt; Kiểm soát việc tuân thủ pháp luật, đánh giá rủi ro và cho ý kiến liên quan đến các phương án triển khai hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty; Xem xét, thẩm định báo cáo hoạt động sản xuất kinh doanh hàng quý và hàng năm của Công ty và cho ý kiến, đề xuất về các vấn đề liên quan (nếu có); Tham dự các cuộc họp quan trọng của HĐQT Công ty và tăng cường sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên BKS với các bộ phận liên quan của Công ty trong việc thực hiện các công việc kiểm tra, giám sát để có những kiến nghị, đóng góp kịp thời nhằm đảm bảo tối ưu lợi ích của công ty và cổ đông; Báo cáo về phần công việc mình phụ trách theo định kỳ hàng quý, hàng năm và khi có phát sinh cho Trưởng BKS; Thực hiện các công việc khác quy định tại quy chế làm việc của BKS.

Ông **ĐỖ NHƯ TIẾN** - Kiểm soát viên

Giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật, Điều lệ công ty, quy trình quản lý nội bộ và tình hình thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của ĐHĐCĐ và HĐQT; Xem xét, thẩm định báo cáo tài chính hàng quý và hàng năm của Công ty và cho ý kiến, đề xuất về các vấn đề liên quan (nếu có); Kiểm soát việc tuân thủ pháp luật, đánh giá rủi ro và cho ý kiến liên quan đến công tác thẩm định, trình duyệt và triển khai các dự án đầu tư của Công ty phù hợp với phê duyệt của ĐHĐCĐ và quy định của pháp luật; Rà soát hợp đồng, giao dịch với người có liên quan thuộc thẩm quyền phê duyệt của HĐQT/ĐHĐCĐ và đưa ra khuyến nghị về hợp đồng, giao dịch cần có phê duyệt của HĐQT/ĐHĐCĐ; Tham dự các cuộc họp quan trọng của HĐQT Công ty và tăng cường sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên BKS với các bộ phận liên quan của Công ty trong việc thực hiện các công việc kiểm tra, giám sát để có những kiến nghị, đóng góp kịp thời nhằm đảm bảo tối ưu lợi ích của công ty và cổ đông; Báo cáo về phần công việc mình phụ trách theo định kỳ hàng quý, hàng năm và khi có phát sinh cho Trưởng BKS; Thực hiện các công việc khác quy định tại quy chế làm việc của BKS.

BKS đã thực hiện công tác kiểm tra, giám sát dựa trên kế hoạch hoạt động đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2025 thông qua tại Nghị quyết số 02-2025/NQ-TBD-ĐHĐCĐ ngày 25/6/2025, tập trung chủ yếu vào các vấn đề sau:

- Thực hiện báo cáo hoạt động của BKS tại ĐHĐCĐ năm 2025. Đề xuất danh sách các công ty kiểm toán độc lập trình ĐHĐCĐ lựa chọn để kiểm toán BCTC năm 2025 của Công ty.
- Đánh giá tính độc lập và hiệu quả của Công ty TNHH Kiểm toán Deloitte Việt Nam, đơn vị kiểm toán độc lập được HĐQT lựa chọn kiểm toán BCTC năm 2025 thuộc danh sách được ĐHĐCĐ phê duyệt, đảm bảo tính khách quan, minh bạch và tuân thủ các quy định hiện hành.
- Thực hiện soát xét, thẩm định tính đầy đủ, hợp pháp và trung thực của BCTC kiểm toán năm 2024 trình ĐHĐCĐ thường niên năm 2025; thẩm định BCTC soát xét bán niên năm 2025.
- Tham gia các cuộc họp của HĐQT và có những trao đổi, đề xuất, kiến nghị để HĐQT xem xét triển khai thực hiện nhằm đảm bảo tuân thủ các quy định liên quan và tối đa lợi ích của cổ đông.
- Giám sát tình hình thực hiện kế hoạch SXKD và triển khai các dự án đầu tư năm 2025 của Công ty.
- Giám sát việc thông qua và ký kết hợp đồng, giao dịch với người có liên quan thuộc thẩm quyền phê duyệt của HĐQT/ĐHĐCĐ và đưa ra khuyến nghị về hợp đồng, giao dịch cần có phê duyệt của HĐQT/ĐHĐCĐ.
- Giám sát tình hình rà soát, cập nhật các Quy chế nội bộ của Công ty gồm Quy chế Thương mại, Quy chế quản lý dòng tiền, Quy chế trả lương, trả thưởng, ... của Công ty.

BKS đã nghiêm túc thực hiện theo các nội dung trong kế hoạch hoạt động năm 2025, bám sát Nghị quyết ĐHĐCĐ, kế hoạch hoạt động và tình hình thực tế, thực hiện đúng các quyền hạn và trách nhiệm theo quy định của Luật Doanh nghiệp, Điều lệ Công ty. Duy trì mối quan hệ công tác và hợp tác, phối hợp tốt với các thành viên HĐQT, Ban Giám đốc. Các thành viên BKS làm việc với tinh thần trách nhiệm cao, theo nguyên tắc độc lập và cẩn trọng, luôn vì lợi ích của cổ đông và sự phát triển của Công ty.

HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT CỦA BAN KIỂM SOÁT ĐỐI VỚI HĐQT VÀ BAN GIÁM ĐỐC

ĐỐI VỚI HĐQT

☑ Trong năm 2025, HĐQT đã tuân thủ đúng chức năng, nhiệm vụ theo Quy chế hoạt động của HĐQT, Điều lệ Công ty và các quy định pháp luật hiện hành. Các thành viên HĐQT thực hiện nhiệm vụ của mình một cách trung thực, cẩn trọng vì lợi ích của các cổ đông và của Công ty.

☑ Tất cả các phiên họp của HĐQT được tổ chức đúng trình tự, thủ tục theo quy định của Điều lệ Công ty. Nội dung họp và các Nghị quyết/Quyết định tại các phiên họp đều là những vấn đề thuộc nhiệm vụ và thẩm quyền của HĐQT.

☑ Các Nghị quyết/Quyết định được HĐQT ban hành đều tuân thủ các quy định pháp luật hiện hành đối với công ty đại chúng niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán, bảo đảm tính hợp pháp, minh bạch và nhất quán với mục tiêu phát triển bền vững của Công ty.

ĐỐI VỚI BAN GIÁM ĐỐC

☑ Trong năm 2025, các hoạt động của Ban Giám đốc đã thực hiện theo các quy định pháp luật hiện hành, Điều lệ Công ty, thực hiện nhiệm vụ đúng chức năng và thẩm quyền.

☑ Ban Giám đốc đã có nỗ lực trong việc điều hành Công ty, thực hiện các nội dung được ĐHĐCĐ/HĐQT phê duyệt, triển khai hoạt động sản xuất kinh doanh đạt hiệu quả.

BÁO CÁO SỰ PHỐI HỢP GIỮA BKS, HĐQT VÀ BAN GIÁM ĐỐC

☑ BKS đã thực hiện đầy đủ chức năng, nhiệm vụ của mình với sự phối hợp, hỗ trợ và tạo điều kiện của HĐQT và Ban Giám đốc. BKS đã nhận được đầy đủ, kịp thời các tài liệu, thông tin về hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty hoặc khi có yêu cầu. BKS cũng được mời tham gia các cuộc họp của HĐQT đồng thời tại các phiên họp, BKS cũng đưa ra tư vấn, góp ý trong phạm vi chuyên môn của mình khi được yêu cầu.

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG CỦA BKS NĂM 2026

Thực hiện quyền hạn và trách nhiệm của BKS theo quy định tại Luật Doanh nghiệp, Điều lệ Công ty và nhiệm vụ ĐHĐCĐ thường niên, kế hoạch hoạt động của BKS năm 2026 cụ thể như sau:

☑ Giám sát tình hình thực hiện Nghị quyết của ĐHĐCĐ năm 2026 và các Nghị quyết, Quyết định của trong công tác quản lý và điều hành Công ty đối với HĐQT và Ban Giám đốc.

☑ Giám sát việc tuân thủ Điều lệ Công ty, Luật Doanh nghiệp, các quy định pháp luật hiện hành.

☑ Rà soát, kiểm tra hệ thống kiểm toán nội bộ, quản lý rủi ro của Công ty.

☑ Thẩm định các BCTC hàng quý, 6 tháng, năm của Công ty theo quy định.

☑ Đề xuất đại hội đồng cổ đông lựa chọn công ty kiểm toán độc lập.

☑ Kiểm tra việc thực hiện các quy chế, quy định của Công ty.

☑ Thực hiện các công việc khác theo chức năng, nhiệm vụ của BKS và ĐHĐCĐ giao.

THÙ LAO VÀ THU NHẬP CỦA HĐQT, BKS VÀ BGĐ; GIAO DỊCH CỔ PHIẾU CỦA NGƯỜI NỘI BỘ VÀ NGƯỜI CÓ LIÊN QUAN; HỢP ĐỒNG HOẶC GIAO DỊCH VỚI NGƯỜI CÓ LIÊN QUAN

THÙ LAO VÀ THU NHẬP CỦA HĐQT, BKS VÀ BGĐ

Thù lao và các khoản phụ cấp của HĐQT và BKS năm 2025 được chi trả theo mức đã được ĐHĐCĐ phê duyệt tại ĐHĐCĐ thường niên năm 2025. Việc đánh giá và chi trả thu nhập cho Giám đốc/Ban điều hành Công ty dựa trên kết quả đánh giá hoàn thành nhiệm vụ theo quy định trong Quy chế trả lương, trả thưởng của Công ty. Các khoản thù lao, phụ cấp, thu nhập của từng thành viên HĐQT, BKS và BGĐ (chưa bao gồm thưởng Ban quản lý, điều hành) được tổng hợp và công bố trong Báo cáo tài chính năm 2025 kiểm toán, cụ thể như sau:

THÙ LAO, PHỤ CẤP HĐQT

Đơn vị tính: đồng

Stt	Họ và tên	Chức vụ	Thù lao/Phụ cấp	Ghi chú
1	Ông Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch HĐQT	72.000.000	
2	Ông Hoàng Đức Chính	Thành viên HĐQT kiêm Giám đốc	1.099.500.000	
3	Ông Nguyễn Thế Dân	Thành viên HĐQT	60.000.000	
4	Ông Trần Văn Luấn	Thành viên HĐQT	60.000.000	
5	Bà Trần Thị Kim Khánh	Nguyên Thành viên độc lập HĐQT	87.150.000	01/01/2025 đến 25/6/2025
6	Ông Nguyễn Văn Hòa	Thành viên độc lập HĐQT	92.860.000	25/6/2025 đến 31/12/2025

THÙ LAO BKS

Đơn vị tính: đồng

Stt	Họ và tên	Chức vụ	Thù lao/Phụ cấp	Ghi chú
1	Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh	Trưởng BKS	48.000.000	
2	Ông Hà Hữu Anh	Kiểm soát viên	30.000.000	
3	Ông Đỗ Như Tiến	Kiểm soát viên	30.000.000	

THU NHẬP BGĐ

Đơn vị tính: đồng

Stt	Họ và tên	Chức vụ	Thu nhập	Ghi chú
1	Ông Hoàng Đức Chính	Giám đốc	Xem mục HĐQT	
2	Ông Vũ Ngọc Khôi	Phó Giám đốc	732.480.000	
3	Ông Ngô Mạnh Hà	Phó Giám đốc	672.000.000	
4	Ông Bùi Văn Vinh	Phó Giám đốc	618.240.000	

GIAO DỊCH CỔ PHIẾU CỦA NGƯỜI NỘI BỘ VÀ NGƯỜI CÓ LIÊN QUAN:

Trong năm 2025, Công ty không phát sinh giao dịch cổ phiếu của người nội bộ và người có liên quan.

HỢP ĐỒNG HOẶC GIAO DỊCH VỚI NGƯỜI CÓ LIÊN QUAN

Stt	Tên tổ chức/cá nhân	Mối quan hệ liên quan với Công ty	Số Giấy CMDN, ngày cấp	Địa chỉ trụ sở chính/Địa chỉ liên hệ	Nội dung giao dịch	Giá trị (đồng)
1	Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)	Cổ đông lớn	0302743192 ngày 28/5/2012	Tầng 3, tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, P. Sài Gòn, HCM	Hợp đồng ủy thác quản lý	658.422.679.419
2	Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PVTrans)	Cổ đông lớn	0302743192 ngày 28/5/2012	Tầng 3, tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, P. Sài Gòn, HCM	Hợp đồng cho thuê tàu FSO Dai Hung Queen	242.848.911.910
3	Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long	Cùng là Công ty con với PVTrans	3500819392 ngày 08/10/2007	Tầng 6, tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, P. Sài Gòn, HCM	Cung cấp dịch vụ đại lý	173.674.125.165
4	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Quảng Ngãi	Cùng là Công ty con với PVTrans	4300560786 ngày 07/12/2010	Lô CN08, đường số 6, KCN Tịnh Phong, xã Thọ Phong, tỉnh Quảng Ngãi	Cung cấp dịch vụ đại lý	76.142.745.142
5	Chi nhánh Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí – Công ty Dịch vụ Quản lý tàu	Chi nhánh của PVTrans	0302743192-005 ngày 17/10/2011	Tầng M, tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, P. Sài Gòn, HCM	Cung cấp dịch vụ thuyền viên	8.994.072.766
6	Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương	Cùng là Công ty con với PVTrans	0102327357 ngày 25/07/2007	Tầng 6, tòa nhà Việt Á, số 9 Duy Tân, P. Cầu Giấy, Hà Nội	Cung cấp dịch vụ cho thuê xe	197.014.750
7	Chi nhánh Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương tại TP.HCM	Chi nhánh của Công ty con của PVTrans	0102327357-003 ngày 23/07/2016	Tòa nhà Kicotrans, số 5 Đống Đa, P. Tân Sơn Hòa, HCM	Cung cấp dịch vụ cho thuê xe	645.965.000
8	Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt	Cùng là Công ty con với PVTrans	0304934883 ngày 20/04/2007	Tầng 8, Citilight Tower, số 45 Võ Thị Sáu, P. Tân Định, HCM	Cung cấp dịch vụ đào tạo hàng hải	2.000.000

Stt	Tên tổ chức/cá nhân	Mối quan hệ liên quan với Công ty	Số Giấy CMDN, ngày cấp	Địa chỉ trụ sở chính/Địa chỉ liên hệ	Nội dung giao dịch	Giá trị (đồng)
8	Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt	Cùng là Công ty con với PVTrans	0304934883 ngày 20/04/2007	Tầng 8, Citilight Tower, số 45 Võ Thị Sáu, P. Tân Định, HCM	Cung cấp dịch vụ đào tạo hàng hải	2.000.000
9	Tổng công ty Bảo hiểm PVI	Công ty con của PVN	0105402531 ngày 11/07/2011	Tầng 24, tòa nhà PVI Tower, lô VP2 phố Phạm Văn Bạch, P. Cầu Giấy, Hà Nội	Cung cấp dịch vụ bảo hiểm đội tàu	14.279.245.900
10	Công ty Bảo hiểm PVI Bến Thành	Công ty trực thuộc PVI (Công ty con của PVN)	0105402531-020 ngày 02/08/2011	Tầng 4, tầng 5, tòa nhà Văn phòng, số 06-10 Cửu Long, P. Tân Sơn Hòa, HCM	Cung cấp dịch vụ bảo hiểm sức khoẻ	1.172.750.004
11	Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Vũng Tàu	Công ty con của PV Oil (Công ty con của PVN)	3501740836 ngày 30/11/2010	Số 54A, đường 30/4, P. Rạch Dừa, HCM	Mua hàng hóa	2.715.729.818
12	Công ty Cổ phần Sơn dầu khí Việt Nam	Công ty con của PVN	0304610624 ngày 03/10/2006	Số 34, Thân Văn Nhiếp, KP22, P. Bình Trưng, HCM	Mua hàng hóa	343.030.000
13	Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam (PVGas LPG)	Công ty con của PV Gas (Công ty con của PVN)	0102311149 ngày 25/06/2007	Tầng 11, tòa nhà Viện Dầu khí, số 167 phố Trung Kính, P. Yên Hòa, Hà Nội	Mua hàng hóa	28.880.401.000
14	Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam - Chi nhánh Tây Bắc	Chi nhánh của Công ty con của PV Gas (Công ty con của PVN)	0102311149-011 ngày 19/05/2016	Cụm Công nghiệp Hợp Hải – Kinh Kệ, xã Phùng Nguyên, tỉnh Phú Thọ	Mua hàng hóa	10.834.679.000
15	Ngân hàng TMCP Đại chúng Việt Nam – Chi nhánh HCM	Công ty con của PVN	0101057919-028 ngày 04/10/2013	19 Phạm Ngọc Thạch, P. Võ Thị Sáu, HCM	Vay tín dụng	16.630.600.800

RỦI RO THỊ TRƯỜNG

Trong quá trình hoạt động, Pacific đối mặt với các khó khăn, thách thức từ những biến động trên thế giới nói chung và thị trường trong nước nói chung. Do đó, Pacific xác định việc nhận diện các rủi ro và xây dựng chiến lược quản trị rủi ro là một trong những nhiệm vụ quan trọng đảm bảo cho quá trình hoạt động kinh doanh của Công ty diễn ra an toàn và hiệu quả.

Các rủi ro trong năm 2025 chủ yếu đối với Công ty gồm rủi ro về thị trường, rủi ro về giá cước vận tải, giá cho thuê tàu, nhiên liệu và rủi ro về tài chính (gồm rủi ro tỷ giá và lãi suất, rủi ro tín dụng và rủi ro thanh khoản).

RỦI RO VỀ GIÁ CƯỚC VẬN CHUYỂN, GIÁ CHO THUÊ TÀU VÀ NHIÊN LIỆU

Thị trường thuê và cho thuê tàu quốc tế luôn biến động tăng giảm nhanh chóng và khó lường. Do vậy, các hoạt động kinh doanh khai thác tàu của công ty trên thị trường quốc tế chịu rủi ro từ việc thay đổi giá cước vận tải, giá cho thuê tàu và nhiên liệu.

Pacific thực hiện các biện pháp phòng ngừa rủi ro bằng cách cho thuê tàu định hạn trên thị trường quốc tế. Đối với hoạt động vận tải trong nước, Công ty ký hợp đồng vận chuyển dài hạn với giá cước ổn định cho cả năm cùng với điều khoản giá cước được tự động điều chỉnh tương ứng khi có sự biến động của giá nhiên liệu.

RỦI RO VỀ TỶ GIÁ VÀ LÃI SUẤT

Công ty thực hiện một số các giao dịch có gốc ngoại tệ, theo đó, Công ty sẽ chịu rủi ro khi có biến động về tỷ giá. Khi có biến động tỷ giá lớn sẽ ảnh hưởng lớn đến kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty. Ngoài ra, Công ty chịu rủi ro lãi suất phát sinh từ các khoản vay chịu lãi suất đã được ký kết.

Pacific thực hiện đánh giá và xử lý các khoản chênh lệch tỷ giá cuối kỳ theo chuẩn mực kế toán Việt Nam và đưa ra các quyết sách phù hợp như điều chỉnh thời gian khấu hao tàu, tái cấu trúc các khoản đầu tư vay mua tàu, … Đối với các khoản vay nợ dài hạn cho các dự án đầu tư mua và đóng tàu, lãi suất vay được cố định thông qua các sản phẩm/nghiệp vụ tài chính nên rủi ro về lãi suất đối với các khoản vay đầu tư và hoạt động sản xuất kinh doanh đã được giảm thiểu.

Đối với các khoản vốn tạm thời nhàn rỗi được gửi có kỳ hạn tại các tổ chức tín dụng mang lại doanh thu tài chính cho Công ty, chính sách của Công ty là duy trì kỳ hạn hợp lý và phù hợp với kế hoạch sử dụng dòng tiền. Khi lãi suất huy động tiền gửi giảm, doanh thu tài chính của Công ty sẽ giảm.

RỦI RO VỀ TÍN DỤNG

Rủi ro tín dụng xảy ra khi một khách hàng hoặc đối tác không đáp ứng được các nghĩa vụ trong hợp đồng dẫn đến các tổn thất tài chính cho Công ty. Pacific có chính sách tín dụng phù hợp và thường xuyên theo dõi tình hình để đánh giá xem Công ty có chịu rủi ro tín dụng hay không.

RỦI RO VỀ THANH KHOẢN

Mục đích quản lý rủi ro thanh khoản nhằm đảm bảo đủ nguồn vốn để đáp ứng các nghĩa vụ tài chính hiện tại và trong tương lai. Tính thanh khoản cũng được Công ty quản lý nhằm đảm bảo mức phụ trội giữa công nợ đến hạn và tài sản đến hạn trong năm ở mức có thể được kiểm soát đối với số vốn mà Công ty tin rằng có thể tạo ra trong năm đó.
Chính sách của Công ty là theo dõi thường xuyên các yêu cầu về thanh khoản hiện tại và dự kiến trong tương lai nhằm đảm bảo Công ty duy trì đủ mức dự phòng tiền mặt, các khoản vay và đủ vốn mà các cổ đông cam kết góp nhằm đáp ứng các quy định về tính thanh khoản ngắn hạn và dài hạn hơn.

RỦI RO KHÁC LIÊN QUAN ĐẾN VẬN HÀNH VÀ KHAI THÁC ĐỘI TÀU

Ngành vận tải biển đối mặt với nhiều rủi ro liên quan đến an toàn lao động và các sự cố cháy nổ, rò rỉ nhiên liệu và hóa chất. Bên cạnh đó, việc vận hành khai thác đội tàu cần tuân thủ nghiêm ngặt các quy định và công ước quốc tế về an toàn hàng hải (IMO, SOLAS, MARPOL).

Pacific đề ra các biện pháp kiểm soát gồm: tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn hàng hải và lao động; tăng cường công tác giám sát, kiểm tra, bảo trì, bảo dưỡng đội tàu; ứng dụng công nghệ nhằm triển khai hệ thống giám sát an toàn từ xa, nâng cao khả năng cảnh báo sớm và phòng ngừa sự cố; đào tạo đội ngũ quản lý kỹ thuật và thuyền viên đồng thời tăng cường việc tuyên truyền nâng cao ý thức người lao động về an toàn lao động và môi trường làm việc.

VI. BÁO CÁO PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Pacific nhận thức rằng phát triển bền vững là một quá trình dài hạn, đòi hỏi sự gắn kết chặt chẽ giữa chiến lược kinh doanh, quản trị rủi ro và trách nhiệm đối với con người, môi trường và xã hội. Trong bối cảnh ngành vận tải biển và dầu khí đang chịu tác động mạnh mẽ từ các yêu cầu về an toàn, bảo vệ môi trường, chuyển dịch năng lượng và quản trị minh bạch, Công ty lựa chọn cách tiếp cận phát triển bền vững dựa trên những gì có thể triển khai một cách thực chất và phù hợp với vai trò của một doanh nghiệp quản lý và khai thác đội tàu.

Trên cơ sở đó, Pacific định hướng các hoạt động ESG của mình phù hợp với các Mục tiêu Phát triển Bền vững của Liên Hợp Quốc (UN Sustainable Development Goals – SDGs), tập trung vào những mục tiêu có mối liên hệ trực tiếp với hoạt động vận hành, quản lý con người, bảo vệ môi trường biển và đóng góp cho sự phát triển kinh tế – xã hội bền vững, cụ thể:

SDG 3 – Sức khỏe và hạnh phúc: thông qua việc bảo đảm an toàn lao động, chăm sóc sức khỏe thể chất và tinh thần cho người lao động trên bờ và thuyền viên, cũng như xây dựng văn hóa an toàn và phòng ngừa rủi ro trong toàn bộ hoạt động khai thác đội tàu.

SDG 4 – Giáo dục chất lượng: thông qua đầu tư cho đào tạo, phát triển năng lực chuyên môn, kỹ năng quản lý và yếu tố con người, đặc biệt đối với đội ngũ thuyền viên và cán bộ quản lý chủ chốt.

SDG 6 – Nước sạch và vệ sinh và SDG 14 – Tài nguyên và môi trường biển: thông qua việc tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về phòng ngừa ô nhiễm, quản lý nước dằn, nước thải và rác thải trên tàu, góp phần bảo vệ môi trường biển và hệ sinh thái đại dương.

SDG 7 – Năng lượng sạch và bền vững và SDG 13 – Ứng phó với biến đổi khí hậu: thông qua các biện pháp nâng cao hiệu quả năng lượng, quản lý phát thải, tuân thủ các yêu cầu của IMO về EEXI, CII và từng bước cải thiện hiệu quả khai thác đội tàu trong dài hạn.

SDG 8 – Tăng trưởng kinh tế bền vững và việc làm bền vững và SDG 9 – Công nghiệp, đổi mới và hạ tầng: thông qua việc duy trì hoạt động khai thác an toàn, ổn định, đầu tư vào hệ thống quản lý, công nghệ và đổi mới nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

SDG 10 – Giảm bất bình đẳng và SDG 11 – Đô thị và cộng đồng bền vững: thông qua việc thúc đẩy môi trường làm việc công bằng, không phân biệt đối xử, tạo cơ hội phát triển nghề nghiệp bình đẳng, đồng thời đóng góp cho cộng đồng và ngành hàng hải nơi Công ty hoạt động.

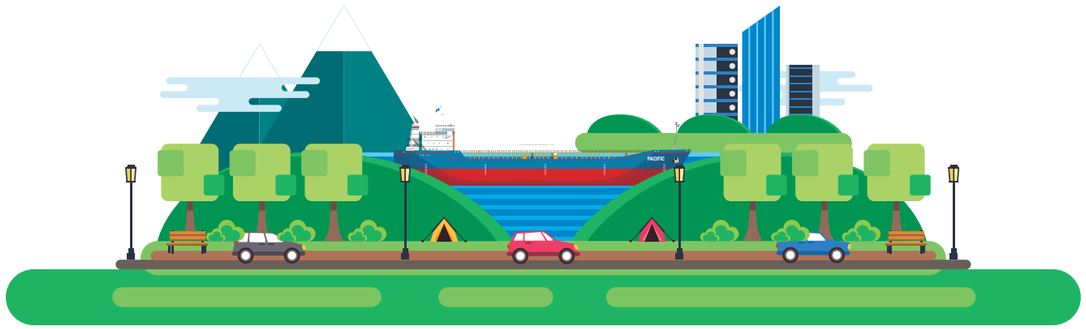
SDG 12 – Sản xuất và tiêu dùng có trách nhiệm: thông qua quản lý tài nguyên, vật tư, nhiên liệu và chuỗi cung ứng một cách hiệu quả, minh bạch và có trách nhiệm.

SDG 16 – Hòa bình, công lý và thể chế vững mạnh và SDG 17 – Quan hệ đối tác vì mục tiêu phát triển bền vững: thông qua việc củng cố hệ thống quản trị doanh nghiệp, tuân thủ pháp luật, nâng cao tính minh bạch, liêm chính và tăng cường hợp tác với các đối tác, cơ quan quản lý và các bên liên quan trong và ngoài ngành.

MÔI TRƯỜNG

Đối với một doanh nghiệp quản lý và khai thác đội tàu chở dầu – hóa chất, môi trường không chỉ là một yếu tố gắn liền với yêu cầu tuân thủ pháp lý mà là nền tảng cốt lõi của hoạt động vận hành và quản trị rủi ro. Việc bảo vệ môi trường biển, phòng ngừa ô nhiễm và quản lý hiệu quả các tác động môi trường có ý nghĩa trực tiếp đối với uy tín doanh nghiệp, khả năng khai thác an toàn của đội tàu, cũng như mối quan hệ lâu dài với khách hàng, đối tác và cơ quan quản lý.

Pacific tiếp cận trụ cột Môi trường theo hướng thực chất, tích hợp sâu vào hệ thống quản lý an toàn và vận hành, nhằm bảo đảm rằng các yêu cầu về môi trường được kiểm soát một cách chủ động, nhất quán và phù hợp với đặc thù kỹ thuật của từng loại tàu.



☑ QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG VÀ CÁC VẤN ĐỀ VỀ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

Công tác quản lý môi trường tại Pacific được tích hợp trong Hệ thống Quản lý An toàn và các quy trình vận hành liên quan, bảo đảm việc nhận diện, kiểm soát và giảm thiểu các rủi ro môi trường trong suốt quá trình khai thác đội tàu. Công ty chú trọng phòng ngừa ô nhiễm dầu, hóa chất và khí thải ngay từ khâu lập kế hoạch, vận hành đến giám sát và đánh giá sau khai thác.

Mọi hoạt động của đội tàu được thực hiện phù hợp với các quy định quốc tế và yêu cầu của MARPOL, IBC Code, cũng như các tiêu chuẩn của Chính quyền Cờ, các tổ chức Đăng kiểm, OCIMF và các chính sách kiểm tra, đánh giá của khách hàng.

Bên cạnh đó, Công ty cũng triển khai đầu tư mở rộng đội tàu theo hướng ưu tiên lựa chọn các chủng loại tàu sử dụng nhiên liệu sạch nhằm góp phần bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính.

Chỉ số quản lý ô nhiễm nước & môi trường	Đơn vị	Phạm vi áp dụng	Năm 2025	Năm trước
Số sự cố ô nhiễm dầu/hóa chất	Số vụ	Toàn bộ đội tàu	Không	Không
Tuân thủ MARPOL, IBC Code	Có / Không	Toàn bộ đội tàu	Có	Có
Tỷ lệ tàu có hệ thống xử lý nước dằn	%	Toàn bộ đội tàu	100%	100%

CÁC MẢNG TRIỂN KHAI

☑ **Đầu tư mở rộng đội tàu:** Công ty triển khai đầu tư mở rộng đội tàu theo hướng ưu tiên lựa chọn các chủng loại tàu sử dụng nhiên liệu sạch (eco) nhằm góp phần bảo vệ môi trường, giảm thiểu phát thải khí nhà kính.

☑ **Phòng ngừa ô nhiễm và sẵn sàng ứng phó sự cố:** Công ty duy trì các biện pháp kỹ thuật và quy trình vận hành nhằm ngăn ngừa sự cố tràn dầu, tràn hóa chất, đồng thời tổ chức huấn luyện và diễn tập định kỳ để nâng cao năng lực ứng phó khẩn cấp của thuyền viên.

☑ **Quản lý rác thải, nước dằn và nước thải sinh hoạt:** Các tàu được yêu cầu tuân thủ nghiêm ngặt quy định về phân loại, lưu giữ và xử lý rác thải, quản lý nước dằn và nước thải theo đúng quy định quốc tế và cảng vụ địa phương.

☑ **Quản lý nhiên liệu và hiệu quả năng lượng:** Việc sử dụng nhiên liệu được theo dõi và kiểm soát nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, đồng thời góp phần giảm phát thải và chi phí vận hành. Áp dụng các công nghệ xử lý khí thải tiên tiến cho đội tàu, nghiên cứu hoán cải hệ thống đẩy tàu để tăng hiệu quả sử dụng nhiên liệu.

☑ **Đào tạo thuyền viên về bảo vệ môi trường:** Thuyền viên được đào tạo thường xuyên về nhận thức môi trường, quy trình phòng ngừa ô nhiễm và trách nhiệm cá nhân trong việc bảo vệ môi trường biển.

☑ QUẢN LÝ HIỆU QUẢ NĂNG LƯỢNG

Pacific thực hiện các yêu cầu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) liên quan đến quản lý phát thải và biến đổi khí hậu, bao gồm **EEXI, CII và SEEMP Part I, II, III,** phù hợp với lộ trình và điều kiện khai thác của đội tàu.

Công ty theo dõi các chỉ số hiệu quả khai thác và phát thải nhằm đánh giá mức độ tuân thủ và xác định các cơ hội cải tiến. Dữ liệu khai thác được sử dụng để hỗ trợ việc ra quyết định, tối ưu hóa vận hành và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng một cách liên tục.

Trong tiếp cận quản lý phát thải, Pacific lựa chọn hướng đi thận trọng và thực tế, tập trung vào cải tiến liên tục và sẵn sàng tuân thủ, thay vì đưa ra các cam kết mang tính khẩu hiệu hoặc vượt quá khả năng kiểm soát của doanh nghiệp trong bối cảnh hiện tại.

☑ LẬP KẾ HOẠCH VÀ ĐÁNH GIÁ XU HƯỚNG

Công ty thường xuyên theo dõi và đánh giá các xu hướng môi trường và quy định mới có thể tác động đến hoạt động khai thác đội tàu, bao gồm việc siết chặt các yêu cầu về CII, sự xuất hiện của các cơ chế định giá carbon và EU ETS, cũng như các tiêu chuẩn đánh giá ngày càng khắt khe từ phía khách hàng và các yêu cầu Vetting đội tàu trên thị trường quốc tế.

Trên cơ sở đó, Pacific thực hiện phân tích kịch bản nhằm đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với:
- Khả năng khai thác và bố trí đội tàu.
- Chi phí vận hành và đầu tư.
- Giá trị kỹ thuật và thương mại của đội tàu trong dài hạn.

Cách tiếp cận này giúp Công ty chủ động trong công tác quản trị rủi ro môi trường và chuẩn bị cho các thay đổi mang tính cấu trúc của ngành.

MÔI TRƯỜNG (Tiếp theo)

☑ SÁNG KIẾN CẢI TIẾN

Trong thời gian vừa qua, Pacific tập trung ưu tiên việc củng cố tuân thủ, ổn định vận hành và nâng cao hiệu quả thực thi các quy trình quản lý môi trường hiện có. Do đó, Công ty chưa triển khai các sáng kiến cải tiến môi trường mang tính đột phá hoặc quy mô lớn trong năm.

Tuy nhiên, nhận thức rõ vai trò của đổi mới trong việc nâng cao hiệu quả quản lý môi trường và khả năng thích ứng với các yêu cầu ngày càng gia tăng của ngành, Pacific xác định đổi mới và cải tiến liên tục là một định hướng quan trọng trong trung và dài hạn. Trên cơ sở đó, Công ty đang từng bước chuẩn bị các điều kiện cần thiết để thúc đẩy các sáng kiến cải tiến môi trường trong thời gian tới, phù hợp với năng lực kỹ thuật, nguồn lực và đặc thù khai thác của đội tàu.

☑ ĐỊNH HƯỚNG VỀ MÔI TRƯỜNG TRONG NĂM 2026

Bước sang năm 2026, Pacific tiếp tục xác định trụ cột Môi trường là một trong những nền tảng quan trọng trong chiến lược quản trị rủi ro và phát triển bền vững của Công ty. Trên cơ sở những thành quả đã được thiết lập trong hệ thống quản lý an toàn và vận hành, Công ty định hướng chuyển trọng tâm từ duy trì tuân thủ và ổn định vận hành sang nâng cao chất lượng thực thi, tăng cường tính chủ động và cải thiện hiệu quả môi trường một cách có kiểm soát.

Trong lĩnh vực quản lý môi trường và biến đổi khí hậu, Pacific sẽ tiếp tục củng cố việc tích hợp các yêu cầu môi trường vào Hệ thống Quản lý An toàn, đồng thời nâng cao hiệu quả giám sát và đánh giá rủi ro môi trường trong quá trình khai thác đội tàu. Công ty định hướng tăng cường tính nhất quán trong thực hiện các biện pháp phòng ngừa ô nhiễm, huấn luyện và diễn tập ứng phó sự cố, bảo đảm rằng năng lực sẵn sàng ứng phó được duy trì phù hợp với đặc thù tàu chở dầu – hóa chất và các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng và cơ quan quản lý.

Đối với quản lý hiệu quả năng lượng và phát thải, trong năm 2026 Công ty sẽ tiếp tục theo dõi sát sao các chỉ số EEXI, CII và việc thực hiện SEEMP Parts I, II và III, coi đây là công cụ quản lý vận hành và cải tiến liên tục, thay vì chỉ là yêu cầu tuân thủ. Trên cơ sở dữ liệu khai thác thu thập được, Pacific định hướng từng bước nâng cao chất lượng phân tích, hỗ trợ tốt hơn cho việc ra quyết định về khai thác, bảo dưỡng và bố trí đội tàu, nhằm cải thiện hiệu quả sử dụng năng lượng trong điều kiện khai thác thực tế.

Song song với đó, Công ty sẽ tiếp tục theo dõi và đánh giá các xu hướng và yêu cầu môi trường mới, bao gồm lộ trình siết chặt CII, các cơ chế định giá carbon và EU ETS, cũng như các tiêu chuẩn vetting và yêu cầu ESG từ thị trường quốc tế. Công tác lập kế hoạch và phân tích kịch bản dự kiến sẽ được tăng cường, nhằm hỗ trợ Ban Lãnh đạo đánh giá các tác động tiềm ẩn đến chi phí vận hành, hiệu quả thương mại và giá trị đội tàu trong trung và dài hạn, qua đó nâng cao khả năng chủ động trong quản trị rủi ro môi trường.

Về sáng kiến cải tiến, năm 2026 được xác định là giai đoạn chuẩn bị và từng bước triển khai các điều kiện nền tảng cho đổi mới trong quản lý môi trường. Công ty định hướng xem xét áp dụng các giải pháp số hóa ở mức độ phù hợp để hỗ trợ giám sát tiêu thụ nhiên liệu và phát thải, đồng thời xây dựng cơ chế khuyến khích tiếp nhận các đề xuất cải tiến từ thuyền viên và đội ngũ kỹ thuật. Các thiết bị tiết kiệm năng lượng và thực hành tốt trong ngành sẽ tiếp tục được đánh giá một cách thận trọng, ưu tiên các giải pháp đã được chứng minh hiệu quả, bảo đảm cân bằng giữa lợi ích môi trường, hiệu quả kinh tế và an toàn vận hành.

Thông qua các định hướng trên, Pacific hướng tới việc từng bước nâng cao năng lực quản lý môi trường trong năm 2026, dựa trên cải tiến có lộ trình, kiểm soát rủi ro chặt chẽ và phù hợp với thực tế khai thác, qua đó tạo nền tảng vững chắc để đáp ứng các yêu cầu môi trường ngày càng gia tăng của ngành trong các giai đoạn tiếp theo.

XÃ HỘI

Trong hoạt động quản lý và khai thác đội tàu, con người – đặc biệt là đội ngũ thuyền viên – là tài sản trọng yếu nhất, có vai trò quyết định đối với an toàn, hiệu quả vận hành và sự phát triển bền vững của doanh nghiệp. Ngay từ đầu năm, Công ty Pacific xác định mục tiêu trọng tâm năm 2025 là **"ĐỔI MỚI – SÁNG TẠO – CHUYÊN NGHIỆP"**. Trên cơ sở đó, Công ty đã quyết liệt trong việc kiện toàn tổ chức và xây dựng đội ngũ để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ cốt lõi, đồng thời mở rộng trách nhiệm xã hội ra toàn bộ chuỗi giá trị mà Công ty tham gia.

☑ QUẢN LÝ NGUỒN NHÂN LỰC

Pacific coi công tác quản lý nguồn nhân lực là một yếu tố cốt lõi trong chiến lược phát triển bền vững. Công ty tập trung vào tuyển dụng, đào tạo, phát triển và giữ chân thuyền viên cũng như đội ngũ nhân sự trên bờ, bảo đảm rằng mỗi vị trí công việc được đảm nhiệm bởi những cá nhân có năng lực, kinh nghiệm và thái độ nghề nghiệp phù hợp.

Hệ thống đào tạo và quản lý năng lực 3P được xây dựng và duy trì nhằm đáp ứng các yêu cầu của STCW, ISM Code và các tiêu chuẩn của khách hàng. Công ty chú trọng phát triển đội ngũ Sỹ quan quản lý, đặc biệt là Thuyền trưởng và Máy trưởng, thông qua các chương trình đào tạo nâng cao năng lực lãnh đạo, kỹ năng ra quyết định và quản lý con người trong môi trường khai thác phức tạp.

Bên cạnh đó, Pacific khuyến khích người lao động không ngừng học tập và nâng cao kỹ năng, nhằm giúp thuyền viên và nhân sự trên bờ thích ứng với các thay đổi về kỹ thuật, quy định và yêu cầu ESG ngày càng cao trong ngành vận tải biển

THÔNG TIN TỔNG QUAN VỀ NHÂN SỰ

Năm	2023	2024	2025
Số lượng CBNV	74	114	160
Thu nhập bình quân (triệu đồng/người/tháng)	27	30,5	33

Tổng số lao động năm 2025 đạt 160 người, thu nhập bình quân tăng 11% so với năm 2024, đạt 33 triệu đồng/người/tháng, phản ánh hiệu quả trong quản trị nguồn nhân lực.

Trình độ	2023	2024	2025
Tiến sĩ, thạc sĩ	3	4	4
Đại học và tương đương	45	64	79
Cao đẳng	11	19	30
Trung cấp	10	8	12
Công nhân kỹ thuật, sơ cấp	5	19	35
Tổng	**74**	**114**	**160**

Pacific cũng chú trọng nâng cao chất lượng nhân sự với 70,6% lao động có trình độ cao đẳng trở lên, tập trung vào các nhóm ngành Hàng hải và Kinh tế.

Độ tuổi	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
Dưới 30 tuổi	41	25,6%
30 – 39	61	38,1%
40 – 49	48	30,0%
Trên 49 tuổi	10	6,3%
Tổng	**160**	**100%**

Công ty chú trọng tuyển dụng nhân sự chất lượng cao, đặc biệt là các ứng viên trẻ, có trình độ chuyên môn và ngoại ngữ tốt, với trên 63% dưới 40 tuổi, tạo nên đội ngũ năng động, nhiệt huyết và sẵn sàng cho kế hoạch đào tạo lực lượng kế cận, phục vụ các mục tiêu phát triển dài hạn của Công ty.

Loại Hợp đồng	Năm 2025	Tỷ lệ (%)
Không xác định	27	16,9%
Xác định	131	81,9%
Thời vụ hoặc dưới 12 tháng	2	1,2%
Tổng	**160**	**100%**

Tỷ lệ Hợp đồng dài hạn chiếm 98,8% và tỷ lệ giữ chân thuyền viên và cán bộ khối văn phòng đều trên 90%, khẳng định sự ổn định và gắn bó lâu dài của người lao động đối với doanh nghiệp.

Chỉ số	Đơn vị	Phạm vi áp dụng	Kết quả năm 2025
Tổng số thuyền viên & nhân sự	Người	Toàn Công ty	160
Tỷ lệ giữ chân Thuyền viên	%	Khối thuyền viên	95,9
Tỷ lệ giữ chân khối văn phòng	%	Khối văn phòng	93,6

☑ CÔNG TÁC ĐÀO TẠO VÀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC

Năm	2023	2024	2025
Số lượt người đào tạo	117	244	252
Số khóa đào tạo	17	27	27
Tổng chi phí đào tạo (triệu đồng)	25	166,1	94,7

Năm 2024 & 2025, số lượt đào tạo tăng trưởng mạnh hơn nhiều lần so với năm 2023, cho thấy Pacific chú trọng trong việc phát triển nguồn nhân lực nội bộ. Trong năm 2025, hoạt động đào tạo được triển khai đồng thời cả hình thức đào tạo nội bộ và đào tạo bên ngoài.

Theo đó, Công ty cử CBNV tham gia 14 khóa đào tạo bên ngoài với 22 lượt người, tập trung nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ quản lý cấp trung, tăng cường kỹ năng quản trị, kỹ năng mềm và năng lực tuân thủ. Bên cạnh đào tạo chính thức, Công ty đã tổ chức 13 khóa đào tạo nội bộ với 230 lượt CBNV tham dự, chủ yếu liên quan đến an toàn và khai thác nhằm chia sẻ kinh nghiệm, nâng cao năng suất lao động, góp phần tiết kiệm chi phí và gia tăng hiệu quả.

CÔNG TÁC QUẢN LÝ AN TOÀN, CHẾ ĐỘ PHÚC LỢI VÀ TRÁCH NHIỆM VỚI CỘNG ĐỒNG

An toàn, sức khỏe và phúc lợi của người lao động là ưu tiên hàng đầu trong mọi hoạt động của Pacific. Công ty thúc đẩy xây dựng văn hóa **AN TOÀN** và **CÔNG BẰNG**, trong đó mọi sự cố, cận nguy và mối nguy tiềm ẩn đều được khuyến khích báo cáo một cách trung thực, nhằm phục vụ mục tiêu học hỏi và phòng ngừa, thay vì quy trách nhiệm cá nhân một cách máy móc.

☑ HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

Ngoài việc duy trì hiệu lực Hệ thống quản lý an toàn và lao động của Công ty thông qua các cuộc đánh giá và công nhận của Đăng kiểm Việt Nam, Đăng kiểm NK,... Công ty hướng đến sự công nhận của các Big Oil Majors thông qua hoạt động đánh giá hệ thống và kiểm tra đội tàu. Theo đó, bên cạnh công tác cải thiện chất lượng báo cáo SIRE đội tàu, việc được các Oil Majors lớn kiểm tra cũng là cơ hội để nâng cao kiến thức của đội ngũ thuyền viên.

Trong năm 2025, hệ thống TMSA của Công ty đã được triển khai rộng rãi và được BP Shipping – một Oil Majors uy tín trên thế giới đánh giá, công nhận ở mức 2.2 và không có ghi nhận lỗ hổng nghiêm trọng trong hệ thống (CAT 1 Findings). Đây là tiền đề quan trọng để các khách hàng/Oil Major lớn xem xét và chấp nhận, góp phần củng cố vị thế của Pacific trên thị trường quốc tế và mở rộng cơ cơ hội khai thác đến các phân khúc thị trường cao cấp.

Bên cạnh đó, phần mềm quản lý bảo dưỡng tàu SMMS đã được Công ty hoàn tất nhập liệu cho tàu Pacific Era và triển khai đồng bộ giữa tàu - văn phòng. Đồng thời, tiếp tục hoàn thiện hệ thống máy chủ để thiết lập đồng bộ dữ liệu với tàu Pacific Pride.

Chỉ số an toàn vận hành	Đơn vị tính	Phạm vi áp dụng	Kết quả 2025	Năm trước
Tai nạn lao động	Vụ	Toàn Công ty	Không	Không
LTIF (Mất thời gian làm việc do tai nạn lao động)	Tần suất	Toàn Công ty	Không	Không
TRIF (thời gian điều trị y tế)	Số lượng	Toàn Công ty	Không	03 trường hợp
Báo cáo cận nguy	Báo cáo	Toàn Công ty	73	43

☑ CHẾ ĐỘ PHÚC LỢI ĐỐI VỚI NGƯỜI LAO ĐỘNG

Với kết quả hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025, thu nhập bình quân của người lao động được duy trì ổn định, phù hợp với đặc thù từng vị trí công việc. Toàn bộ CBNV của Công ty đều được ký hợp đồng lao động và tham gia đầy đủ các chế độ bảo hiểm bắt buộc theo quy định của pháp luật. Bên cạnh đó, người lao động còn được hưởng bảo hiểm sức khỏe của PVICare, gói khám sức khỏe định kỳ và các chế độ phúc lợi khác. Công ty cũng thực hiện đầy đủ các cam kết về phúc lợi theo Thỏa ước Lao động tập thể và triển khai nhiều hoạt động chăm lo đời sống tinh thần, góp phần nâng cao mức độ gắn kết và sự hài lòng của người lao động, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên gồm các hoạt động: thăm hỏi và tặng quà gia đình thuyền viên và người lao động tiêu biểu nhân dịp Tết cổ truyền, chăm sóc sức khỏe thuyền viên trên tàu, hỗ trợ kịp thời khi gia đình thuyền viên/CBNV gặp khó khăn, hiếu hỉ, tổ chức hoạt động teambuilding, ...

Chỉ số sức khỏe và phúc lợi thuyền viên	Phạm vi áp dụng	Thực trạng/Kết quả	Ghi chú
Quản lý mệt mỏi & giờ nghỉ	Đội tàu	Áp dụng theo ISM & MLC	Kiểm soát qua phần mềm quản lý giờ làm việc và nghỉ ngơi
Sức khỏe tinh thần & phúc lợi	Đội tàu	Đang triển khai	Không có sự cố nghiêm trọng

☑ CÔNG TÁC AN SINH XÃ HỘI

Song song với việc triển khai hoạt động sản xuất kinh doanh, công tác an sinh xã hội luôn được Pacific chú trọng nhằm chung tay chia sẻ với cộng đồng và đẩy mạnh các hoạt động ý nghĩa thiết thực. Các chương trình ASXH luôn nhận được sự đồng lòng và hưởng ứng tích cực từ người lao động và các tổ chức trong Công ty như Công đoàn, Đoàn thanh niên. Trong năm 2025, công tác an sinh xã hội tiếp tục được đẩy mạnh với các chương trình cụ thể gồm: tài trợ xây dựng trường THCS Vĩnh Lập, Hải Dương (nay là Hải Phòng) số tiền 1,5 tỷ, ủng hộ đồng bào, nhân dân các tỉnh miền Bắc bị ảnh hưởng bão lũ và ủng hộ nhân dân tỉnh Đắc Lắk khắc phục hậu quả do bão lũ với tổng số tiền 2,13 tỷ, thăm và tặng quà Trung tâm bảo trợ xã hội tỉnh Khánh Hòa và tặng quà các hộ nghèo tại địa bàn hoạt động của Công ty với tổng số tiền 70 triệu đồng.

☑ ĐỊNH HƯỚNG VỀ XÃ HỘI TRONG NĂM 2026

Bước sang năm 2026, Pacific tiếp tục xác định yếu tố Xã hội là nền tảng cốt lõi cho an toàn, hiệu quả vận hành và sự phát triển bền vững của Công ty. Trên cơ sở các chính sách và thực tiễn đã được thiết lập, Công ty định hướng chuyển trọng tâm từ duy trì ổn định nguồn nhân lực và tuân thủ yêu cầu cơ bản sang nâng cao chất lượng quản lý con người, tăng cường gắn kết và củng cố văn hóa an toàn trong dài hạn.

Trong lĩnh vực quản lý nguồn nhân lực, Pacific định hướng tiếp tục hoàn thiện hệ thống quản lý năng lực theo khung 3P, bảo đảm sự phù hợp với yêu cầu của STCW, ISM Code và kỳ vọng ngày càng cao của khách hàng. Công ty sẽ chú trọng hơn đến công tác phát triển và kế nhiệm đội ngũ Sỹ quan quản lý, đặc biệt là Thuyền trưởng và Máy trưởng, nhằm duy trì tính liên tục và ổn định trong khai thác đội tàu. Hoạt động đào tạo và nâng cao kỹ năng dự kiến tiếp tục được điều chỉnh theo hướng thực chất, gắn chặt với nhu cầu khai thác, các yêu cầu mới về an toàn, Human Factors và ESG trong ngành vận tải biển.

Đối với an toàn, sức khỏe và phúc lợi, năm 2026 được xác định là giai đoạn tiếp tục củng cố và làm sâu sắc hơn văn hóa An toàn và Công bằng trong toàn Công ty. Pacific định hướng tăng cường hiệu quả của công tác quản lý mệt mỏi, khối lượng công việc và căng thẳng, phù hợp với ILO-MLC và các tiêu chí đánh giá của SIRE 2.0, coi đây là yếu tố then chốt trong phòng ngừa sự cố và nâng cao hiệu suất vận hành. Công ty cũng dự kiến tiếp tục quan tâm đến sức khỏe tinh thần và phúc lợi của thuyền viên thông qua việc cải thiện điều kiện làm việc, sinh hoạt và các kênh hỗ trợ phù hợp.

Đối với chuỗi giá trị và quyền con người, Pacific định hướng tăng cường cách tiếp cận quản lý rủi ro xã hội và đạo đức trong hợp tác kinh doanh. Trong trung hạn, Công ty sẽ tiếp tục xem xét và từng bước mở rộng các hoạt động đánh giá và thẩm định đối với các đơn vị cung ứng thuyền viên, nhà thầu và nhà cung cấp, nhằm nhận diện sớm các rủi ro ESG và thúc đẩy các chuẩn mực về quyền con người, lao động và đạo đức kinh doanh trong toàn chuỗi giá trị.

Về đóng góp cho cộng đồng, năm 2026 được định hướng là giai đoạn củng cố và làm rõ hơn các hoạt động gắn kết cộng đồng. Pacific dự kiến tiếp tục tăng cường các hoạt động an sinh xã hội có ý nghĩa thiết thực với nhằm thể hiện sự sẻ chia và tinh thần trách nhiệm với xã hội.

Thông qua các định hướng trên, Pacific hướng tới việc từng bước nâng cao chất lượng thực hành xã hội trong năm 2026, trên cơ sở phát triển con người, củng cố văn hóa an toàn và mở rộng trách nhiệm xã hội một cách có kiểm soát, qua đó tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững và lâu dài của Công ty.

ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

QUẢN TRỊ

Pacific coi quản trị hiệu quả là nền tảng bảo đảm việc giám sát và thực thi một cách có hệ thống, minh bạch và nhất quán với mục tiêu phát triển dài hạn của doanh nghiệp. Thông qua việc củng cố hệ thống quản trị, Công ty hướng tới nâng cao năng lực quản lý rủi ro, tăng cường tính tuân thủ và xây dựng niềm tin với các bên liên quan.

☑ CÔNG TÁC TUÂN THỦ, MINH BẠCH THÔNG TIN VÀ QUẢN TRỊ BỀN VỮNG

Là Công ty niêm yết trên sàn HOSE, Pacific luôn tuân thủ chặt chẽ các quy định pháp luật bao gồm Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 và các văn bản pháp luật liên quan đến quản trị Công ty tại Việt Nam. Ngoài ra, trong thời gian qua, Pacific định hướng từng bước hoàn thiện hệ thống dữ liệu, xác định và theo dõi các chỉ số hiệu suất (KPI) phù hợp với mức độ phát triển và khả năng kiểm soát của doanh nghiệp. Công ty cũng xem xét việc tăng cường ứng dụng công nghệ và số hóa, kết hợp với các hoạt động đánh giá nội bộ nhằm nâng cao độ tin cậy của dữ liệu và chất lượng các báo cáo. Thông qua các bước đi thận trọng và có lộ trình, Pacific hướng tới việc từng bước nâng cao tính minh bạch và chất lượng công bố thông tin trong các báo cáo định kỳ.

Công tác quản trị tại Pacific được đặt dưới sự giám sát của Hội đồng Quản trị. Nhằm nâng cao công tác quản trị trong thời gian sắp tới, HĐQT đã thành lập Tổ đánh giá thẻ điểm quản trị Công ty (Tổ CG Scorecard) với chức năng nhiệm vụ chính là thực hiện đánh giá điểm quản trị Công ty theo bộ tiêu chí về nguyên tắc quản trị Công ty theo thông lệ tốt tại Việt Nam và khu vực đồng thời tham mưu cho HĐQT các giải pháp nhằm nâng cao minh bạch thông tin, chuyên nghiệp và theo thông lệ tốt trong công tác quản trị doanh nghiệp. Trong thời gian sắp tới, Công ty sẽ triển khai thực thi quản trị hiệu quả theo các hướng dẫn của Bộ nguyên tắc quản trị Công ty từ đó đánh giá hiện trạng và có biện pháp cải thiện quản trị doanh nghiệp.

☑ QUẢN TRỊ DOANH NGHIỆP VÀ QUY TẮC ĐẠO ĐỨC

Pacific duy trì và thực hiện các nguyên tắc quản trị doanh nghiệp dựa trên tính liêm chính, minh bạch và tuân thủ pháp luật. Công ty áp dụng Bộ Quy tắc Ứng xử (Code of Conduct), Bộ Quy tắc Đạo đức (Code of Ethics) và ban hành "Quy định về Văn hóa ứng xử" nhằm định hướng hành vi nghề nghiệp và chuẩn mực đạo đức cho toàn bộ cán bộ, nhân viên và thuyền viên. Trong thời gian tới, Pacific định hướng tiếp tục nâng cao nhận thức nội bộ về đạo đức nghề nghiệp và tuân thủ, thông qua đào tạo, truyền thông và các cơ chế kiểm soát phù hợp.

☑ QUẢN TRỊ RỦI RO

Nhằm chủ động trước các thay đổi của môi trường kinh doanh và yêu cầu ESG ngày càng cao, Pacific đang từng bước củng cố công tác nhận diện và đánh giá rủi ro ESG, bao gồm các rủi ro có thể tác động đến hoạt động khai thác, hiệu quả tài chính và uy tín doanh nghiệp.

Trong thời gian tới, Công ty định hướng tiếp tục phát triển các kịch bản đánh giá tác động liên quan đến môi trường, xã hội và quản trị, qua đó hỗ trợ việc ra quyết định và chuẩn bị cho các yêu cầu ESG trong tương lai. Cách tiếp cận này giúp nâng cao khả năng thích ứng và quản trị rủi ro trong dài hạn, phù hợp với đặc thù của ngành vận tải biển.

☑ CÔNG TÁC TUÂN THỦ, MINH BẠCH THÔNG TIN VÀ QUẢN TRỊ BỀN VỮNG

Bước sang năm 2026, Pacific tiếp tục xác định trụ cột Quản trị là nền tảng bảo đảm cho việc triển khai hiệu quả các mục tiêu đồng thời là công cụ then chốt để nâng cao năng lực quản lý rủi ro và củng cố niềm tin của các bên liên quan. Trên cơ sở hệ thống quản trị hiện có, Công ty định hướng tập trung vào nâng cao chất lượng giám sát, tính nhất quán trong thực thi và mức độ tích hợp ESG vào quản trị tổng thể.

Trong lĩnh vực tuân thủ pháp lý và quan hệ với cơ quan quản lý, Pacific định hướng tiếp tục chấp hành nghiêm các quy định của pháp luật đối với Công ty đại chúng và công khai, minh bạch các thông tin về hoạt động của Công ty.

Trong lĩnh vực quản trị bền vững và giám sát ESG, Pacific định hướng tiếp tục củng cố vai trò của Hội đồng Quản trị và Ban Điều hành trong việc chỉ đạo, giám sát và đánh giá các vấn đề ESG. Trong năm 2026, Công ty hướng tới việc làm rõ hơn nữa vai trò, trách nhiệm và tuyến báo cáo liên quan đến ESG, đồng thời từng bước tích hợp các nội dung ESG vào quá trình hoạch định chiến lược và quản trị rủi ro doanh nghiệp, bảo đảm các quyết định quan trọng được xem xét trên cơ sở đầy đủ các yếu tố môi trường, xã hội và quản trị.

Đối với quản trị doanh nghiệp và đạo đức nghề nghiệp, năm 2026 được xác định là giai đoạn tiếp tục củng cố văn hóa doanh nghiệp và tuân thủ trong toàn Công ty. Pacific định hướng tăng cường các hoạt động đào tạo, truyền thông nội bộ, rà soát lại các quy định liên quan đến Quy tắc Ứng xử, Quy tắc Đạo đức nhằm nâng cao nhận thức và tính nhất quán trong hành vi nghề nghiệp của cán bộ, nhân viên và thuyền viên. Các thực hành kinh doanh công bằng và minh bạch tiếp tục được coi là nền tảng trong hợp tác với khách hàng, đối tác và các bên liên quan.

Đối với quản trị rủi ro ESG và lập kế hoạch kịch bản, Pacific sẽ tiếp tục coi các hoạt động đánh giá, kiểm tra, giám sát nội bộ là một phần của cơ chế kiểm soát và cải tiến liên tục, đồng thời nâng cao chất lượng chuẩn bị và theo dõi khắc phục nhằm bảo đảm hoạt động khai thác đội tàu ổn định, tuân thủ và đáng tin cậy. Pacific định hướng từng bước hoàn thiện quy trình nhận diện, đánh giá và theo dõi các rủi ro ESG có thể tác động đến hoạt động khai thác, hiệu quả tài chính và uy tín doanh nghiệp. Trong năm 2026, Công ty dự kiến tiếp tục phát triển các kịch bản đánh giá tác động liên quan đến môi trường, xã hội và quản trị, nhằm hỗ trợ Ban Lãnh đạo trong việc ra quyết định và chuẩn bị cho các yêu cầu ESG ngày càng gia tăng của ngành vận tải biển.

Thông qua các định hướng trên, Pacific hướng tới việc từng bước củng cố nền tảng quản trị trong năm 2026, dựa trên quản trị rủi ro hiệu quả, tuân thủ vững chắc và cải tiến có lộ trình, qua đó tạo điều kiện để các mục tiêu môi trường và xã hội được triển khai một cách bền vững và phù hợp với chiến lược phát triển dài hạn của Công ty.

VII. BÁO CÁO TÀI CHÍNH

Ý KIẾN KIỂM TOÁN

☑ Theo ý kiến của chúng tôi, báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu, tình hình tài chính của Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính.

BÁO CÁO TÀI CHÍNH KIỂM TOÁN

Báo cáo tài chính được kiểm toán năm 2025 của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (PV Trans Pacific) như đính kèm dưới đây đã được công bố thông tin đúng quy định và đăng tải trên trang thông tin điện tử của Công ty theo website: www.pacificshipping.vn

Xác nhận của đại diện
Theo pháp luật của công ty

GIÁM ĐỐC

M.S.D.N: 0305475110
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG
QUẬN 1 TP. HỒ CHÍ MINH

Hoàng Đức Chính

Deloitte.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

(Thành lập tại nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam)

BÁO CÁO TÀI CHÍNH ĐÃ ĐƯỢC KIỂM TOÁN

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Deloitte
STORED

MỤC LỤC

NỘI DUNG	TRANG
BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC	1 - 2
BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP	3 - 4
BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN	5 - 6
BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH	7
BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ	8
THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH	9 - 37

BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC

Ban Giám đốc Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (gọi tắt là "Công ty") đệ trình báo cáo này cùng với báo cáo tài chính của Công ty cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025.

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ, BAN GIÁM ĐỐC VÀ BAN KIỂM SOÁT

Các thành viên của Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc và Ban Kiểm soát Công ty trong năm và đến ngày lập báo cáo này gồm:

Hội đồng Quản trị

Ông Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch
Ông Hoàng Đức Chính	Thành viên
Ông Nguyễn Thế Dân	Thành viên
Ông Trần Văn Luấn	Thành viên
Ông Nguyễn Văn Hòa	Thành viên độc lập (bổ nhiệm ngày 25 tháng 6 năm 2025)
Bà Trần Thị Kim Khánh	Thành viên độc lập (miễn nhiệm ngày 25 tháng 6 năm 2025)

Ban Giám đốc

Ông Hoàng Đức Chính	Giám đốc kiêm Người đại diện pháp luật
Ông Vũ Ngọc Khôi	Phó Giám đốc
Ông Ngô Mạnh Hà	Phó Giám đốc
Ông Bùi Văn Vinh	Phó Giám đốc

Ban Kiểm soát

Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh	Trưởng Ban Kiểm soát
Ông Hà Hữu Anh	Thành viên
Ông Đỗ Như Tiến	Thành viên

TRÁCH NHIỆM CỦA BAN GIÁM ĐỐC

Ban Giám đốc Công ty có trách nhiệm lập báo cáo tài chính phản ánh một cách trung thực và hợp lý tình hình tài chính của Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính. Trong việc lập báo cáo tài chính này, Ban Giám đốc được yêu cầu phải:

- Lựa chọn các chính sách kế toán thích hợp và áp dụng các chính sách đó một cách nhất quán;
- Đưa ra các xét đoán và ước tính một cách hợp lý và thận trọng;
- Nêu rõ các nguyên tắc kế toán thích hợp có được tuân thủ hay không, có những áp dụng sai lệch trọng yếu cần được công bố và giải thích trong báo cáo tài chính hay không;
- Lập báo cáo tài chính trên cơ sở hoạt động liên tục trừ trường hợp không thể cho rằng Công ty sẽ tiếp tục hoạt động kinh doanh; và
- Thiết kế và thực hiện hệ thống kiểm soát nội bộ một cách hữu hiệu cho mục đích lập và trình bày báo cáo tài chính hợp lý nhằm hạn chế rủi ro và gian lận.

BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC (Tiếp theo)

Ban Giám đốc Công ty chịu trách nhiệm đảm bảo rằng sổ kế toán được ghi chép một cách phù hợp để phản ánh một cách hợp lý tình hình tài chính của Công ty ở bất kỳ thời điểm nào và đảm bảo rằng báo cáo tài chính tuân thủ chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính. Ban Giám đốc cũng chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn cho tài sản của Công ty và thực hiện các biện pháp thích hợp để ngăn chặn và phát hiện các hành vi gian lận và sai phạm khác.

Ban Giám đốc xác nhận rằng Công ty đã tuân thủ các yêu cầu nêu trên trong việc lập báo cáo tài chính.

Thay mặt và đại diện cho Ban Giám đốc,

Hoàng Đức Chính
Giám đốc
Ngày 16 tháng 3 năm 2026

Deloitte.

Chi nhánh Công ty TNHH Kiểm toán Deloitte Việt Nam
Tầng 18, Tòa nhà Times Square
57-69F Đồng Khởi, Phường Sài Gòn
Thành phố Hồ Chí Minh
Việt Nam
Điện thoại: +84 28 710 14555
www.deloitte.com/vn

Số: 0307/VN1A-HC-BC

BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP

Kính gửi: Các Cổ đông, Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc và Ban Kiểm soát
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

Chúng tôi đã kiểm toán báo cáo tài chính kèm theo của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (gọi tắt là "Công ty") được lập ngày 16 tháng 3 năm 2026, từ trang 5 đến trang 37, bao gồm Bảng cân đối kế toán tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, Báo cáo lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày và Bản thuyết minh báo cáo tài chính.

Trách nhiệm của Ban Giám đốc

Ban Giám đốc Công ty chịu trách nhiệm về việc lập và trình bày trung thực và hợp lý báo cáo tài chính của Công ty theo chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính và chịu trách nhiệm về kiểm soát nội bộ mà Ban Giám đốc xác định là cần thiết để đảm bảo cho việc lập và trình bày báo cáo tài chính không có sai sót trọng yếu do gian lận hoặc nhầm lẫn.

Trách nhiệm của Kiểm toán viên

Trách nhiệm của chúng tôi là đưa ra ý kiến về báo cáo tài chính dựa trên kết quả của cuộc kiểm toán. Chúng tôi đã tiến hành kiểm toán theo các chuẩn mực kiểm toán Việt Nam. Các chuẩn mực này yêu cầu chúng tôi tuân thủ chuẩn mực và các quy định về đạo đức nghề nghiệp, lập kế hoạch và thực hiện cuộc kiểm toán để đạt được sự đảm bảo hợp lý về việc liệu báo cáo tài chính của Công ty có còn sai sót trọng yếu hay không.

Công việc kiểm toán bao gồm thực hiện các thủ tục nhằm thu thập các bằng chứng kiểm toán về các số liệu và thuyết minh trên báo cáo tài chính. Các thủ tục kiểm toán được lựa chọn dựa trên xét đoán của Kiểm toán viên, bao gồm đánh giá rủi ro có sai sót trọng yếu trong báo cáo tài chính do gian lận hoặc nhầm lẫn. Khi thực hiện đánh giá các rủi ro này, Kiểm toán viên đã xem xét kiểm soát nội bộ của Công ty liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính trung thực, hợp lý nhằm thiết kế các thủ tục kiểm toán phù hợp với tình hình thực tế, tuy nhiên không nhằm mục đích đưa ra ý kiến về hiệu quả của kiểm soát nội bộ của Công ty. Công việc kiểm toán cũng bao gồm đánh giá tính thích hợp của các chính sách kế toán được áp dụng và tính hợp lý của các ước tính kế toán của Ban Giám đốc cũng như đánh giá việc trình bày tổng thể báo cáo tài chính.

Chúng tôi tin tưởng rằng các bằng chứng kiểm toán mà chúng tôi đã thu thập được là đầy đủ và thích hợp làm cơ sở cho ý kiến kiểm toán của chúng tôi.

Deloitte là tên gọi dùng để chỉ Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), hoặc mạng lưới các hãng thành viên trên toàn cầu, và các đơn vị liên quan của các hãng thành viên (gọi chung là "Tổ chức Deloitte"). DTTL (hay còn gọi là "Deloitte Toàn cầu") và mỗi hãng thành viên cũng như các đơn vị liên quan là các pháp nhân riêng biệt và độc lập về mặt pháp lý, không chịu trách nhiệm hoặc bị ràng buộc lẫn nhau đối với các bên thứ ba. DTTL và mỗi hãng thành viên cũng như các đơn vị liên quan chỉ chịu trách nhiệm cho các hành vi và thiếu sót của riêng mình, không chịu trách nhiệm cho hành vi hoặc thiếu sót của các bên còn lại. DTTL không cung cấp dịch vụ cho khách hàng. Vui lòng truy cập www.deloitte.com/about để biết thêm thông tin chi tiết.

Deloitte.

BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP (Tiếp theo)

Ý kiến của Kiểm toán viên

Theo ý kiến của chúng tôi, báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu, tình hình tài chính của Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính.

CHI NHÁNH CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN DELOITTE VIỆT NAM

Nguyễn Thị Thu Sang
Phó Tổng Giám đốc
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề kiểm toán
số 1144-2023-001-1
CHI NHÁNH CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN DELOITTE VIỆT NAM
Ngày 16 tháng 3 năm 2026
Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Phan Thị Hồng Nhung
Kiểm toán viên
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề kiểm toán
số 4310-2023-001-1

BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN
Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

TÀI SẢN	Mã số	Thuyết minh	Số cuối năm	Số đầu năm
A. TÀI SẢN NGẮN HẠN	**100**		**1.639.760.036.797**	**1.321.371.233.522**
I. Tiền và các khoản tương đương tiền	**110**	**5**	**503.914.078.140**	**280.519.536.988**
1. Tiền	111		413.914.078.140	93.439.536.988
2. Các khoản tương đương tiền	112		90.000.000.000	187.080.000.000
II. Đầu tư tài chính ngắn hạn	**120**		**818.785.000.000**	**720.810.000.000**
1. Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn	123	6	818.785.000.000	720.810.000.000
III. Các khoản phải thu ngắn hạn	**130**		**291.460.729.524**	**300.150.143.115**
1. Phải thu ngắn hạn của khách hàng	131	7	254.205.060.109	288.077.960.710
2. Trả trước cho người bán ngắn hạn	132		114.427.972	49.846.320
3. Phải thu ngắn hạn khác	136	8	110.214.415.676	85.095.510.318
4. Dự phòng phải thu ngắn hạn khó đòi	137	9	(73.073.174.233)	(73.073.174.233)
IV. Hàng tồn kho	**140**		**22.443.623.696**	**16.025.826.200**
1. Hàng tồn kho	141	10	22.443.623.696	16.025.826.200
V. Tài sản ngắn hạn khác	**150**		**3.156.605.437**	**3.865.727.219**
1. Chi phí trả trước ngắn hạn	151	11	3.156.605.437	3.865.727.219
B. TÀI SẢN DÀI HẠN	**200**		**1.506.480.232.357**	**1.864.961.782.825**
I. Các khoản phải thu dài hạn	**210**		**773.552.000**	**10.810.504.525**
1. Phải thu dài hạn khác	216	8	773.552.000	10.810.504.525
II.Tài sản cố định	**220**		**1.466.851.994.709**	**1.823.490.132.726**
1. Tài sản cố định hữu hình	221	12	1.466.851.994.709	1.823.490.132.726
- Nguyên giá	*222*		*3.589.393.354.447*	*3.588.888.899.447*
- Giá trị hao mòn lũy kế	*223*		*(2.122.541.359.738)*	*(1.765.398.766.721)*
2. Tài sản cố định vô hình	227		-	-
- Nguyên giá	*228*		*185.000.000*	*185.000.000*
- Giá trị hao mòn lũy kế	*229*		*(185.000.000)*	*(185.000.000)*
III. Tài sản dở dang dài hạn	**240**		**337.056.175**	**-**
1. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	242		337.056.175	-
IV. Tài sản dài hạn khác	**260**		**38.517.629.473**	**30.661.145.574**
1. Chi phí trả trước dài hạn	261	11	391.790.512	1.522.377.361
2. Tài sản thuế thu nhập hoãn lại	262	13	38.125.838.961	29.138.768.213
TỔNG CỘNG TÀI SẢN (270=100+200)	**270**		**3.146.240.269.154**	**3.186.333.016.347**

BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN (Tiếp theo)
Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

NGUỒN VỐN	Mã số	Thuyết minh	Số cuối năm	Số đầu năm
C. NỢ PHẢI TRẢ	**300**		**1.214.955.603.994**	**1.334.288.871.061**
I. Nợ ngắn hạn	**310**		**478.896.873.792**	**583.086.043.563**
1. Phải trả người bán ngắn hạn	311	14	143.690.697.243	162.721.855.358
2. Người mua trả tiền trước ngắn hạn	312	15	9.804.917.691	18.114.933.055
3. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước	313	16	17.735.076.059	6.054.846.468
4. Phải trả người lao động	314		17.296.785.382	11.391.382.639
5. Chi phí phải trả ngắn hạn	315	17	51.857.897.996	42.758.408.889
6. Phải trả ngắn hạn khác	319	18	6.518.524.973	5.627.238.428
7. Vay ngắn hạn	320	19	157.590.960.580	194.367.703.474
8. Dự phòng phải trả ngắn hạn	321	20	71.615.742.979	138.457.733.600
9. Quỹ khen thưởng, phúc lợi	322		2.786.270.889	3.591.941.652
II. Nợ dài hạn	**330**		**736.058.730.202**	**751.202.827.498**
1. Vay dài hạn	338	19	574.737.333.331	728.177.810.592
2. Dự phòng phải trả dài hạn	342	20	161.321.396.871	23.025.016.906
D. VỐN CHỦ SỞ HỮU	**400**		**1.931.284.665.160**	**1.852.044.145.286**
I. Vốn chủ sở hữu	**410**	**21**	**1.931.284.665.160**	**1.852.044.145.286**
1. Vốn góp của chủ sở hữu	411		1.037.024.520.000	1.037.024.520.000
- Cổ phiếu phổ thông có quyền biểu quyết	*411a*		*1.037.024.520.000*	*1.037.024.520.000*
2. Quỹ đầu tư phát triển	418		605.763.554.227	605.763.554.227
3. Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu	420		1.874.782.311	1.874.782.311
4. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	421		286.621.808.622	207.381.288.748
- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối lũy kế đến cuối năm trước	*421a*		*88.146.311.427*	*280.951.138*
- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối năm nay	*421b*		*198.475.497.195*	*207.100.337.610*
TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN (440=300+400)	**440**		**3.146.240.269.154**	**3.186.333.016.347**

Nguyễn Hoàng Nam	Phan Phong Phúc	Hoàng Đức Chính
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Giám đốc**
		Ngày 16 tháng 3 năm 2026

BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	CHỈ TIÊU	Mã số	Thuyết minh	Năm nay	Năm trước
1.	**Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ**	**01**		**2.404.552.219.496**	**1.794.466.662.341**
2.	**Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10=01)**	**10**	**24**	**2.404.552.219.496**	**1.794.466.662.341**
3.	Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp	11	25	2.113.267.769.049	1.456.572.461.919
4.	**Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (20=10-11)**	**20**		**291.284.450.447**	**337.894.200.422**
5.	Doanh thu hoạt động tài chính	21	27	65.061.861.882	58.133.125.681
6.	Chi phí tài chính	22	28	68.878.087.836	76.339.688.402
	- Trong đó: Chi phí lãi vay	*23*		*52.325.534.099*	*41.853.366.307*
7.	Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	29	45.514.958.605	51.009.595.360
8.	**Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (30=20+(21-22)-26)**	**30**		**241.953.265.888**	**268.678.042.341**
9.	Thu nhập khác	31		8.495.381.375	8.998.248
10.	Chi phí khác	32		338.832.973	449.167.580
11.	**Lợi nhuận/(Lỗ) khác (40=31-32)**	**40**		**8.156.548.402**	**(440.169.332)**
12.	**Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế (50=30+40)**	**50**		**250.109.814.290**	**268.237.873.009**
13.	Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	51	30	60.621.387.843	58.673.148.232
14.	(Thu nhập)/chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại	52	13	(8.987.070.748)	2.464.387.167
15.	**Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp (60=50-51-52)**	**60**		**198.475.497.195**	**207.100.337.610**
16.	**Lãi cơ bản trên cổ phiếu**	**70**	**31**	**1.770**	**1.847**

Nguyễn Hoàng Nam	Phan Phong Phúc	Hoàng Đức Chính
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Giám đốc**
		Ngày 16 tháng 3 năm 2026

BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị tính: VND

CHỈ TIÊU	Mã số	Năm nay	Năm trước
I. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH			
1. Lợi nhuận trước thuế	***01***	***250.109.814.290***	***268.237.873.009***
2. Điều chỉnh cho các khoản:			
Khấu hao tài sản cố định	02	356.931.469.256	315.462.054.380
Các khoản dự phòng	03	71.454.389.344	(535.120.496)
(Lãi)/lỗ chênh lệch tỷ giá hối đoái	04	(920.553.129)	13.956.280.206
Lãi từ hoạt động đầu tư	05	(52.153.875.876)	(47.264.249.556)
Chi phí lãi vay	06	52.325.534.099	41.853.366.307
3. Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động	***08***	***677.746.777.984***	***591.710.203.850***
Thay đổi các khoản phải thu	09	20.709.073.502	(91.236.999.100)
Thay đổi hàng tồn kho	10	(6.417.797.496)	(2.363.520.949)
Thay đổi các khoản phải trả	11	(8.599.778.574)	26.040.557.520
Thay đổi chi phí trả trước	12	1.546.377.392	3.539.358.442
Tiền lãi vay đã trả	14	(54.461.203.560)	(35.980.474.843)
Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp	15	(50.700.587.435)	(62.956.692.355)
Tiền chi khác cho hoạt động kinh doanh	17	(16.338.196.084)	(10.417.237.384)
Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh	***20***	***563.484.665.729***	***418.335.195.181***
II. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ			
1. Tiền chi mua sắm, xây dựng tài sản cố định	21	-	(688.344.011.981)
2. Tiền chi cho các khoản tiền gửi có kỳ hạn	23	(1.930.268.867.134)	(1.568.291.000.000)
3. Tiền thu hồi tiền gửi có kỳ hạn	24	1.832.293.867.134	1.722.580.000.000
4. Tiền thu từ lãi tiền gửi	27	50.706.697.385	57.108.578.771
Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư	***30***	***(47.268.302.615)***	***(476.946.433.210)***
III. LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG TÀI CHÍNH			
1. Tiền thu từ đi vay	33	350.000.000.000	477.970.600.000
2. Tiền trả nợ gốc vay	34	(542.824.351.027)	(173.212.654.716)
3. Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho cổ đông	36	(102.932.148.000)	(74.918.533.600)
Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính	***40***	***(295.756.499.027)***	***229.839.411.684***
Lưu chuyển tiền thuần trong năm (50=20+30+40)	**50**	**220.459.864.087**	**171.228.173.655**
Tiền và tương đương tiền đầu năm	**60**	**280.519.536.988**	**108.634.553.600**
Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái quy đổi ngoại tệ	61	2.934.677.065	656.809.733
Tiền và tương đương tiền cuối năm (70=50+60+61)	**70**	**503.914.078.140**	**280.519.536.988**

Nguyễn Hoàng Nam	Phan Phong Phúc	Hoàng Đức Chính
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Giám đốc**
		Ngày 16 tháng 3 năm 2026

THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH

Các thuyết minh này là một bộ phận hợp thành và cần được đọc đồng thời với báo cáo tài chính kèm theo

1. THÔNG TIN KHÁI QUÁT

Hình thức sở hữu vốn

Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (gọi tắt là "Công ty") được thành lập tại Việt Nam theo Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp số 0305475110 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 28 tháng 01 năm 2008 và sửa đổi lần thứ 11 ngày 18 tháng 10 năm 2024. Giấy chứng nhận Đăng ký Doanh nghiệp này thay thế cho Giấy chứng nhận Đăng ký Kinh doanh số 4103009251 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh cấp ngày 28 tháng 01 năm 2008.

Công ty chính thức niêm yết trên Sở giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh theo quyết định số 900/QĐ-SGDHCM ngày 26 tháng 12 năm 2022, với mã chứng khoán là PVP.

Tổng số nhân viên của Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 159 người (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 114 người).

Hoạt động chính

Hoạt động chính của Công ty là kinh doanh vận tải dầu thô, 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, hoạt động dịch vụ hỗ trợ khai thác dầu thô và khí tự nhiên, kinh doanh vận tải đa phương quốc tế.

Chu kỳ sản xuất, kinh doanh thông thường

Chu kỳ sản xuất, kinh doanh thông thường của Công ty được thực hiện trong thời gian không quá 12 tháng.

Thuyết minh về khả năng so sánh thông tin trên báo cáo tài chính

Số liệu so sánh là số liệu của báo cáo tài chính đã được kiểm toán cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024.

2. CƠ SỞ LẬP BÁO CÁO TÀI CHÍNH VÀ NĂM TÀI CHÍNH

Cơ sở lập báo cáo tài chính

Báo cáo tài chính kèm theo được trình bày bằng Đồng Việt Nam (VND), theo nguyên tắc giá gốc và phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính.

Báo cáo tài chính kèm theo không nhằm phản ánh tình hình tài chính, kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ theo các nguyên tắc và thông lệ kế toán được chấp nhận chung tại các nước khác ngoài Việt Nam.

Năm tài chính

Năm tài chính của Công ty bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 và kết thúc vào ngày 31 tháng 12.

3. HƯỚNG DẪN KẾ TOÁN MỚI ĐÃ ĐƯỢC BAN HÀNH

Ngày 27 tháng 10 năm 2025, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 99/2025/TT-BTC ("Thông tư 99") hướng dẫn chế độ kế toán doanh nghiệp. Thông tư 99 có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026 và áp dụng cho năm tài chính bắt đầu từ hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2026. Thông tư này thay thế cho các văn bản như sau:

- Thông tư 200/2014/TT-BTC ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính ("Thông tư 200") hướng dẫn chế độ kế toán doanh nghiệp (trừ các nội dung liên quan đến kế toán cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước),
- Thông tư số 75/2015/TT-BTC ngày 18 tháng 5 năm 2015 của Bộ Tài chính về sửa đổi, bổ sung Điều 128 Thông tư 200,
- Thông tư số 53/2016/TT-BTC ngày 21 tháng 3 năm 2016 của Bộ Tài chính về sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư 200 và,
- Thông tư số 195/2012/TT-BTC ngày 15 tháng 11 năm 2012 của Bộ Tài chính hướng dẫn kế toán áp dụng cho đơn vị chủ đầu tư.

Ban Giám đốc Công ty đang đánh giá mức độ ảnh hưởng của việc áp dụng Thông tư 99 đến các báo cáo tài chính của Công ty cho các kỳ kế toán trong tương lai, bắt đầu từ hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2026.

4. TÓM TẮT CÁC CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN CHỦ YẾU

Sau đây là các chính sách kế toán chủ yếu được Công ty áp dụng trong việc lập báo cáo tài chính:

Ước tính kế toán

Việc lập báo cáo tài chính tuân thủ theo chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính yêu cầu Ban Giám đốc phải có những ước tính và giả định ảnh hưởng đến số liệu báo cáo về công nợ, tài sản và việc trình bày các khoản công nợ và tài sản tiềm tàng tại ngày lập báo cáo tài chính cũng như các số liệu báo cáo về doanh thu và chi phí trong suốt năm tài chính. Mặc dù các ước tính kế toán được lập bằng tất cả sự hiểu biết của Ban Giám đốc, số thực tế phát sinh có thể khác với các ước tính, giả định đặt ra.

Công cụ tài chính

Ghi nhận ban đầu

Tài sản tài chính: Tại ngày ghi nhận ban đầu, tài sản tài chính được ghi nhận theo giá gốc cộng các chi phí giao dịch có liên quan trực tiếp đến việc mua sắm tài sản tài chính đó. Tài sản tài chính của Công ty bao gồm tiền, các khoản tương đương tiền, các khoản phải thu khách hàng, phải thu khác và các khoản đầu tư tài chính.

Công nợ tài chính: Tại ngày ghi nhận ban đầu, công nợ tài chính được ghi nhận theo giá gốc cộng các chi phí giao dịch có liên quan trực tiếp đến việc phát hành công nợ tài chính đó. Công nợ tài chính của Công ty bao gồm các khoản phải trả người bán và phải trả khác, các khoản chi phí phải trả và các khoản vay.

Đánh giá lại sau lần ghi nhận ban đầu

Hiện tại, chưa có quy định về đánh giá lại công cụ tài chính sau ghi nhận ban đầu.

Tiền và các khoản tương đương tiền

Tiền và các khoản tương đương tiền bao gồm tiền mặt tại quỹ, các khoản tiền gửi không kỳ hạn, tiền đang chuyển, các khoản đầu tư ngắn hạn (không quá 3 tháng), có khả năng thanh khoản cao, dễ dàng chuyển đổi thành tiền và ít rủi ro liên quan đến việc biến động giá trị.

Các khoản đầu tư tài chính

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn bao gồm các khoản đầu tư mà Công ty có ý định và khả năng giữ đến ngày đáo hạn. Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn chủ yếu là các khoản tiền gửi ngân hàng có kỳ hạn với mục đích thu lãi hàng kỳ.

Nợ phải thu

Nợ phải thu là số tiền có thể thu hồi của khách hàng hoặc các đối tượng khác. Nợ phải thu được trình bày theo giá trị ghi sổ trừ đi các khoản dự phòng phải thu khó đòi.

Dự phòng phải thu khó đòi được trích lập cho những khoản nợ phải thu đã quá hạn thanh toán từ sáu tháng trở lên, hoặc các khoản nợ phải thu mà người nợ khó có khả năng thanh toán do bị thanh lý, phá sản hay các khó khăn tương tự.

Hàng tồn kho

Hàng tồn kho được xác định trên cơ sở giá thấp hơn giữa giá gốc và giá trị thuần có thể thực hiện được. Giá gốc hàng tồn kho bao gồm chi phí mua và các chi phí khác có liên quan trực tiếp đến việc mua hàng tồn kho, nếu có, để có được hàng tồn kho ở địa điểm và trạng thái hiện tại. Giá gốc của hàng tồn kho được xác định theo phương pháp nhập trước xuất trước. Giá trị thuần có thể thực hiện được được xác định bằng giá bán ước tính trừ các chi phí ước tính để hoàn thành sản phẩm cùng chi phí tiếp thị, bán hàng và phân phối phát sinh.

Dự phòng giảm giá hàng tồn kho của Công ty được trích lập cho hàng tồn kho lỗi thời, hỏng, kém phẩm chất và trong trường hợp giá gốc của hàng tồn kho cao hơn giá trị thuần có thể thực hiện được tại ngày kết thúc niên độ kế toán.

Tài sản cố định hữu hình và khấu hao

Tài sản cố định hữu hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế. Nguyên giá tài sản cố định hữu hình bao gồm giá mua và toàn bộ các chi phí khác liên quan trực tiếp đến việc đưa tài sản vào trạng thái sẵn sàng sử dụng.

Tài sản cố định hữu hình được khấu hao theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính như sau:

	Năm nay	Năm trước
Phương tiện vận tải	06 - 14	06 - 14
Thiết bị văn phòng	01 - 03	01 - 03

Thuê hoạt động

Một khoản thuê được xem là thuê hoạt động khi bên cho thuê vẫn được hưởng phần lớn các quyền lợi và phải chịu rủi ro về quyền sở hữu tài sản.

Công ty là bên cho thuê

Doanh thu cho thuê hoạt động được ghi nhận theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian cho thuê. Chi phí trực tiếp ban đầu phát sinh trong quá trình đàm phán ký hợp đồng thuê hoạt động được ghi nhận phân bổ dần vào chi phí trong suốt thời hạn cho thuê phù hợp với việc ghi nhận doanh thu cho thuê hoạt động.

Công ty là bên đi thuê

Chi phí thuê hoạt động được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian thuê. Các khoản tiền nhận được hoặc phải thu nhằm tạo điều kiện ký kết hợp đồng thuê hoạt động cũng được ghi nhận theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian thuê.

Tài sản cố định vô hình và khấu hao

Tài sản cố định vô hình thể hiện giá trị phần mềm kế toán được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế. Giá trị phần mềm kế toán được phân bổ theo phương pháp đường thẳng trong vòng ba (03) năm.

Chi phí xây dựng cơ bản dở dang

Các tài sản đang trong quá trình xây dựng phục vụ mục đích sản xuất, cho thuê, quản lý hoặc cho các mục đích khác được ghi nhận theo giá gốc bao gồm các chi phí cần thiết để hình thành tài sản bao gồm chi phí xây lắp, thiết bị, chi phí khác có liên quan phù hợp với chính sách kế toán của Công ty. Các chi phí này sẽ được chuyển sang nguyên giá tài sản cố định theo giá tạm tính (nếu chưa có quyết toán được phê duyệt) khi các tài sản được bàn giao đưa vào sử dụng. Việc tính khấu hao của các tài sản này được áp dụng giống như với các tài sản khác, bắt đầu từ khi tài sản ở vào trạng thái sẵn sàng sử dụng.

Các khoản trả trước

Chi phí trả trước bao gồm các chi phí thực tế đã phát sinh nhưng có liên quan đến kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của nhiều kỳ kế toán.

Các khoản chi phí trả trước dài hạn bao gồm giá trị khoản bảo lãnh vay, thiết bị văn phòng, chi phí cải tạo văn phòng, chi phí bảo hiểm. Các chi phí này được vốn hóa dưới hình thức các khoản trả trước và được phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, sử dụng phương pháp đường thẳng theo các quy định kế toán hiện hành.

Các khoản dự phòng phải trả

Các khoản dự phòng phải trả được ghi nhận khi Công ty có nghĩa vụ nợ hiện tại do kết quả từ một sự kiện đã xảy ra, và Công ty có khả năng phải thanh toán nghĩa vụ này. Các khoản dự phòng được xác định trên cơ sở ước tính của Ban Giám đốc về các khoản chi phí cần thiết để thanh toán nghĩa vụ nợ này tại ngày kết thúc niên độ kế toán.

Dự phòng sửa chữa tàu định kỳ được trích vào chi phí sản xuất kinh doanh hàng năm căn cứ vào dự toán cho đến năm dự kiến việc sửa chữa tài sản xảy ra. Tại năm phát sinh việc sửa chữa, nếu chi phí sửa chữa thực tế lớn hơn số trích theo dự toán hoặc ngược lại thì số chênh lệch được ghi nhận vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của năm tài chính đó. Riêng chi phí sửa chữa định kỳ đối với tàu cho thuê sẽ do bên thuê tàu chịu trách nhiệm.

Ghi nhận doanh thu

Doanh thu bán hàng được ghi nhận khi đồng thời thỏa mãn tất cả năm (5) điều kiện sau:

(a) Công ty đã chuyển giao phần lớn rủi ro và lợi ích gắn liền với quyền sở hữu sản phẩm hoặc hàng hóa cho người mua;
(b) Công ty không còn nắm giữ quyền quản lý hàng hóa như người sở hữu hàng hóa hoặc quyền kiểm soát hàng hóa;
(c) Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn;
(d) Công ty sẽ thu được lợi ích kinh tế từ giao dịch bán hàng; và
(e) Xác định được chi phí liên quan đến giao dịch bán hàng.

Doanh thu của giao dịch về cung cấp dịch vụ được ghi nhận khi kết quả của giao dịch đó được xác định một cách đáng tin cậy. Trường hợp giao dịch về cung cấp dịch vụ liên quan đến nhiều năm thì doanh thu được ghi nhận trong năm theo kết quả phần công việc đã hoàn thành tại ngày của Bảng cân đối kế toán của năm đó. Kết quả của giao dịch cung cấp dịch vụ được xác định khi thỏa mãn tất cả bốn (4) điều kiện sau:

(a) Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn;
(b) Có khả năng thu được lợi ích kinh tế từ giao dịch cung cấp dịch vụ đó;
(c) Xác định được phần công việc đã hoàn thành tại ngày kết thúc niên độ kế toán; và
(d) Xác định được chi phí phát sinh cho giao dịch và chi phí để hoàn thành giao dịch cung cấp dịch vụ đó.

Lãi tiền gửi được ghi nhận trên cơ sở dồn tích, được xác định trên số dư các tài khoản tiền gửi và lãi suất áp dụng.

Lãi từ các khoản đầu tư được ghi nhận khi Công ty có quyền nhận khoản lãi.

Ngoại tệ

Các nghiệp vụ phát sinh bằng ngoại tệ được chuyển đổi theo tỷ giá tại ngày phát sinh nghiệp vụ. Số dư các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ tại ngày kết thúc niên độ kế toán được chuyển đổi theo tỷ giá của ngân hàng thương mại nơi Công ty thường xuyên có giao dịch tại ngày này. Chênh lệch tỷ giá phát sinh được hạch toán vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh.

Chi phí đi vay

Chi phí đi vay được ghi nhận vào chi phí sản xuất, kinh doanh trong năm khi phát sinh, trừ khi được vốn hoá theo quy định của Chuẩn mực kế toán Việt Nam số 16 "Chi phí đi vay". Theo đó, chi phí đi vay liên quan trực tiếp đến việc mua, đầu tư xây dựng hoặc sản xuất những tài sản cần một thời gian tương đối dài để hoàn thành đưa vào sử dụng hoặc kinh doanh được cộng vào nguyên giá tài sản cho đến khi tài sản đó được đưa vào sử dụng hoặc kinh doanh. Các khoản thu nhập phát sinh từ việc đầu tư tạm thời các khoản vay được ghi giảm nguyên giá tài sản có liên quan. Đối với khoản vay riêng phục vụ việc xây dựng tài sản cố định, bất động sản đầu tư, lãi vay được vốn hóa kể cả khi thời gian xây dựng dưới 12 tháng.

Thuế

Thuế thu nhập doanh nghiệp thể hiện tổng giá trị của số thuế phải trả hiện tại và số thuế hoãn lại.

Số thuế phải trả hiện tại được tính dựa trên thu nhập chịu thuế trong năm. Thu nhập chịu thuế khác với lợi nhuận trước thuế được trình bày trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh vì thu nhập chịu thuế không bao gồm các khoản thu nhập hay chi phí tính thuế hoặc được khấu trừ trong các năm khác (bao gồm cả lỗ mang sang, nếu có) và ngoài ra không bao gồm các chỉ tiêu không tính thuế hoặc không được khấu trừ.

Thuế thu nhập hoãn lại được tính trên các khoản chênh lệch giữa giá trị ghi sổ và cơ sở tính thuế thu nhập của các khoản mục tài sản hoặc công nợ trên báo cáo tài chính và được ghi nhận theo phương pháp Bảng cân đối kế toán. Thuế thu nhập hoãn lại phải trả phải được ghi nhận cho tất cả các khoản chênh lệch tạm thời còn tài sản thuế thu nhập hoãn lại chỉ được ghi nhận khi chắc chắn có đủ lợi nhuận tính thuế trong tương lai để khấu trừ các khoản chênh lệch tạm thời.

Thuế thu nhập hoãn lại được xác định theo thuế suất dự tính sẽ áp dụng cho năm tài sản được thu hồi hay nợ phải trả được thanh toán. Thuế thu nhập hoãn lại được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh và chỉ ghi vào vốn chủ sở hữu khi khoản thuế đó có liên quan đến các khoản mục được ghi thẳng vào vốn chủ sở hữu.

Tài sản thuế thu nhập hoãn lại và nợ thuế thu nhập hoãn lại phải trả được bù trừ khi Công ty có quyền hợp pháp để bù trừ giữa tài sản thuế thu nhập hiện hành với thuế thu nhập hiện hành phải nộp và khi các tài sản thuế thu nhập hoãn lại và nợ thuế thu nhập hoãn lại phải trả liên quan tới thuế thu nhập doanh nghiệp được quản lý bởi cùng một cơ quan thuế và Công ty có dự định thanh toán thuế thu nhập hiện hành trên cơ sở thuần.

Việc xác định thuế thu nhập của Công ty căn cứ vào các quy định hiện hành về thuế. Tuy nhiên, những quy định này thay đổi theo từng thời kỳ và việc xác định sau cùng về thuế thu nhập doanh nghiệp tùy thuộc vào kết quả kiểm tra của cơ quan thuế có thẩm quyền.

Các loại thuế khác được áp dụng theo các luật thuế hiện hành tại Việt Nam.

Phân phối lợi nhuận và trích lập các quỹ

Lợi nhuận sau thuế của Công ty được phân phối bao gồm chia cổ tức cho các cổ đông và trích lập các quỹ theo Nghị Quyết đại hội cổ đông đã được phê duyệt. Số cổ tức được công bố và chi trả từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối căn cứ vào sự phê duyệt của cổ đông trong Đại hội đồng cổ đông thường niên.

Các bên liên quan

Các bên được coi là bên liên quan của Công ty nếu một bên có khả năng, trực tiếp hoặc gián tiếp, kiểm soát bên kia hoặc gây ảnh hưởng đáng kể tới bên kia trong việc ra các quyết định tài chính và hoạt động, hoặc khi Công ty và bên kia cùng chịu sự kiểm soát chung hoặc ảnh hưởng đáng kể chung. Các bên liên quan nêu trên có thể là các công ty hoặc các cá nhân, bao gồm cả các thành viên mật thiết trong gia đình của họ.

5. TIỀN VÀ CÁC KHOẢN TƯƠNG ĐƯƠNG TIỀN

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Tiền mặt	29.318.206	1.220.955
Tiền gửi ngân hàng không kỳ hạn	413.884.759.934	93.438.316.033
Các khoản tương đương tiền (i)	90.000.000.000	187.080.000.000
	503.914.078.140	**280.519.536.988**

(i) Các khoản tương đương tiền thể hiện các khoản tiền gửi bằng Đồng Việt Nam có kỳ hạn không quá ba (03) tháng tại các ngân hàng thương mại, với lãi suất hàng năm được hưởng từ 0,5%/năm đến 4,75%/năm (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 4,65%/năm đến 4,75%/năm).

6. ĐẦU TƯ NẮM GIỮ ĐẾN NGÀY ĐÁO HẠN

Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn thể hiện các khoản tiền gửi bằng Đồng Việt Nam có kỳ hạn còn lại không quá 12 tháng tại các ngân hàng thương mại với lãi suất hàng năm được hưởng từ 4,2%/năm đến 7,5%/năm (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 4,4%/năm đến 5,5%/năm).

7. PHẢI THU NGẮN HẠN CỦA KHÁCH HÀNG

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Phải thu khách hàng là các bên liên quan (Thuyết minh số 34)	178.844.351.882	260.587.783.387
Hafnia Pools Pte. Ltd	12.677.063.132	26.728.051.804
Pt Pertamina International Shipping	29.934.694.266	-
Trafigura Maritime Logistics Pte. Ltd.	10.498.455.994	-
Vitol International Shipping Pte. Ltd	16.361.536.702	-
Maersk Tankers MR K/S	3.497.799.801	-
Khách hàng khác	2.391.158.332	762.125.519
	254.205.060.109	**288.077.960.710**

8. PHẢI THU KHÁC

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
a. Ngắn hạn		
Lãi dự thu tiền gửi ngân hàng	10.475.642.707	9.028.464.216
Bà Huỳnh Thị Huyền Như (*)	73.073.174.233	73.073.174.233
Ký cược, ký quỹ	24.048.606.280	561.431.640
Khác	2.616.992.456	2.432.440.229
	110.214.415.676	**85.095.510.318**
b. Dài hạn		
Ký cược, ký quỹ	773.552.000	10.810.504.525
	773.552.000	**10.810.504.525**

(*) Khoản phải thu này đã được lập dự phòng toàn bộ, được đề cập tại Thuyết minh số 9.

9. DỰ PHÒNG PHẢI THU NGẮN HẠN KHÓ ĐÒI

Đây là khoản dự phòng đối với khoản nợ phải thu khó đòi của Bà Huỳnh Thị Huyền Như phát sinh từ năm 2011. Theo Nghị Quyết 03/NQ-TBD-HDQT ngày 20 tháng 3 năm 2019 của Hội đồng Quản trị, Ban Giám Đốc Công ty đánh giá số tiền này không có khả năng thu hồi, nên đã quyết định chuyển ra tài khoản ngoài bảng cân đối kế toán để tiếp tục theo dõi và xử lý theo quy định. Tuy nhiên, Công ty đã ghi nhận như một khoản phải thu khác trên Bảng cân đối kế toán kể từ ngày 31 tháng 12 năm 2020 theo Công văn 1123/KTNN – CNVI ngày 30 tháng 12 năm 2020 của Kiểm toán Nhà nước.

10. HÀNG TỒN KHO

Hàng tồn kho thể hiện giá trị nhiên liệu, vật tư và phụ tùng tồn trên tàu tại ngày kết thúc niên độ kế toán, được sử dụng trong quá trình vận hành tàu.

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Dầu nhờn	5.383.603.007	2.905.791.994
Vật tư và phụ tùng	17.060.020.689	13.120.034.206
	22.443.623.696	**16.025.826.200**

11. CHI PHÍ TRẢ TRƯỚC

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
a. Ngắn hạn		
Phí bảo hiểm	2.309.546.543	2.091.237.869
Khác	847.058.894	1.774.489.350
	3.156.605.437	**3.865.727.219**
b. Dài hạn		
Chi phí cải tạo văn phòng	391.790.512	953.792.206
Khác	-	568.585.155
	391.790.512	**1.522.377.361**

12. TĂNG, GIẢM TÀI SẢN CỐ ĐỊNH HỮU HÌNH

	Thiết bị văn phòng VND	Phương tiện vận tải VND	Tổng VND
NGUYÊN GIÁ			
Số dư đầu năm	497.150.000	3.588.391.749.447	3.588.888.899.447
Điều chỉnh khác	504.455.000	-	504.455.000
Số dư cuối năm	1.001.605.000	3.588.391.749.447	3.589.393.354.447
GIÁ TRỊ HAO MÒN LŨY KẾ			
Số dư đầu năm	194.849.737	1.765.203.916.984	1.765.398.766.721
Khấu hao trong năm	297.076.657	356.634.392.599	356.931.469.256
Điều chỉnh khác	211.123.761	-	211.123.761
Số dư cuối năm	703.050.155	2.121.838.309.583	2.122.541.359.738
GIÁ TRỊ CÒN LẠI			
Tại ngày đầu năm	**302.300.263**	**1.823.187.832.463**	**1.823.490.132.726**
Tại ngày cuối năm	**298.554.845**	**1.466.553.439.864**	**1.466.851.994.709**

Như trình bày tại Thuyết minh số 19, Công ty đã thế chấp các tài sản:

- Kho nổi FSO Đại Hùng Queen 105.000 DWT với giá trị còn lại tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 500.183.601.128 đồng để đảm bảo cho khoản vay từ Tập đoàn Công nghiệp – Năng lượng Quốc gia Việt Nam ("PVN") thông qua Công ty mẹ - Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí. Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, công ty đã trả hết nợ vay cho PVN thông qua Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí theo Nghị quyết số 27/NQ-TBD-HĐQT ngày 23 tháng 12 năm 2023. Tại thời điểm lập báo cáo này, Công ty đang làm thủ tục để xóa thế chấp tài sản này.

- Tàu Apollo với giá trị còn lại tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 0 đồng để đảm bảo cho khoản vay dài hạn tại Ngân hàng TMCP Phương Đông - Chi nhánh Tân Bình;

- Tàu Pacific Era với giá trị còn lại tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 396.985.601.769 đồng là tài sản đảm bảo cho Thư tín dụng dự phòng để Ngân hàng TNHH Một thành viên Woori Việt Nam bảo lãnh cho hợp đồng vay giữa Công ty với Ngân hàng Woori - Chi nhánh Việt Nam;

- Tàu Pacific Pride với giá trị còn lại tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 569.384.236.967 đồng và quyền tài sản liên quan đến tàu này được thế chấp toàn bộ để đảm bảo cho khoản vay dài hạn tại Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam - Chi nhánh Tây Sài Gòn.

Giá trị tài sản cố định hữu hình hết khấu hao nhưng vẫn còn sử dụng tại 31 tháng 12 năm 2025 là 446.606.230.362 đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024 là 78.200.000 đồng).

13. TÀI SẢN THUẾ THU NHẬP HOÃN LẠI

	Các khoản dự phòng VND
Số dư đầu năm trước	**31.603.155.380**
Ghi vào kết quả kinh doanh trong năm	(2.464.387.167)
Số dư cuối năm trước	**29.138.768.213**
Ghi vào kết quả kinh doanh trong năm	8.987.070.748
Số dư cuối năm nay	**38.125.838.961**

14. PHẢI TRẢ NGƯỜI BÁN NGẮN HẠN

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Các bên liên quan (Thuyết minh số 34)	43.066.832.314	45.688.725.181
Signal Maritime Aframax Pool Ltd	33.658.331.548	-
Công ty cổ phần cung ứng nhiên liệu tàu biển Vina	30.164.117.190	64.302.683.310
Sokana Shipping & Trading Ltd.	16.716.423.750	-
Khác	20.084.992.441	52.730.446.867
	143.690.697.243	**162.721.855.358**

15. NGƯỜI MUA TRẢ TIỀN TRƯỚC NGẮN HẠN

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Eneos Oil & Energy Asia Pte. Ltd	9.804.917.691	-
Sinopec Fuel Oil (Singapore)	-	14.580.515.626
WSC Shipping Pte Ltd	-	3.534.417.429
	9.804.917.691	**18.114.933.055**

16. THUẾ VÀ CÁC KHOẢN PHẢI NỘP NHÀ NƯỚC

	Số đầu năm VND	Số phải nộp trong năm VND	Số đã thực nộp trong năm VND	Số cuối năm VND
Thuế giá trị gia tăng đầu ra	797.141.998	18.090.703.628	15.659.275.107	3.228.570.519
Thuế giá trị gia tăng nhập khẩu	-	1.170.417.438	1.170.417.438	-
Thuế xuất khẩu, nhập khẩu	-	708.797.049	708.797.049	-
Thuế thu nhập doanh nghiệp	4.314.738.816	60.621.387.843	50.700.587.435	14.235.539.224
Thuế thu nhập cá nhân	942.965.654	3.742.544.244	4.414.543.582	270.966.316
Thuế nhà thầu	-	2.199.117.325	2.199.117.325	-
Khác	-	872.705.200	872.705.200	-
	6.054.846.468	**87.405.672.727**	**75.725.443.136**	**17.735.076.059**

17. CHI PHÍ PHẢI TRẢ NGẮN HẠN

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Chi phí vận hành tàu	45.366.212.617	34.451.925.771
Chi phí lãi vay	5.606.653.491	7.742.322.952
Khác	885.031.888	564.160.166
	51.857.897.996	**42.758.408.889**

18. PHẢI TRẢ NGẮN HẠN KHÁC

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Bên liên quan (Thuyết minh số 34)	-	30.815.424
Cổ tức phải trả	6.282.038.200	5.511.734.200
Các khoản phải trả, phải nộp khác	236.486.773	84.688.804
	6.518.524.973	**5.627.238.428**

19. VAY

	Số đầu năm	Phát sinh trong năm				Số cuối năm
	Giá trị VND	Tăng VND	Chuyển từ vay dài hạn sang ngắn hạn VND	Chênh lệch tỷ giá hối đoái VND	Thanh toán VND	Giá trị VND
Vay dài hạn đến hạn trả	194.367.703.474	-	222.157.377.445	2.607.130.872	261.541.251.211	157.590.960.580
Vay dài hạn	728.177.810.592	350.000.000.000	(222.157.377.445)	-	281.283.099.816	574.737.333.331
	922.545.514.066	**350.000.000.000**	**-**	**2.607.130.872**	**542.824.351.027**	**732.328.293.911**

Chi tiết số dư các khoản vay tại ngày kết thúc năm tài chính như sau:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
a. Vay dài hạn đến hạn trả		
Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam (i)	-	16.310.821.518
Ngân hàng TMCP Phương Đông (ii)	22.643.493.912	43.869.125.124
Ngân hàng Woori, Chi nhánh Hồng Kông (iii)	-	65.901.956.832
Ngân hàng Woori, Chi nhánh Việt Nam (iii)	66.666.666.668	-
Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam (iv)	68.280.800.000	68.285.800.000
	157.590.960.580	**194.367.703.474**
b. Vay dài hạn		
Ngân hàng TMCP Phương Đông (ii)	-	21.934.409.256
Ngân hàng Woori, Chi nhánh Hồng Kông (iii)	-	296.558.601.336
Ngân hàng Woori, Chi nhánh Việt Nam (iii)	233.333.333.331	-
Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam (iv)	341.404.000.000	409.684.800.000
	574.737.333.331	**728.177.810.592**

(i) Khoản vay từ Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam với tổng hạn mức là 10 triệu Đô la Mỹ để thực hiện dự án chuyển đổi tàu chở dầu thô 105.000 DWT thành kho nổi. Khoản vay này không có đảm bảo, chịu lãi suất hàng năm là 3% trong năm đầu tiên và 2,5% ở các năm tiếp theo và đến hạn thanh toán trong vòng mười năm kể từ khi giải ngân khoản vay đầu tiên vào ngày 11 tháng 12 năm 2015. Trong năm 2025, công ty đã đã trả hết khoản vay này.

(ii) Khoản vay từ Ngân hàng TMCP Phương Đông – Chi nhánh Tân Bình với tổng hạn mức 13 triệu Đô la Mỹ để đầu tư mua tàu chở dầu Apollo. Như trình bày tại Thuyết minh số 12, khoản vay này được đảm bảo bằng tàu chở dầu Apollo. Khoản vay chịu lãi suất 5,35%/năm trong sáu (06) tháng đầu tiên; từ tháng thứ bảy trở đi, lãi suất được điều chỉnh định kỳ sáu (06) tháng một lần, bằng lãi suất tài trợ qua đêm có bảo đảm (SOFR) cộng thêm 3,38%/năm và sẽ được thanh toán trong 84 tháng kể từ ngày tiếp theo ngày giải ngân đầu tiên (ngày đến hạn trả nợ cuối cùng là ngày 22 tháng 6 năm 2026).

(iii) Khoản vay dài hạn từ Ngân hàng Woori, Chi nhánh Hong Kong với tổng hạn mức 16.765.000 Đô la Mỹ để đầu tư mua tàu chở dầu, hóa chất Pacific Era. Khoản vay chịu lãi suất bằng lãi suất tài trợ qua đêm có bảo đảm (SOFR) cộng thêm 1,8%/năm, lãi suất được điều chỉnh định kỳ ba (03) tháng một lần và sẽ được thanh toán vào ngày cuối mỗi quý. Khoản vay đến hạn thanh toán trong vòng bảy năm kể từ khi giải ngân khoản vay đầu tiên vào ngày 14 tháng 6 năm 2023 và được bảo lãnh thông qua Thư tín dụng dự phòng phát hành bởi Ngân hàng TNHH Một thành viên Woori Việt Nam.

Trong năm, Công ty đã thanh toán hết hợp đồng vay với Ngân hàng Woori, Chi nhánh Hong Kong và ký hợp đồng vay mới với Ngân hàng TNHH Một thành viên Woori Việt Nam với tổng số tiền vay là 350.000.000.000 đồng. Như trình bày tại Thuyết minh số 12, khoản vay này được đảm bảo bằng tàu chở dầu, hóa chất Pacific Era. Khoản vay chịu lãi suất 6%/năm trong hai (02) năm đầu tiên; từ năm thứ ba trở đi, lãi suất được điều chỉnh định kỳ ba (03) tháng một lần tính từ ngày giải ngân tương ứng với từng khế ước nhận nợ, bằng bình quân lãi suất tiền gửi 12 tháng (dành cho cá nhân) của các Ngân hàng quốc doanh tại thời điểm điều chỉnh cộng (+) biên độ 1,7%/năm. Nợ gốc và lãi vay được thanh toán định kỳ ba (03) tháng một lần theo lịch trả nợ của Ngân hàng, ngày đến hạn trả nợ cuối cùng là ngày 14 tháng 6 năm 2030.

(iv) Khoản vay từ Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam - Chi nhánh Tây Sài Gòn với tổng hạn mức 498.090.000.000 đồng để thực hiện tài trợ, đầu tư thực hiện và thanh toán dự án tàu MR số 2 - tàu Pacific Pride. Khoản vay được đảm bảo bởi quyền thế chấp toàn bộ Quyền tài sản thuộc dự án đầu tư tàu MR số 2, bao gồm nhưng không giới hạn: Quyền tài sản phát sinh; Quyền thụ hưởng; Lợi ích thu được từ việc kinh doanh, khai thác dự án; Quyền đòi nợ, các khoản phí mà Công ty thu được trong quá trình đầu tư, kinh doanh, phát triển dự án. Khoản vay chịu lãi suất 6,5%/năm trong hai (02) năm đầu tiên kể từ ngày giải ngân. Các năm còn lại, lãi suất sẽ điều chỉnh bằng lãi suất huy động tiết kiệm cá nhân bằng đồng Việt Nam 12 tháng trả lãi cuối kỳ được công bố bởi ngân hàng trong từng thời kỳ cộng (+) biên độ 2,0%/năm - 2,1%/năm.

Các khoản vay dài hạn được hoàn trả theo lịch biểu sau:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Trong vòng một năm	157.590.960.580	194.367.703.474
Trong năm thứ hai	134.947.466.668	156.117.166.088
Từ năm thứ ba đến năm thứ năm	371.509.066.663	402.548.270.496
Sau năm thứ năm	68.280.800.000	169.512.374.008
	732.328.293.911	**922.545.514.066**
Trừ: Số phải trả trong vòng 12 tháng	(157.590.960.580)	(194.367.703.474)
Số phải trả sau 12 tháng	**574.737.333.331**	**728.177.810.592**

20. CÁC KHOẢN DỰ PHÒNG

	Sửa chữa tàu định kỳ
	VND
Số dư đầu năm trước	**158.647.089.571**
Trích lập trong năm	75.065.660.933
Sử dụng trong năm	(37.223.294.951)
Hoàn nhập trong năm	(35.006.705.047)
Số dư cuối năm trước	**161.482.750.506**
Trích lập trong năm	71.454.389.344
Số dư cuối năm nay	**232.937.139.850**

Trong đó:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Dự phòng phải trả ngắn hạn	71.615.742.979	138.457.733.600
Dự phòng phải trả dài hạn	161.321.396.871	23.025.016.906
	232.937.139.850	**161.482.750.506**

Kho nổi FSO Đại Hùng Queen đã được kiểm tra cùng thời gian với Giàn khai thác ĐH01 và đã được đăng kiểm VR/DNV cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động, trong đó hạn kiểm tra phần chìm không muộn hơn ngày 16 tháng 5 năm 2027. Vì vậy ngân sách sửa chữa chưa sử dụng của Kho nổi FSO Đại Hùng Queen sẽ được duy trì và chuyển sang cho lần sửa chữa tiếp theo dự kiến thực hiện từ ngày 16 tháng 5 năm 2027.

21. VỐN CHỦ SỞ HỮU

Vốn cổ phần đã phát hành

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Số lượng cổ phần được phép phát hành	103.702.452	103.702.452
Mệnh giá (đồng/cổ phần)	10.000	10.000
Giá trị (đồng)	**1.037.024.520.000**	**1.037.024.520.000**
Đã được phát hành và góp vốn đủ:		
Số lượng cổ phần đã được phát hành và góp vốn đủ	103.702.452	103.702.452
Mệnh giá (đồng/cổ phần)	10.000	10.000
Giá trị (đồng)	**1.037.024.520.000**	**1.037.024.520.000**

Công ty chỉ phát hành một loại cổ phần phổ thông với mệnh giá 10.000 đồng một cổ phần. Cổ đông sở hữu cổ phần phổ thông được nhận cổ tức khi được công bố và có quyền biểu quyết theo tỉ lệ một quyền biểu quyết cho mỗi cổ phần sở hữu tại các cuộc họp cổ đông của Công ty. Tất cả các cổ phần đều có quyền thừa hưởng như nhau đối với số tài sản thuần của Công ty.

Thay đổi trong vốn chủ sở hữu

	Vốn góp của chủ sở hữu	Quỹ đầu tư và phát triển	Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	Tổng cộng
	VND	VND	VND	VND	VND
Số dư đầu năm trước	**942.750.280.000**	**598.763.554.227**	**1.874.782.311**	**188.259.870.466**	**1.731.648.487.004**
Chia cổ tức bằng cổ phiếu	94.274.240.000	-	-	(94.274.240.000)	-
Lợi nhuận trong năm	-	-	-	207.100.337.610	207.100.337.610
Trích quỹ đầu tư và phát triển	-	7.000.000.000	-	(7.000.000.000)	-
Trích quỹ khen thưởng, phúc lợi	-	-	-	(9.403.880.773)	(9.403.880.773)
Trích quỹ thưởng Ban quản lý, điều hành	-	-	-	(1.880.776.155)	(1.880.776.155)
Chia cổ tức cho cổ đông	-	-	-	(75.420.022.400)	(75.420.022.400)
Số dư cuối năm trước	**1.037.024.520.000**	**605.763.554.227**	**1.874.782.311**	**207.381.288.748**	**1.852.044.145.286**
Lợi nhuận trong năm	-	-	-	198.475.497.195	198.475.497.195
Trích quỹ khen thưởng, phúc lợi (*)	-	-	-	(12.426.020.257)	(12.426.020.257)
Trích quỹ thưởng Ban quản lý, điều hành (*)	-	-	-	(3.106.505.064)	(3.106.505.064)
Chia cổ tức cho cổ đông (**)	-	-	-	(103.702.452.000)	(103.702.452.000)
Số dư cuối năm nay	**1.037.024.520.000**	**605.763.554.227**	**1.874.782.311**	**286.621.808.622**	**1.931.284.665.160**

(*) Số trích lập các quỹ trong năm bao gồm số trích lập bổ sung quỹ khen thưởng, phúc lợi và quỹ khen thưởng Ban quản lý, điều hành của Công ty từ lợi nhuận sau thuế chưa phân phối năm 2024 theo Nghị quyết Đại hội đồng Cổ đông số 02-2025/NQ-TBD-ĐHĐCĐ ngày 25 tháng 6 năm 2025.

(**) Đại hội đồng Cổ đông đã ra Nghị quyết số 02-2025/NQ-TBD-ĐHĐCĐ ngày 25 tháng 6 năm 2025 thông qua việc chia cổ tức bằng tiền tỷ lệ 10% vốn điều lệ.

Chi tiết các cổ đông sở hữu trên 5% cổ phần tại ngày kết thúc và bắt đầu năm tài chính như sau:

	Số cuối năm		Số đầu năm	
	VND	%	VND	%
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	673.200.000.000	64,92%	673.200.000.000	64,92%
Ông Lê Ngọc Anh	66.796.500.000	6,44%	69.492.500.000	6,70%
Công ty TNHH Chứng khoán Ngân hàng Thương mại Cổ phần Ngoại thương Việt Nam	-	-	16.500.000.000	1,59%
Các cổ đông khác	297.028.020.000	28,64%	277.832.020.000	26,79%
	1.037.024.520.000	**100,00%**	**1.037.024.520.000**	**100.00%**

22. CÁC KHOẢN MỤC NGOÀI BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN

Tài sản thuê hoạt động

Tổng số tiền thuê tối thiểu trong tương lai của hợp đồng thuê hoạt động tài sản không hủy ngang tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 3.270.864.000 đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 2.094.204.000 đồng) (Thuyết minh số 32).

Ngoại tệ các loại

	Số cuối năm	Số đầu năm
Đô la Mỹ ("USD")	15.654.084	3.473.664
Đô la Singapore ("SGD")	1.725	73
Euro ("EUR")	145	100

23. BỘ PHẬN THEO LĨNH VỰC KINH DOANH VÀ BỘ PHẬN THEO KHU VỰC ĐỊA LÝ

Bộ phận theo lĩnh vực kinh doanh

Để phục vụ mục đích quản lý, cơ cấu tổ chức của Công ty được chia thành bốn bộ phận hoạt động: Bộ phận kinh doanh dịch vụ vận tải, Bộ phận kinh doanh cho thuê kho chứa nổi FSO, Bộ phận kinh doanh thương mại và Bộ phận kinh doanh dịch vụ khác. Công ty lập báo cáo bộ phận theo bốn bộ phận kinh doanh này. Hoạt động chủ yếu của ba bộ phận kinh doanh trên như sau:

- Bộ phận kinh doanh dịch vụ vận tải: kinh doanh vận tải bằng tàu;
- Bộ phận kinh doanh dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO: cung cấp kho nổi, quản lý và cung cấp các dịch vụ liên quan đến kho nổi cho mỏ dầu;
- Bộ phận kinh doanh thương mại: kinh doanh mua bán hàng hóa, trang thiết bị liên quan đến dầu khí; và
- Bộ phận kinh doanh dịch vụ khác: cung cấp dịch vụ quản lý tàu biển, dịch vụ môi giới tàu biển, đại lý hàng hải và các dịch vụ khác.

Các thông tin bộ phận về hoạt động kinh doanh của Công ty như sau:

Bảng cân đối kế toán

	Dịch vụ vận tải	Dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	Thương mại	Dịch vụ khác	Tổng
	VND	VND	VND	VND	VND
31/12/2025					
Tài sản					
Tài sản bộ phận	1.061.783.012.327	581.524.854.430	-	99.894.256.912	1.743.202.123.669
Tài sản không phân bổ					1.403.038.145.485
Tổng tài sản					**3.146.240.269.154**
Nợ phải trả					
Nợ phải trả bộ phận	845.037.826.249	143.933.688.838	-	31.465.048.982	1.020.436.564.069
Nợ phải trả không phân bổ					194.519.039.925
Tổng nợ phải trả					**1.214.955.603.994**
31/12/2024					
Tài sản					
Tài sản bộ phận	1.189.783.701.307	716.212.517.356	-	193.805.223.387	2.099.801.442.050
Tài sản không phân bổ					1.086.531.574.297
Tổng tài sản					**3.186.333.016.347**
Nợ phải trả					
Nợ phải trả bộ phận	939.545.669.535	154.768.555.118	-	27.700.383.119	1.122.014.607.772
Nợ phải trả không phân bổ					212.274.263.289
Tổng nợ phải trả					**1.334.288.871.061**

Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh

Năm nay	Dịch vụ vận tải	Dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	Thương mại	Dịch vụ khác	Tổng
	VND	VND	VND	VND	VND
Doanh thu					
Doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ	656.263.069.528	242.848.911.910	748.551.486.543	756.888.751.515	2.404.552.219.496
Giá vốn					
Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp	472.248.868.244	154.722.311.466	748.370.624.034	737.925.965.305	2.113.267.769.049
Lợi nhuận gộp					
Lợi nhuận gộp	184.014.201.284	88.126.600.444	180.862.509	18.962.786.210	291.284.450.447
Chi phí không phân bổ					(45.514.958.605)
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh					245.769.491.842
Doanh thu hoạt động tài chính					65.061.861.882
Lợi nhuận khác					8.156.548.402
Chi phí tài chính					(68.878.087.836)
Lợi nhuận trước thuế					250.109.814.290
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp					(60.621.387.843)
Thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại					8.987.070.748
Lợi nhuận trong năm					198.475.497.195
Thông tin khác					
Khấu hao					356.931.469.256

Năm trước	Dịch vụ vận tải	Dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	Thương mại	Dịch vụ khác	Tổng
	VND	VND		VND	VND
Doanh thu					
Doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ	525.360.569.795	251.983.680.000	162.423.205.984	854.699.206.562	1.794.466.662.341
Giá vốn					
Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp	266.008.131.194	181.655.178.462	162.385.521.997	846.523.630.266	1.456.572.461.919
Lợi nhuận gộp					
Lợi nhuận gộp	259.352.438.601	70.328.501.538	37.683.987	8.175.576.296	337.894.200.422
Chi phí không phân bổ					(51.009.595.360)
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh					286.884.605.062
Doanh thu hoạt động tài chính					58.133.125.681
Lỗ khác					(440.169.332)
Chi phí tài chính					(76.339.688.402)
Lợi nhuận trước thuế					268.237.873.009
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp					(58.673.148.232)
Thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại					(2.464.387.167)
Lợi nhuận trong năm					207.100.337.610
Thông tin khác					
Khấu hao					315.462.054.380

Bộ phận theo khu vực địa lý

Về mặt địa lý, hoạt động cho thuê kho chứa nổi FSO, kinh doanh thương mại và dịch vụ khác được thực hiện tại thị trường Việt Nam (trình bày tại Thuyết minh số 24 và 25), trong khi doanh thu vận tải được Công ty thực hiện ở cả Việt Nam và quốc tế. Trong năm 2024 và năm 2025, để tối hóa hoạt động vận tải, Công ty chỉ thực hiện và phát sinh doanh thu ở thị trường quốc tế.

24. DOANH THU THUẦN VỀ BÁN HÀNG VÀ CUNG CẤP DỊCH VỤ

	Năm nay VND	Năm trước VND
Doanh thu dịch vụ vận tải	656.263.069.528	525.360.569.795
Doanh thu dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	242.848.911.910	251.983.680.000
Doanh thu dịch vụ quản lý tàu	6.218.100.000	5.806.850.000
Doanh thu thương mại	748.551.486.543	162.423.205.984
Doanh thu dịch vụ khác	750.670.651.515	848.892.356.562
	2.404.552.219.496	**1.794.466.662.341**
Trong đó:		
- Doanh thu với các bên liên quan (Xem Thuyết minh số 34)	956.238.277.687	990.279.776.811

25. GIÁ VỐN HÀNG BÁN VÀ DỊCH VỤ CUNG CẤP

	Năm nay VND	Năm trước VND
Giá vốn dịch vụ vận tải	472.248.868.244	266.008.131.194
Giá vốn dịch vụ cho thuê kho chứa nổi FSO	154.722.311.466	181.655.178.462
Giá vốn dịch vụ quản lý tàu	5.761.904.415	5.585.770.669
Giá vốn thương mại	748.370.624.034	162.385.521.997
Giá vốn dịch vụ khác	732.164.060.890	840.937.859.597
	2.113.267.769.049	**1.456.572.461.919**

26. CHI PHÍ KINH DOANH THEO YẾU TỐ

	Năm nay VND	Năm trước VND
Chi phí nguyên liệu, vật liệu	97.635.350.161	14.867.824.958
Chi phí nhân công	60.178.786.060	48.609.074.117
Chi phí khấu hao tài sản cố định	356.931.469.256	315.462.054.380
Chi phí dịch vụ mua ngoài	673.540.321.535	758.721.145.545
Chi phí khác bằng tiền	222.126.176.608	102.754.778.308
Hoàn nhập dự phòng phải thu	-	(3.370.781.431)
	1.410.412.103.620	**1.237.044.095.877**

27. DOANH THU HOẠT ĐỘNG TÀI CHÍNH

	Năm nay VND	Năm trước VND
Lãi tiền gửi ngân hàng	52.153.875.876	47.264.249.556
Lãi chênh lệch tỷ giá	12.907.986.006	10.868.876.125
	65.061.861.882	**58.133.125.681**

28. CHI PHÍ TÀI CHÍNH

	Năm nay VND	Năm trước VND
Chi phí lãi vay	52.325.534.099	41.853.366.307
Lỗ chênh lệch tỷ giá	11.403.853.567	30.587.505.928
Chi phí khác	5.148.700.170	3.898.816.167
	68.878.087.836	**76.339.688.402**

29. CHI PHÍ QUẢN LÝ DOANH NGHIỆP

	Năm nay VND	Năm trước VND
Chi phí nhân công	19.643.332.670	17.981.854.068
Chi phí dịch vụ mua ngoài	8.570.534.542	14.247.819.584
Chi phí khác bằng tiền	17.301.091.393	22.150.703.139
Hoàn nhập dự phòng phải thu	-	(3.370.781.431)
	45.514.958.605	**51.009.595.360**

30. CHI PHÍ THUẾ THU NHẬP DOANH NGHIỆP HIỆN HÀNH

	Năm nay VND	Năm trước VND
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp tính trên thu nhập chịu thuế năm hiện hành	59.579.821.428	58.673.148.232
Điều chỉnh chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp của các năm trước vào chi phí thuế thu nhập hiện hành năm nay	1.041.566.415	-
Tổng chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	**60.621.387.843**	**58.673.148.232**

Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành trong năm được tính như sau:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Lợi nhuận trước thuế	250.109.814.290	268.237.873.009
Điều chỉnh cho thu nhập chịu thuế		
Cộng: Các khoản chi phí không được khấu trừ	*5.495.794.434*	*644.452.829*
Trừ: Điều chỉnh giảm khác	*(3.470.205.960)*	*(35.834.965.677)*
Cộng: Điều chỉnh tăng khác	*45.763.704.374*	*60.318.380.998*
Thu nhập tính thuế	**297.899.107.138**	**293.365.741.159**
Thuế suất	20%	20%
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp tính trên thu nhập chịu thuế năm hiện hành	**59.579.821.428**	**58.673.148.232**

Công ty có nghĩa vụ nộp thuế thu nhập doanh nghiệp theo thuế suất 20% trên thu nhập chịu thuế.

31. LÃI CƠ BẢN TRÊN CỔ PHIẾU

Việc tính toán lãi cơ bản trên cổ phiếu có thể phân phối cho các cổ đông sở hữu cổ phần phổ thông của Công ty như sau:

	Năm nay VND	Năm trước (Trình bày lại) VND
Lợi nhuận trong năm phân bổ cho các cổ đông sở hữu cổ phiếu phổ thông của Công ty	198.475.497.195	207.100.337.610
Trích quỹ khen thưởng, phúc lợi, quỹ thưởng ban quản lý, điều hành (*)	(14.885.662.290)	(15.532.525.321)
Lợi nhuận để tính lãi cơ bản trên cổ phiếu	**183.589.834.905**	**191.567.812.289**
Cổ phần phổ thông đang lưu hành trong năm (Cổ phần)	103.702.452	103.702.452
Lãi cơ bản trên cổ phiếu	**1.770**	**1.847**

(*) Lãi cơ bản trên cổ phiếu cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025 được tính trên cơ sở của lợi nhuận sau thuế như trên và số liệu ước tính quỹ khen thưởng, phúc lợi và quỹ thưởng ban quản lý lần lượt bằng 6% và 1,5% lợi nhuận sau thuế, điều hành tương ứng với tỷ lệ trích trong năm 2024 của Công ty. Việc tính toán lãi cơ bản trên cổ phiếu với cơ sở trên nhằm phục vụ cho việc so sánh thông tin giữa hai năm do Công ty chưa có kế hoạch cho việc trích quỹ khen thưởng, phúc lợi cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025.

Cho mục đích trình bày số liệu so sánh với báo cáo tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025, Công ty đã thực hiện trình bày lại chỉ tiêu lãi cơ bản trên cổ phiếu cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024 căn cứ vào số quỹ khen thưởng, phúc lợi và quỹ thưởng ban quản lý thực tế được phân phối từ lợi nhuận năm 2024. Chi tiết như sau:

	Số đã báo cáo VND	Thay đổi VND	Số trình bày lại VND
Lợi nhuận trong năm phân bổ cho các cổ đông sở hữu cổ phiếu phổ thông của Công ty	207.100.337.610	-	207.100.337.610
Trích quỹ khen thưởng, phúc lợi , quỹ thưởng ban quản lý, điều hành	(12.426.020.257)	(3.106.505.064)	(15.532.525.321)
Lợi nhuận để tính lãi cơ bản trên cổ phiếu	194.674.317.353	(3.106.505.064)	191.567.812.289
Cổ phần phổ thông đang lưu hành trong năm (Cổ phần)	103.702.452	-	103.702.452
Lãi cơ bản trên cổ phiếu	**1.877**	**(30)**	**1.847**

32. CAM KẾT THUÊ HOẠT ĐỘNG

Công ty là bên đi thuê:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Chi phí thuê hoạt động tối thiểu đã ghi nhận vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong năm	3.692.074.000	3.575.940.000

Tại ngày kết thúc niên độ kế toán, Công ty có các khoản cam kết thuê hoạt động không hủy ngang với lịch thanh toán như sau:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Trong vòng một năm	2.539.740.000	2.094.204.000
Từ năm thứ hai đến năm thứ năm	538.788.000	-
	3.078.528.000	**2.094.204.000**

Các khoản thanh toán thuê hoạt động thể hiện tổng số tiền thuê Công ty phải thanh toán cho việc thuê văn phòng Công ty và các khoản thuê xe hoạt động. Hợp đồng thuê văn phòng được ký mới với thời hạn 21 tháng từ ngày 01 tháng 07 năm 2025 đến 31 tháng 3 năm 2027. Các hợp đồng thuê xe được tự động gia hạn với thời hạn 1 năm.

Công ty là bên cho thuê:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Doanh thu thuê hoạt động tối thiểu đã ghi nhận vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong năm	637.567.838.779	777.344.249.795

Tại ngày kết thúc niên độ kế toán, Công ty có các khoản cam kết cho thuê hoạt động không hủy ngang với lịch thanh toán như sau:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Trong vòng một năm	234.570.469.879	239.884.718.954
Từ năm thứ hai đến năm thứ năm	652.914.144.715	-
Sau năm năm	238.145.590.595	-
	1.125.630.205.190	**239.884.718.954**

Khoản cam kết cho thuê hoạt động thể hiện khoản tiền Công ty sẽ thu từ Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí từ việc cho thuê kho nổi FSO Đại Hùng Queen với thời hạn cho thuê năm (05) năm tính từ ngày 17 tháng 5 năm 2015 và được gia hạn thêm mỗi năm từ ngày 17 tháng 5 năm 2021. Theo Biên bản họp ngày 03 tháng 6 năm 2025, các bên đã thống nhất về việc điều chỉnh giá cước và gia hạn hợp đồng đến ngày 31 tháng 12 năm 2036 và cam kết cho thuê hoạt động đang được tính theo thời hạn và đơn giá mới này. Tại ngày lập báo cáo tài chính này, Công ty đang trong quá trình hoàn tất thủ tục để ký phụ lục hợp đồng cho thuê này.

Cam kết đầu tư/mua tài sản có giá trị lớn

Ngày 28 tháng 4 năm 2025, Đại hội đồng Cổ đông đã phê duyệt các chỉ tiêu đầu tư trong năm như sau:

- Dự án đầu tư chuyển tiếp: 01 tàu MR (trọng tải 45.000 - 55.000 DWT) với tổng mức đầu tư 28 triệu Đô la Mỹ, trong đó, vốn chủ sở hữu là 8,52 triệu Đô la Mỹ và vốn vay là 19,48 triệu Đô la Mỹ.
- Dự án đầu tư chuyển tiếp, điều chỉnh tổng mức đầu tư và bổ sung chủng loại với tổng mức đầu tư 84 triệu Đô la Mỹ, trong đó, vốn chủ sở hữu là 25,41 triệu Đô la Mỹ và vốn vay là 58,59 triệu Đô la Mỹ:
  + Đầu tư 02 tàu gồm 01 tàu Aframax (trọng tải 80.000 - 120.000 DWT) và 01 tàu MR (trọng tải 45.000 - 55.000 DWT); hoặc
  + Đầu tư 01 tàu LR2 (trọng tải 60.000 - 84.000 CBM) hoặc 01 tàu VLGC (trọng tải 60.000 - 84.000 CBM).

Tại ngày lập báo cáo tài chính này, Công ty vẫn đang tiến hành triển khai, thực hiện các chủ trương đầu tư nêu trên, chưa có bất kỳ thỏa thuận nào với đối tác được ký kết.

33. CÔNG CỤ TÀI CHÍNH

Quản lý rủi ro vốn

Công ty quản lý nguồn vốn nhằm đảm bảo rằng Công ty có thể vừa hoạt động liên tục vừa tối đa hóa lợi ích của các cổ đông thông qua tối ưu hóa số dư nguồn vốn và công nợ.

Cấu trúc vốn của Công ty gồm có các khoản nợ thuần (bao gồm các khoản vay như đã trình bày tại Thuyết minh số 19 trừ tiền và các khoản tương đương tiền) và phần vốn của các cổ đông (bao gồm vốn góp, các quỹ dự trữ và lợi nhuận sau thuế chưa phân phối).

Hệ số đòn bẩy tài chính

Hệ số đòn bẩy tài chính của Công ty tại ngày kết thúc niên độ kế toán như sau:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Các khoản vay	732.328.293.911	922.545.514.066
Trừ: Tiền và các khoản tương đương tiền	503.914.078.140	280.519.536.988
Nợ thuần	228.414.215.771	642.025.977.078
Vốn chủ sở hữu	1.931.284.665.160	1.852.044.145.286
Tỷ lệ nợ thuần trên vốn chủ sở hữu	**0,12**	**0,35**

Các chính sách kế toán chủ yếu

Chi tiết các chính sách kế toán chủ yếu và các phương pháp mà Công ty áp dụng (bao gồm các tiêu chí để ghi nhận, cơ sở xác định giá trị và cơ sở ghi nhận các khoản thu nhập và chi phí) đối với từng loại tài sản tài chính và công nợ tài chính được trình bày tại Thuyết minh số 4.

Các loại công cụ tài chính

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Tài sản tài chính		
Tiền và các khoản tương đương tiền	503.914.078.140	280.519.536.988
Đầu tư tài chính ngắn hạn	818.785.000.000	720.810.000.000
Phải thu khách hàng và phải thu khác	292.119.853.552	310.910.801.320
	1.614.818.931.692	**1.312.240.338.308**
Công nợ tài chính		
Các khoản vay	732.328.293.911	922.545.514.066
Phải trả người bán và phải trả khác	150.209.222.216	168.349.093.786
Chi phí phải trả	51.857.897.996	42.758.408.889
	934.395.414.123	**1.133.653.016.741**

Công ty chưa đánh giá giá trị hợp lý của tài sản tài chính và công nợ tài chính tại ngày kết thúc niên độ kế toán do Thông tư số 210/2009/TT-BTC do Bộ Tài chính đã ban hành ngày 06 tháng 11 năm 2009 ("Thông tư 210") cũng như các quy định hiện hành chưa có hướng dẫn cụ thể về việc xác định giá trị hợp lý của các tài sản tài chính và công nợ tài chính. Thông tư 210 yêu cầu áp dụng Chuẩn mực báo cáo tài chính Quốc tế về việc trình bày báo cáo tài chính và thuyết minh thông tin đối với công cụ tài chính nhưng không đưa ra hướng dẫn tương đương cho việc đánh giá và ghi nhận công cụ tài chính bao gồm cả áp dụng giá trị hợp lý, nhằm phù hợp với Chuẩn mực báo cáo tài chính Quốc tế.

Mục tiêu quản lý rủi ro tài chính

Công ty đã xây dựng hệ thống quản lý rủi ro nhằm phát hiện và đánh giá các rủi ro mà Công ty phải chịu, thiết lập các chính sách và quy trình kiểm soát rủi ro ở mức chấp nhận được. Hệ thống quản lý rủi ro được xem xét lại định kỳ nhằm phản ánh những thay đổi của điều kiện thị trường và hoạt động của Công ty.

Rủi ro tài chính bao gồm rủi ro thị trường (bao gồm rủi ro tỷ giá và rủi ro lãi suất), rủi ro tín dụng và rủi ro thanh khoản.

Rủi ro thị trường

Hoạt động kinh doanh của Công ty được thực hiện ở cả Việt Nam và quốc tế. Các hoạt động sẽ chịu rủi ro khi có sự thay đổi về tỷ giá hối đoái (chủ yếu đối với các hoạt động quốc tế, phần lớn đến từ một khoản vay ngoại tệ của Ngân hàng Woori, Chi nhánh Hồng Kông và các tài sản, công nợ có gốc ngoại tệ khác) và lãi suất. Công ty không thực hiện các biện pháp phòng ngừa rủi ro này do thiếu thị trường hoạt động giao dịch các công cụ tài chính này.

Quản lý rủi ro tỷ giá

Công ty thực hiện một số các giao dịch có gốc ngoại tệ, theo đó, Công ty sẽ chịu rủi ro khi có biến động về tỷ giá. Giá trị ghi sổ của các tài sản bằng tiền và công nợ bằng tiền có gốc bằng ngoại tệ tại thời điểm cuối năm như sau:

	Tài sản		Công nợ	
	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Đô la Mỹ ("USD")	498.835.616.603	127.515.240.268	81.713.327.819	482.188.477.657
Euro ("EUR")	4.428.590	2.638.900	261.899.321	919.466.795
Đô la Singapore "SGD")	34.756.871	1.340.414	2.663.257.395	867.235.193
Đồng Yên ("JPY")	-	-	1.199.346.338	-

Phân tích độ nhạy đối với ngoại tệ

Công ty chủ yếu chịu ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá của USD, SGD, EUR và JPY.

Bảng sau đây thể hiện phân tích độ nhạy đối với ngoại tệ của Công ty trong trường hợp tỷ giá đồng Việt Nam tăng/giảm 3% so với các đồng tiền trên. Tỷ lệ thay đổi 3% được Ban Giám đốc sử dụng khi phân tích rủi ro tỷ giá và thể hiện đánh giá của Ban Giám đốc về mức thay đổi có thể có của tỷ giá. Phân tích độ nhạy với ngoại tệ chỉ áp dụng cho các số dư của các khoản mục tiền tệ bằng ngoại tệ tại thời điểm cuối năm và điều chỉnh việc đánh giá lại các khoản mục này khi có 3% thay đổi của tỷ giá. Nếu tỷ giá các đồng ngoại tệ dưới đây so với Đồng Việt Nam tăng/giảm 3% thì lợi nhuận trước thuế trong năm của Công ty sẽ (giảm)/tăng các khoản tương ứng như sau:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Đô la Mỹ ("USD")	12.513.668.664	(10.640.197.122)
Euro ("EUR")	(7.724.122)	(27.504.837)
Đô la Singapore ("SGD")	(78.855.016)	(25.976.843)
Đồng Yên ("JPY")	(35.980.390)	-
	12.391.109.136	**(10.693.678.802)**

Quản lý rủi ro lãi suất

Công ty chịu rủi ro lãi suất phát sinh từ các khoản vay chịu lãi suất đã được ký kết. Rủi ro này sẽ được Công ty quản lý bằng cách duy trì ở mức độ hợp lý các khoản vay và phân tích tình hình cạnh tranh trên thị trường để có được lãi suất có lợi cho Công ty từ các nguồn cho vay thích hợp.

Độ nhạy của lãi suất

Độ nhạy của khoản vay của Công ty đối với sự thay đổi lãi suất có thể xảy ra ở mức độ hợp lý trong lãi suất. Với giả định là các biến số khác không thay đổi, nếu lãi suất thả nổi của khoản vay này tăng/giảm 100 điểm cơ bản thì lợi nhuận kế toán trước thuế của Công ty trong năm 2025 sẽ giảm/tăng với số tiền là 7.323.282.939 đồng (năm trước: lợi nhuận trước thuế giảm/tăng 9.225.455.141 đồng).

Rủi ro tín dụng

Rủi ro tín dụng xảy ra khi một khách hàng hoặc đối tác không đáp ứng được các nghĩa vụ trong hợp đồng dẫn đến các tổn thất tài chính cho Công ty. Công ty có chính sách tín dụng phù hợp và thường xuyên theo dõi tình hình để đánh giá xem Công ty có chịu rủi ro tín dụng hay không. Tại ngày kết thúc niên độ kế toán, Ban Giám đốc đánh giá rằng không có rủi ro tín dụng trọng yếu nào với các khách hàng hoặc đối tác bởi vì các khoản phải thu đến từ các khách hàng có uy tín trên thị trường.

Rủi ro thanh khoản

Mục đích quản lý rủi ro thanh khoản nhằm đảm bảo đủ nguồn vốn để đáp ứng các nghĩa vụ tài chính hiện tại và trong tương lai. Tính thanh khoản cũng được Công ty quản lý nhằm đảm bảo mức phụ trội giữa công nợ đến hạn và tài sản đến hạn trong năm ở mức có thể được kiểm soát đối với số vốn mà Công ty tin rằng có thể tạo ra trong năm đó. Chính sách của Công ty là theo dõi thường xuyên các yêu cầu về thanh khoản hiện tại và dự kiến trong tương lai nhằm đảm bảo Công ty duy trì đủ mức dự phòng tiền mặt, các khoản vay và đủ vốn mà các cổ đông cam kết góp nhằm đáp ứng các quy định về tính thanh khoản ngắn hạn và dài hạn hơn.

Các bảng dưới đây trình bày chi tiết các mức đáo hạn theo hợp đồng còn lại đối với tài sản tài chính và công nợ tài chính phi phái sinh và thời hạn thanh toán như đã được thỏa thuận. Các bảng này được trình bày dựa trên dòng tiền chưa chiết khấu của tài sản tài chính và dòng tiền chưa chiết khấu của công nợ tài chính tính theo ngày sớm nhất mà Công ty phải trả. Việc trình bày thông tin tài sản tài chính phi phái sinh là cần thiết để hiểu được việc quản lý rủi ro thanh khoản của Công ty khi tính thanh khoản được quản lý trên cơ sở công nợ và tài sản thuần.

	Dưới 1 năm	Từ 1 - 5 năm	Sau 5 năm	Tổng
	VND	VND	VND	VND
31/12/2025				
Tiền và các khoản tương đương tiền	503.914.078.140	-	-	503.914.078.140
Phải thu khách hàng và phải thu khác	291.346.301.552	773.552.000	-	292.119.853.552
Đầu tư tài chính ngắn hạn	818.785.000.000	-	-	818.785.000.000
	1.614.045.379.692	**773.552.000**	**-**	**1.614.818.931.692**
Các khoản vay	157.590.960.580	506.456.533.331	68.280.800.000	732.328.293.911
Phải trả người bán và phải trả khác	150.209.222.216	-	-	150.209.222.216
Chi phí phải trả	51.857.897.996	-	-	51.857.897.996
	359.658.080.792	**506.456.533.331**	**68.280.800.000**	**934.395.414.123**
Chênh lệch thanh khoản thuần	**1.254.387.298.900**	**(505.682.981.331)**	**(68.280.800.000)**	**680.423.517.569**

	Dưới 1 năm	Từ 1 - 5 năm	Sau 5 năm	Tổng
	VND	VND	VND	VND
31/12/2024				
Tiền và các khoản tương đương tiền	280.519.536.988	-	-	280.519.536.988
Phải thu khách hàng và phải thu khác	300.100.296.795	10.810.504.525	-	310.910.801.320
Đầu tư tài chính ngắn hạn	720.810.000.000	-	-	720.810.000.000
	1.301.429.833.783	**10.810.504.525**	**-**	**1.312.240.338.308**
Các khoản vay	194.367.703.474	728.177.810.592	-	922.545.514.066
Phải trả người bán và phải trả khác	168.349.093.786	-	-	168.349.093.786
Chi phí phải trả	42.758.408.889	-	-	42.758.408.889
	405.475.206.149	**728.177.810.592**	**-**	**1.133.653.016.741**
Chênh lệch thanh khoản thuần	**895.954.627.634**	**(717.367.306.067)**	**-**	**178.587.321.567**

Ban Giám đốc đánh giá rủi ro thanh khoản ở mức có thể kiểm soát được và tin tưởng rằng Công ty có thể tạo ra đủ nguồn tiền để đáp ứng các nghĩa vụ tài chính khi đến hạn.

34. NGHIỆP VỤ VÀ SỐ DƯ VỚI CÁC BÊN LIÊN QUAN

Danh sách các bên liên quan có giao djch và số dư chủ yếu trong năm:

Bên liên quan	Mối quan hệ
Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (gọi tắt là "PVN")	Công ty mẹ của cả tập đoàn
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	Công ty mẹ
Chi nhánh Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí – Công ty Dịch vụ Quản lý tàu (PSM)	Cùng Công ty mẹ
Chi nhánh Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí – Công ty Dịch vụ Hàng hải Dầu khí	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Vũng Tàu	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Quảng Ngãi	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Vận tải Xăng dầu Phương Nam	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương	Cùng Công ty mẹ
Chi nhánh Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương tại Thành phố Hồ Chí Minh	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long	Cùng Công ty mẹ
Công ty Cổ phần Sơn dầu khí Việt Nam (PV Paint)	Công ty liên doanh của PVN
TCT Bảo dưỡng Sửa chữa Công trình Dầu khí - CTCP (PVMR)	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Vũng Tàu	Công ty con của PVN
Tổng Công ty Phân bón và Hóa chất Dầu khí - CTCP	Công ty con của PVN
Tổng Công ty Bảo hiểm PVI	Công ty con của PVN
Công ty Bảo hiểm PVI Bến Thành	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Sài Gòn	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Vũng Tàu	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Hà Nội	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Vật tư - Xăng dầu (COMECO)	Công ty con của PVN
Công ty Bảo hiểm PVI phía Nam	Công ty con của PVN
Công ty TNHH MTV Công nghiệp Tàu thủy Dung Quất	Công ty con của PVN
Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam - Chi nhánh Tây Bắc	Công ty con của PVN
Công ty Cổ phần Dịch vụ và Hóa chất Dầu khí SBD	Công ty con của PVN
Các ông/bà thành viên Hội đồng Quản trị, Ban Kiểm soát và Ban Giám đốc	Người nội bộ

Trong năm, Công ty đã có các giao dịch chủ yếu sau với các bên liên quan:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Doanh thu cung cấp dịch vụ		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	929.107.932.389	990.279.776.811
Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam	27.130.345.298	-
	956.238.277.687	**990.279.776.811**
Mua hàng hóa và dịch vụ		
Công ty Cổ Phần Hàng Hải Thăng Long	173.674.125.165	144.426.485.415
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Quảng Ngãi	76.142.745.142	69.862.105.416
Công ty TNHH MTV Công nghiệp Tàu thủy Dung Quất	-	10.715.334.180
Tổng Công ty Bảo Hiểm PVI	14.279.245.900	10.106.366.668
Chi nhánh Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí - Công ty Dịch vụ Quản lý tàu	8.994.072.766	7.399.904.419
Công ty Bảo hiểm PVI Bến Thành	1.172.750.004	1.073.662.535
Chi nhánh Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương tại TP HCM	645.965.000	784.455.000
Công ty Cổ phần Sơn Dầu khí Việt Nam	-	266.920.000
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương	197.014.750	155.703.550
TCT Bảo dưỡng Sửa chữa Công trình Dầu khí - CTCP	-	92.592.593
Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt	2.000.000	31.500.000
Công ty Cổ phần Xăng dầu Dầu khí Vũng Tàu	2.715.729.818	-
Công ty CP Sơn Dầu khí Việt Nam	343.030.000	-
Công ty Cổ phần Kinh doanh LPG Việt Nam - Chi nhánh Tây Bắc	10.834.679.000	-
Công ty CP Kinh doanh LPG Việt Nam (PVGas_LPG)	28.880.401.000	-
	317.881.758.545	**244.915.029.776**
Chi phí lãi vay		
Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam	-	708.085.704
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	312.723.122	319.347.594
	312.723.122	**1.027.433.298**
Cổ tức chi trả bằng tiền mặt		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	67.320.000.000	48.960.000.000
Cổ tức chi trả bằng cổ phiếu		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	-	61.200.000.000
Trả nợ vay		
a. Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam	16.517.877.678	15.933.040.104
b. Các khoản vay thông qua Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí		
Trả nợ vay Tập đoàn Dầu khí Việt Nam	-	50.862.841.914

Tổng thu nhập của Ban Kiểm soát, Ban Giám đốc và thù lao của Hội đồng Quản trị được hưởng trong năm như sau:

	Năm nay VND	Năm trước VND
Ban Giám đốc		
Ông Hoàng Đức Chính	1.045.800.000	987.811.462
Ông Vũ Ngọc Khôi	737.058.000	722.654.248
Ông Ngô Mạnh Hà	676.200.000	662.271.292
Ông Bùi Văn Vinh	622.104.000	593.467.337
	3.081.162.000	**2.966.204.339**

	Năm nay VND	Năm trước VND
Hội đồng Quản trị		
Ông Lê Mạnh Tuấn	72.000.000	72.000.000
Ông Hoàng Đức Chính	60.000.000	60.000.000
Ông Nguyễn Thế Dân	60.000.000	60.000.000
Bà Trần Thị Kim Khánh	87.150.000	180.000.000
Ông Trần Duy Tân	-	23.939.394
Ông Nguyễn Văn Hoà	92.850.000	-
Ông Trần Văn Luấn	60.000.000	36.060.606
	432.000.000	**432.000.000**
Ban Kiểm soát		
Bà Huỳnh Thị Hồng Hạnh	48.000.000	48.000.000
Ông Hà Hữu Anh	30.000.000	30.000.000
Ông Đỗ Như Tiến	30.000.000	30.000.000
	108.000.000	**108.000.000**

Số dư chủ yếu với các bên liên quan tại ngày kết thúc niên độ kế toán:

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Phải thu khách hàng		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	178.844.351.882	260.587.783.387
Phải thu ngắn hạn khác		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	798.278.950	503.348.384
Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam (*)	1.329.986.302	463.424.657
	2.128.265.252	**966.773.041**

(*) Phải thu Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam thể hiện lãi dự thu tiền gửi ngân hàng.

	Số cuối năm VND	Số đầu năm VND
Phải trả người bán		
Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long	30.378.343.144	32.529.843.900
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Quảng Ngãi	11.341.130.064	11.856.850.401
Chi nhánh Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí - Công ty Dịch vụ Quản lý tàu	610.522.502	956.152.080
Công ty CP Sơn Dầu khí Việt Nam	-	266.920.000
Chi nhánh Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương tại Tp HCM	91.368.000	70.804.800
Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Đông Dương	9.288.000	8.154.000
Công ty Bảo hiểm PVI Bến Thành	10.580.462	-
Tổng công ty Bảo hiểm PVI	625.600.142	-
	43.066.832.314	**45.688.725.181**
Các khoản phải trả khác		
Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	-	30.815.424
Các khoản vay		
Ngân hàng TMCP Đại Chúng Việt Nam	-	16.310.821.518

35. THÔNG TIN BỔ SUNG CHO BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ

Thông tin bổ sung cho các khoản phi tiền tệ

Tiền thu từ lãi tiền gửi trong năm không bao gồm số tiền 10.475.642.707 đồng (năm 2024: 9.028.464.216 đồng), là số lãi tiền gửi phát sinh trong năm nhưng chưa nhận được. Vì vậy, một khoản tiền tương ứng đã được điều chỉnh trên phần thay đổi các khoản phải thu.

Tiền lãi vay đã trả trong năm không bao gồm số tiền 5.606.653.491 đồng (năm 2024: 7.742.322.952 đồng), là số tiền lãi phát sinh trong năm nhưng chưa thanh toán. Vì vậy, một khoản tiền tương ứng đã được điều chỉnh trên phần thay đổi các khoản phải trả.

Khoản chi cổ tức cho cổ đông không bao gồm 6.282.038.200 đồng (năm 2024: 5.511.734.200 đồng), là số tiền cổ tức chưa thanh toán. Vì vậy, một khoản tiền tương ứng đã được điều chỉnh trên phần thay đổi các khoản phải trả.

36. SỰ KIỆN SAU NGÀY KẾT THÚC NIÊN ĐỘ KẾ TOÁN

Không có sự kiện trọng yếu nào khác phát sinh sau ngày kết thúc niên độ kế toán yêu cầu phải điều chỉnh hoặc thuyết minh trên báo cáo tài chính của Công ty.

Nguyễn Hoàng Nam	Phan Phong Phúc	Hoàng Đức Chính
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Giám đốc**
		Ngày 16 tháng 3 năm 2026