

DỰ THẢO

**BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2024 VÀ
KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2025 CỦA TỔNG CÔNG TY CP VẬN TẢI DẦU KHÍ**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông
Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí

Tổng giám đốc kính báo cáo Đại hội đồng cổ đông kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh (SXKD) năm 2024 và kế hoạch SXKD năm 2025 của Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PVTrans) như sau:

I. Tình hình thực hiện kế hoạch năm 2024

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

Năm 2024, kinh tế toàn cầu dự kiến tăng trưởng khoảng 3,2%, cao hơn mức 3,1% của năm 2023. Tuy nhiên, động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ các nền kinh tế Châu Á, trong khi tại các nền kinh tế lớn, đặc biệt là Trung Quốc, đang có dấu hiệu chậm lại. Để thúc đẩy kinh tế, nhiều quốc gia đã áp dụng chính sách tài khóa nới lỏng để thúc đẩy tăng trưởng, nhưng lãi suất nhìn chung vẫn duy trì ở mức cao, và lạm phát tiếp tục là mối lo ngại tiềm ẩn khi có thể bùng phát bất cứ lúc nào do tác động từ các xung đột địa chính trị. Bên cạnh đó, xu hướng chuyển đổi năng lượng toàn cầu đang diễn ra mạnh mẽ, thúc đẩy việc sử dụng các nguồn nhiên liệu sạch thay thế. Điều này sẽ tác động đáng kể đến nhu cầu dầu mỏ, khi các ngành công nghiệp nặng và vận tải dần chuyển dịch sang các nguồn năng lượng thân thiện với môi trường.

Giá dầu Brent trung bình năm 2024 đạt 81 USD/thùng, dao động cả năm quanh mức 70-90 USD/thùng. OPEC+ tiếp tục chính sách cắt giảm sản lượng từ đầu năm, giúp giá dầu tăng lên đỉnh 93 USD/thùng vào tháng 4/2024. Tuy nhiên, sản lượng dầu từ Mỹ, Guyana và Canada gia tăng đã phần nào bù đắp cho lượng cắt giảm này, đồng thời nhu cầu nhập khẩu dầu thô của Trung Quốc vẫn chưa có dấu hiệu cải thiện. Ngoài ra, chính sách chuyển đổi năng lượng của Trung Quốc, bao gồm việc đẩy mạnh sử dụng LNG trong vận tải hàng hóa và gia tăng sử dụng xe điện, đã gây tác động tiêu cực lên nhu cầu dầu mỏ. Do đó, giá dầu Brent có xu hướng suy giảm trong nửa cuối năm, trung bình đạt 75 USD/thùng trong quý IV/2024.

Thị trường vận tải biển năm 2024 ghi nhận nhiều biến động và có xu hướng suy giảm mạnh vào cuối năm. Sau giai đoạn tăng trưởng đột biến hậu Covid-19, đặc biệt trong các năm 2022-2023, hầu hết các phân khúc vận tải đều trải qua chu kỳ điều chỉnh khi giá cước giảm dần. Xu hướng này dự kiến sẽ tiếp tục trong thời gian tới do sự suy yếu của nhu cầu vận chuyển, nguồn cung tàu gia tăng và áp lực từ quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu.

Đối với thị trường trong nước, nền kinh tế Việt Nam tiếp tục tăng trưởng với động lực chính từ xuất khẩu và đầu tư dù vẫn còn đối mặt với nhiều thách thức, kéo theo nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu gia tăng so với cùng kỳ năm trước. NMLHD Nghi son hoạt động an

toàn, ổn định, đáp ứng đầy đủ các mặt hàng xăng dầu ra thị trường. Trong khi đó, NMLD Dung Quất thực hiện bảo dưỡng định kỳ lần 5 (TA5) từ tháng 03-05/2024, trong thời gian này nhà máy hoạt động trung bình với công suất 99-100% so với thiết kế. Ngay sau khi hoàn thành bảo dưỡng, NMLD Dung Quất đã tăng công suất hoạt động lên 108-110% để đảm bảo nguồn cung cho thị trường. PVTrans luôn đáp ứng kịp thời nhu cầu vận chuyển dầu thô của Công ty cổ phần lọc hóa dầu Bình Sơn (BSR), đảm bảo an toàn, không để xảy ra các sai sót hoặc gây tranh chấp..

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

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

Nhờ có sự quan tâm, chỉ đạo của Tập đoàn cùng với sự nỗ lực cố gắng của BLĐ và tập thể CBCNV, thuyền viên, PVTrans đã chủ động, linh hoạt đưa ra nhiều giải pháp để tận dụng cơ hội thị trường đồng thời khắc phục khó khăn, duy trì sản xuất ổn định an toàn, hiệu quả và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2024, cụ thể:

a. Thực hiện kế hoạch hợp nhất Tổng công ty năm 2024

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2024		Tỷ lệ % TH/KH năm 2024
		Kế hoạch	Thực hiện	
1	Doanh thu	8.800,0	12.302,5	140%
2	Lợi nhuận trước thuế	950,0	1.868,4	197%
3	Lợi nhuận sau thuế	760,0	1.469,6	193%
4	Nộp ngân sách Nhà nước	354,0	645,1	182%

PVTrans đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu KH chủ yếu được giao, cụ thể:

- Chỉ tiêu doanh thu đạt 12.302,5 tỷ đồng, tương đương 140% kế hoạch năm;
- Chỉ tiêu lợi nhuận trước thuế đạt 1.868,4 tỷ đồng, tương đương 197% kế hoạch năm;
- Lợi nhuận sau thuế đạt 1.469,6 tỷ đồng, tương đương 193% kế hoạch năm;
- Chỉ tiêu nộp NSNN đạt 645,1 tỷ đồng, tương đương 182% kế hoạch năm;

b. Thực hiện kế hoạch Công ty mẹ năm 2024

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2024		Tỷ lệ % TH/KH năm 2024
		Kế hoạch	Thực hiện	
1	Doanh thu	2.800,0	3.666,2	131%
2	Lợi nhuận trước thuế	560,0	760,2	136%
3	Lợi nhuận sau thuế	458,0	626,2	137%
4	Nộp ngân sách Nhà nước	211,0	269,7	128%

Công ty mẹ PVTrans đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch chủ yếu được giao, cụ thể:

- Chỉ tiêu doanh thu đạt 3.666,2 tỷ đồng, tương đương 131% kế hoạch năm;

- Chỉ tiêu lợi nhuận trước thuế đạt 760,2 tỷ đồng, tương đương 136% kế hoạch năm; Lợi nhuận sau thuế đạt 626,2 tỷ đồng, tương đương 137% kế hoạch năm;
- Chỉ tiêu nộp NSNN đạt 269,7 tỷ đồng, tương đương 128% kế hoạch năm.

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

a. Vận tải dầu thô:

PVTrans tiếp tục vận chuyển dầu thô cho NMLD Dung Quất với tổng sản lượng đạt 5,1 triệu tấn. PVTrans sử dụng 2 tàu Aframax chuyên dụng kết hợp thuê tàu ngoài để phục vụ vận chuyển dầu thô nội địa, 1 tàu Aframax còn lại hoạt động trên tuyến quốc tế để tối ưu hiệu quả khai thác.

b. Vận tải dầu sản phẩm:

Năm 2024, PVTrans đã vận chuyển tổng sản lượng xăng dầu nội địa từ NMLD Dung Quất và NMLHD Nghi Sơn cho PVOil đạt 1,9 triệu tấn. Tại thị trường quốc tế, PVTrans đang sử dụng 6 tàu vận chuyển dầu sản phẩm, trong đó, các tàu đầu tư mới vào cuối năm 2023 và 2024 đã gia nhập các pool vận tải quốc tế lớn như Maersk và Hafnia, hoạt động tại khu vực châu Âu - Mỹ là các thị trường có tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và môi trường khắt khe. Việc tham gia các pool lớn không chỉ giúp tối ưu hiệu quả khai thác mà còn nâng cao vị thế của PVTrans trên thị trường vận tải quốc tế.

c. Vận tải dầu hóa chất:

Đây là mảng kinh doanh mang lại hiệu quả nhất của PVTrans với đội tàu chiếm 31% tổng đội tàu của Tổng công ty. PVTrans sở hữu 18 tàu, bao gồm các phân khúc từ 13.000 DWT đến 20.000 DWT. Nhiều tàu của PVTrans hiện đang khai thác trong các pool lớn như Womar, giúp tận dụng tối đa thuận lợi từ giá cước tăng của thị trường. Đặc biệt, trong năm nay, nhiều tàu hoá chất của PVTrans đã tiến vào thị trường châu Âu - Mỹ, đánh dấu một bước tiến quan trọng trong chiến lược mở rộng thị trường quốc tế của PVTrans đối với phân khúc vận tải này.

d. Vận tải LPG:

Đây cũng là phân khúc chiếm tỷ trọng lớn trong đội tàu PVTrans, với 31% tổng đội tàu, bao gồm 18 tàu sở hữu. Trong đó, PVTrans có 2 tàu VLGC (Very Large Gas Carrier) chuyên chở khí hóa lỏng size lớn nhất, mang lại hiệu quả khai thác cao. Còn lại là các tàu định áp, đảm bảo sự linh hoạt trong vận chuyển LPG cho cả thị trường nội địa và quốc tế. Trong năm 2024, PVTrans vận chuyển an toàn, hiệu quả toàn bộ sản lượng LPG cho PVGas, Công ty BSR và Nhà máy GPP Cà Mau với tổng sản lượng vận chuyển đạt 1,3 triệu tấn. Ngoài hoạt động nội địa, PVTrans tiếp tục mở rộng khai thác tuyến quốc tế theo hình thức cho thuê chuyến và cho thuê định hạn, tận dụng sự tăng trưởng của thị trường LPG quốc tế.

e. Vận tải hàng rời:

PVTrans hiện đang sở hữu 12 tàu hàng rời, chiếm 31% tổng trọng tải đội tàu Tổng công ty, bao gồm các kích cỡ Supramax, Handysize và Sà lan, phù hợp cho cả tuyến quốc tế và nội địa. PVTrans tiếp tục khai thác đội tàu này trên tuyến quốc tế thông qua hình thức cho thuê định hạn, không chỉ giúp đa dạng hóa nguồn thu, mà còn giảm thiểu sự phụ thuộc

vào thị trường vận tải dầu khí truyền thống, đồng thời tận dụng tốt cơ hội thị trường để nâng cao hiệu quả kinh doanh trong dài hạn.

f. Dịch vụ kỹ thuật dầu khí FSO/FPSO

PVTrans thực hiện tốt việc vận hành ổn định, an toàn tàu FSO PVN Đại Hùng Queen tại mỏ Đại Hùng, duy trì tỷ lệ thời gian uptime đạt 100%, không để xảy ra tai nạn sự cố hoặc dừng sản xuất do lỗi kỹ thuật của tàu, góp phần vào hoạt động khai thác an toàn và ổn định của mỏ. Đối với việc quản lý vận hành dự án Sao Vàng Đại Nguyệt, PVTrans đã phối hợp chặt chẽ với khách hàng để duy trì hoạt động và tích cực đáp ứng tối đa các yêu cầu của khách hàng.

2.3 Kết quả thực hiện đầu tư năm 2024

Về đầu tư tàu: Trong năm 2024, PVTrans đã đầu tư tổng cộng 08 tàu bao gồm 02 tàu dầu sản phẩm, 04 tàu hàng rời, 1 tàu hoá chất và 1 tàu LPG với tổng mức đầu tư đạt 153 triệu USD. Ngoài ra, PVTrans đã hoàn thành việc nhượng bán 1 tàu hoá chất.

Về đầu tư tài chính: PVTrans đã giải ngân 231 tỷ đồng để góp vốn bổ sung vào các đơn vị thành viên, trong đó gồm Công ty Đông Dương, Công ty Hàng Hải Thăng Long và Công ty Phương Đông Việt, hoàn thành 88,2% kế hoạch đầu tư tài chính năm 2024.

2.4 Kết quả rà soát Kế hoạch tiết kiệm, chống lãng phí

PVTrans tiếp tục thực hiện tiết giảm chi phí quản lý doanh nghiệp thông qua việc tối ưu hóa lại cơ cấu tổ chức, mô hình quản lý, phân công lại lao động để góp phần tăng năng suất hiệu quả công việc, cắt giảm chi phí/giãn tiến độ những dịch vụ chưa thực sự cấp bách.

Chi phí tiết giảm năm 2024 đạt 28,5 tỷ đồng, tương đương với 120% kế hoạch tiết giảm năm 2024 (trong đó từ chi phí trực tiếp là 12,6 tỷ đồng và chi phí gián tiếp là 15,9 tỷ đồng).

2.5 Công tác lao động, đào tạo, HSE

Trong năm 2024, số lao động bình quân của PVTrans đạt khoảng 2.735 người (87% kế hoạch năm), với thu nhập bình quân đạt 30,3 triệu đồng/người/tháng (100% kế hoạch năm). Năng suất lao động đạt 378 triệu đồng/người/tháng, tương đương 162% kế hoạch. Tổng công ty đã tổ chức đào tạo cho 4.581 lượt người, đạt 158% kế hoạch năm.

Các công tác An toàn - Sức khỏe - Môi trường và Phòng chống cháy nổ, phòng chống bão, thiên tai, dịch bệnh luôn được theo dõi, giám sát, cung cấp thông tin, tuyên truyền, đôn đốc thực hiện. Trong năm 2024 không để xảy ra sự cố nghiêm trọng liên quan đến an toàn tính mạng thương tật con người, ô nhiễm môi trường.

2.6 Công tác ứng dụng khoa học công nghệ

PVTrans đang đẩy mạnh công tác chuyển đổi số nhằm đem lại hiệu quả thiết thực trong công tác quản lý, quản trị và điều hành doanh nghiệp, tạo điều kiện để đổi mới, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh trong hoạt động SXKD.

Với lộ trình chuyển đổi số khoa học, phù hợp với thực tiễn và đặc thù của đơn vị, PVTrans đang từng bước triển khai các nội dung cụ thể như áp dụng hình thức Văn phòng điện tử, hình thành hệ thống thư viện điện tử, triển khai đồng bộ phần mềm tích hợp báo

cáo quản trị nội bộ, áp dụng phần mềm quản lý tàu/ thuyền viên/ quản lý kỹ thuật an toàn tàu và nâng cấp hệ thống hạ tầng và công tác bảo mật toàn Tổng công ty.

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

PVTrans đã triển khai các chương trình hỗ trợ với tổng giá trị 25,2 tỷ đồng, tài trợ cho các địa phương khó khăn như Hải Dương, Thái Bình, Thanh Hóa và Cần Thơ để xây dựng trường học, trạm y tế, nhà Đại đoàn kết, cũng như hỗ trợ khắc phục hậu quả thiên tai. Trong hoạt động đoàn thể, PVTrans đã tổ chức nhiều chương trình ý nghĩa như kỷ niệm 94 năm Ngày thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam, các sự kiện Tết Nguyên đán Giáp Thìn, đối thoại giữa Bí thư Đảng ủy với đoàn viên thanh niên, tổ chức hội thao kỷ niệm 22 năm thành lập Tổng công ty, chương trình Teambuilding 2024, và sự kiện Trung thu "Đêm Hội Trăng Rằm" cho CBCNV.

II. PHƯƠNG HƯỚNG NHIỆM VỤ KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2025

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

Năm 2025, tăng trưởng kinh tế toàn cầu dự báo đạt 3,3%, duy trì ổn định so với năm trước nhưng vẫn dưới mức trung bình 3,7% giai đoạn 2000-2019 (trước Covid-19). Việc tăng trưởng hạn chế tại các nền kinh tế lớn, đặc biệt tại Trung Quốc – quốc gia nhập khẩu dầu lớn nhất thế giới – cùng nguồn cung dầu từ các nước ngoài OPEC+ gia tăng dự kiến sẽ gây áp lực lên giá dầu, dự báo giảm khoảng 2,6% so với năm trước. Điều này có thể kéo theo sự sụt giảm nhu cầu vận chuyển dầu thô và sản phẩm dầu mỏ trên toàn cầu. Ngoài ra, căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông, xung đột ở Biển Đỏ và bất ổn chính sách thương mại tiếp tục gây ra nhiều tác động tiêu cực đến thị trường hàng hải. Bên cạnh đó, quá trình chuyển đổi năng lượng đang làm giảm nhu cầu nhiên liệu hóa thạch, trong khi các tiêu chuẩn ESG ngày càng khắt khe, đặc biệt là quy định của IMO về phát thải và sử dụng nhiên liệu xanh, khiến ngành vận tải biển phải đối mặt với nhiều áp lực mới.

GDP Việt Nam năm 2025 dự báo tăng trưởng trong khoảng 6,5-7,5%, nhưng vẫn tiềm ẩn nhiều thách thức do suy giảm tăng trưởng toàn cầu, rủi ro địa chính trị và chính sách bảo hộ thương mại từ chính quyền Mỹ. Lạm phát được dự đoán sẽ duy trì dưới 4,5%, tạo điều kiện cho Ngân hàng Nhà nước nới lỏng chính sách tiền tệ, tuy nhiên áp lực tỷ giá và rủi ro từ chính sách của Fed có thể khiến SBV trì hoãn trong công tác hạ lãi suất, gây ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận vốn của doanh nghiệp trong nước. Khu vực tư nhân đối mặt với chi phí đầu vào cao, tốc độ phục hồi đơn hàng chậm, trong khi số lượng doanh nghiệp thành lập mới vẫn ở mức thấp so với thời kỳ trước Covid-19. Những yếu tố này tạo ra nhiều cản trở cho tăng trưởng kinh tế Việt Nam trong năm 2025.

Về thị trường dầu mỏ quốc tế

Năm 2025, thị trường dầu mỏ toàn cầu dự báo sẽ chịu áp lực giảm giá do nguồn cung tiếp tục mở rộng trong khi nhu cầu tiêu thụ tăng trưởng chậm lại. Giá dầu Brent trung bình được dự báo giảm từ 81 USD/thùng năm 2024 xuống 74 USD/thùng trong năm 2025. Sự gia tăng sản lượng dầu từ các nước ngoài OPEC+, đặc biệt là Mỹ, Canada, Brazil và Guyana, đóng vai trò quan trọng trong việc bù đắp mức cắt giảm sản lượng của OPEC+, khiến thị trường dư nguồn cung và tạo áp lực giảm giá trong khoảng thời gian này. Trong khi đó, nhu cầu tiêu thụ dầu toàn cầu có xu hướng chững lại, với mức tăng chỉ đạt 1,3 triệu

thùng/ngày năm 2025, thấp hơn mức trung bình 1,5 triệu b/d trong giai đoạn 2010-2019 (trước Covid-19).

Ấn Độ và các nền kinh tế châu Á (trừ Trung Quốc và Nhật Bản) sẽ là động lực chính thúc đẩy tiêu thụ dầu. Trung Quốc dự kiến sẽ tăng trưởng nhu cầu dầu chậm hơn do kinh tế suy giảm và sự gia tăng sử dụng nhiên liệu sạch. Bên cạnh đó, mức tiêu thụ dầu tại Mỹ vẫn chưa có dấu hiệu chắc chắn, tiếp tục phụ thuộc vào tốc độ tăng trưởng GDP (dự kiến 2% trong 2025 và 2026) và hoạt động công nghiệp ở quốc gia này.

Mặc dù OPEC+ tiếp tục cắt giảm sản lượng để duy trì giá dầu, nhưng áp lực cạnh tranh từ các nước ngoài nhóm này có thể khiến một số thành viên OPEC+ xem xét tăng sản lượng trở lại, gây ra rủi ro mất ổn định thị trường. Đồng thời, căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông, xung đột ở Syria và các lệnh trừng phạt mới của Mỹ đối với Nga cũng tạo thêm nhiều yếu tố bất định cho nguồn cung dầu toàn cầu. Nhu cầu tiêu thụ dầu toàn cầu tăng trưởng chậm hơn có thể ảnh hưởng đến mức độ khai thác tàu chở dầu trong dài hạn, nhất là khi quá trình chuyển đổi sang năng lượng tái tạo tiếp tục được thúc đẩy.

Vì vậy, thị trường dầu mỏ giai đoạn 2025 trở về sau sẽ chịu tác động từ nhiều yếu tố, bao gồm sản lượng dầu gia tăng từ các nước ngoài OPEC+, nhu cầu tiêu thụ chậm lại, biến động địa chính trị và chính sách cắt giảm sản lượng của OPEC+. Để vượt qua giai đoạn nhiều bất ổn này, các doanh nghiệp vận tải biển nói chung và PVTrans nói riêng cần theo dõi chặt chẽ xu hướng tiêu thụ và sự dịch chuyển sang năng lượng tái tạo để kịp thời tận dụng cơ hội thị trường, ra quyết định phù hợp cho từng thời điểm.

Về thị trường vận tải biển quốc tế

- Thị trường vận tải dầu thô

Năm 2025, thị trường vận tải dầu thô được kỳ vọng duy trì sự ổn định nhờ nguồn cung tàu tăng trưởng chậm và khả năng OPEC+ nói lỏng hạn ngạch khai thác. Tuy nhiên, nhu cầu vận tải có thể chịu áp lực từ việc Trung Quốc giảm nhập khẩu dầu thô bằng đường biển, trong khi nguồn cung từ các nước ngoài OPEC+ tiếp tục tăng. Ngoài ra, các lệnh trừng phạt của Mỹ đối với một số quốc gia xuất khẩu dầu đã khiến nhiều tàu dầu thô bị đưa vào danh sách hạn chế, chiếm khoảng 12% tổng công suất đội tàu toàn cầu. Điều này có thể làm thay đổi dòng chảy thương mại nhưng cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro cho các doanh nghiệp vận tải.

- Thị trường vận tải dầu sản phẩm

Thị trường dầu sản phẩm năm 2025 dự báo sẽ đối mặt với áp lực giảm do tăng trưởng đội tàu vượt xa nhu cầu vận chuyển, khiến nguồn cung tàu dư thừa. Bên cạnh đó, nếu căng thẳng tại Biển Đỏ hạ nhiệt, nhu cầu đối với các tuyến vận tải dài có thể giảm, gây áp lực lên giá cước. Các lệnh trừng phạt đối với Nga cũng tạo ra những biến động trong dòng chảy thương mại, buộc các nhà máy lọc dầu Trung Quốc và Ấn Độ phải điều chỉnh nguồn cung thay thế từ các khu vực khác, dẫn đến những tác động đa chiều lên giá cước.

- Thị trường vận tải dầu hóa chất

Năm 2025, thị trường dầu hóa chất có thể đối mặt với cạnh tranh gia tăng do sự thu hẹp chênh lệch giá cước giữa tàu chở dầu sản phẩm và tàu chở dầu hóa chất. Tuy nhiên, nhu cầu dầu cò vẫn duy trì ở mức cao nhờ tiêu thụ tăng tại Ấn Độ, Trung Quốc và châu

Âu, giảm bớt tác động tiêu cực lên giá cước trong ngắn hạn. Ngoài ra, xu hướng "swing tonnage" – khi các tàu MR quay lại thị trường hóa chất – tiếp tục ảnh hưởng mạnh đến giá cước. Nhìn chung, giá cước bình quân của lĩnh vực này trong năm 2025 sẽ chịu nhiều áp lực từ cả yếu tố cung và cầu.

- Thị trường vận tải LPG

Tăng trưởng thương mại LPG năm 2025 dự báo sẽ chậm lại do hạn chế công suất xuất khẩu tại Mỹ và cắt giảm sản lượng dầu từ OPEC+. Mặc dù châu Á vẫn là khu vực nhập khẩu lớn nhất, nhưng thương mại LPG toàn cầu có thể bị ảnh hưởng bởi căng thẳng thương mại Mỹ - Trung. Bên cạnh đó, sự gián đoạn tại kênh đào Panama và Biển Đỏ giảm dần có thể khiến tốc độ tăng trưởng tonne-mile thấp hơn so với năm 2024.

- Thị trường vận tải hàng rời

Triển vọng thị trường hàng rời năm 2025 kém tích cực hơn do nhu cầu vận chuyển suy yếu, trong khi đội tàu tiếp tục mở rộng. Nhập khẩu hàng rời của Trung Quốc dự báo khó duy trì đà tăng trưởng mạnh mẽ như năm 2023-2024. Việc giảm căng thẳng tại Biển Đỏ có thể khiến các tàu hàng rời quay lại tuyến đường cũ, làm giảm nhu cầu tonne-mile. Trong dài hạn, xu hướng chuyển đổi năng lượng và các quy định về phát thải có thể tạo ra sự thay đổi trong cấu trúc thị trường vận tải hàng rời.

Về tình hình kinh tế và tiêu thụ xăng dầu nội địa

Năm 2025, NMLD Dung Quất dự kiến hoạt động ở mức 105-108% công suất thiết kế (công suất phân đấu là 112-116%). Theo đó, trong trường hợp BSR mua được tối đa dầu thô nội địa (40-42 triệu thùng) thì dầu nội địa sẽ chiếm tỷ lệ khoảng 70-75%, còn lại nhập khẩu dự kiến chiếm tỷ lệ khoảng 25-30%. Như vậy, PVTrans sẽ hưởng lợi từ việc tăng số lượt vận chuyển cho BSR so với năm 2024 (NMLD bảo dưỡng từ tháng 03-05/2024). NMLHD Nghi Sơn tiếp tục hoạt động ổn định, đáp ứng đầy đủ các mặt hàng xăng dầu cho thị trường.

2. Các chỉ tiêu kế hoạch SXKD

Căn cứ vào dự báo tình hình kinh tế trong nước và thế giới, tình thị trường vận tải biển nêu trên, PVTrans đã xây dựng kế hoạch SXKD năm 2025 như sau:

DVT: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Hợp nhất	Công ty mẹ
1	Tổng doanh thu	10.300,0	3.000,0
2	Lợi nhuận trước thuế	1.200,0	600,0
3	Lợi nhuận sau thuế	960,0	482,0
4	Nộp NSNN	380,0	215,0

3. Nhiệm vụ trọng tâm

a. Nhiệm vụ chung

Tập trung triển khai các phương thức quản trị: quản trị biến động, quản trị chuỗi giá trị, quản trị hệ sinh thái, quản trị dựa trên nền tảng số,...; Quán triệt phương châm “làm mới

động lực cũ, bổ sung động lực mới” sẵn sàng chuyển dịch mô hình kinh doanh phù hợp với xu thế chuyển đổi, phát triển hiện đại.

Tổ chức thực hiện tốt kế hoạch hàng năm của đơn vị. Tập trung kiểm soát chi phí có hiệu quả, đặc biệt các trung tâm chi phí lớn nhằm giảm thiểu những thiệt hại do tác động của thị trường.

b. Về sản xuất kinh doanh

Giữ vững thị phần vận tải nội địa, vận chuyển an toàn, kịp thời nguyên liệu dầu thô đầu vào, sản phẩm đầu ra của Nhà máy Lọc dầu Dung Quất, của Nhà máy Lọc Hóa dầu Nghi Sơn và các đơn vị thành viên khác trong Tập đoàn theo các hợp đồng ký kết.

Bám sát tình hình biến động của thị trường vận tải để mở rộng quy mô, phát triển thương hiệu vận tải của Tổng công ty trên các tuyến vận chuyển quốc tế.

Quản lý, vận hành, khai thác an toàn, hiệu quả và đảm bảo không để xảy ra sự cố dừng sản xuất tàu FSO PVN Đại Hùng Queen tại mỏ Đại Hùng và giàn CPP cho Idemitsu tại mỏ Sao Vàng Đại Nguyện.

Mở rộng chuỗi dịch vụ nhằm tối ưu các nguồn lực, gia tăng hiệu quả đầu tư. Duy trì ổn định các hoạt động kinh doanh khác trên cơ sở đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn, kiểm soát chặt chẽ, hạn chế phát sinh công nợ quá hạn.

Chủ động tìm hiểu, nghiên cứu và cập nhật xu hướng biến động của thị trường để có giải pháp về SXKD và đầu tư cho Công ty mẹ cũng như định hướng cho các đơn vị thành viên, đáp ứng nhu cầu thị trường, phù hợp với xu thế dịch chuyển năng lượng của thế giới.

Cập nhật tình hình triển khai các chuỗi liên kết để tìm kiếm cơ hội tham gia cung cấp các dịch vụ mà Tổng công ty có thể mạnh.

c. Công tác tái cấu trúc, đổi mới doanh nghiệp

Tiếp tục thực hiện công tác tái cấu trúc, đổi mới doanh nghiệp theo Đề án cơ cấu lại PVTrans đến năm 2025 được phê duyệt.

Hoàn thiện thể chế quản lý, hệ thống quy trình, xây dựng mô hình quản trị doanh nghiệp phù hợp đặc thù lĩnh vực hoạt động.

d. Về đầu tư

Thực hiện đồng bộ các giải pháp, kiểm soát tiến độ dự án, đảm bảo hoàn thành kế hoạch đầu tư và giải ngân vốn đầu tư được phê duyệt.

Tổng công ty thực hiện đầu tư góp vốn vào đơn vị thành viên sau khi hoàn thành đầy đủ các thủ tục theo quy định của nhà nước, pháp luật và chịu trách nhiệm về hiệu quả hoạt động SXKD cũng như bảo toàn và phát triển vốn đầu tư tại đơn vị.

e. Về tài chính

Khai thác, sử dụng hiệu quả các tài sản trong toàn Tổng công ty.

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 Tổng công ty.

Tiếp tục bám sát cơ quan có thẩm quyền để hoàn thành phương án tăng vốn điều lệ.

f. Nhiệm vụ khác

Thực hiện công tác An sinh xã hội, Truyền thông và Văn hóa doanh nghiệp theo đúng các Chỉ thị, Quy định của cấp có thẩm quyền, trên cơ sở đảm bảo phù hợp và hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị.

Tiếp tục tập trung công tác triển khai chuyên đổi số, xây dựng chiến lược tổng thể với việc xác định tầm nhìn số, lộ trình triển khai cụ thể và tích hợp, đồng bộ thông tin/dữ liệu hóa SXKD.

Xây dựng và tổ chức triển khai Kế hoạch an toàn, vệ sinh lao động theo quy định tại Luật An toàn, vệ sinh lao động hiện hành.

Xin trân trọng cảm ơn./.

TỔNG GIÁM ĐỐC

Nguyễn Duyên Hiếu