

DỰ THẢO

**BÁO CÁO
KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025
VÀ KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2026**

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG

Giám đốc Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific) báo cáo Đại hội đồng cổ đông kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2025 và kế hoạch năm 2026 của Công ty như sau:

I. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN KẾ HOẠCH NĂM 2025

1. Đặc điểm tình hình

1.1 Thị trường vận tải dầu quốc tế

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.

Về phía cung, sản lượng dầu thế giới tăng mạnh khi OPEC+ nói lỏng và huỷ bỏ chính sách cắt giảm tự nguyện từ quý 2/2025, nâng sản lượng phục hồi tổng cộng 2,9 triệu thùng/ngày; trong khi Mỹ, Brazil và Guyana tiếp tục mở rộng khai thác sản xuất. Trong khi 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. Trong đó, quốc gia có lượng tiêu thụ dầu mỏ lớn là Trung Quốc đang phải đối mặt với bài toán thuế quan từ Mỹ, đã giảm mạnh nhập khẩu sản phẩm dầu và đẩy tồn kho diesel, naphtha lên mức cao, kết quả là, 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.

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 ở các phân khúc, trong đó đáng chú ý là tàu dầu sản phẩm MR và LR – tạo áp lực đáng kể lên thị trường thuê tàu. 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 nguồn 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, hiện tại mức TC 1 năm của VLCC đạt 58.000–64.000 USD/ngày (tăng 55–56% so với cùng kỳ).

1.2 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.

1.3 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, 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.

2. Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2025

2.1. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2025

Với sự nỗ lực của Ban lãnh đạo và tập thể CBNV, Công ty Pacific đã chủ động, linh hoạt thực hiện các giải pháp nhằm tận dụng cơ hội thị trường đồng thời ứng phó với các khó khăn giúp bảo đảm hoạt động sản xuất ổn định, an toàn, hiệu quả và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch năm 2025 được giao, cụ thể là:

Đvt: Tỷ đồng

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2025	Thực hiện năm 2025	Tỷ lệ % hoàn thành
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4/3)
1	Doanh thu	1.850,00	2.478,11	134%
2	Lợi nhuận trước thuế	245,00	250,11	102%
3	Lợi nhuận sau thuế	196,00	198,48	101%
4	Nộp ngân sách nhà nước	61,40	87,41	142%

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

a. *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 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.

b. *Công tác quản lý, khai thác đội tàu của PVTrans theo Hợp đồng quản lý ủy thác*

Trên cơ sở hợp đồng vận chuyển giữa PVTrans và BSR, Pacific đã triển khai thực hiện tốt Hợp đồng ủy 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.

c. Dịch vụ kho chứa nổi FSO

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

d. 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.

2.3. Công tác đầu tư

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. Tuy nhiên, do diễn biến của thị trường không thuận lợi nên Công ty đã không thể giải ngân cho các dự án đầu tư như dự kiến, cụ thể:

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 và giá neo cao 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.

2.4. 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.

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

✓ **Về công tác 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.

✓ **Về 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.

✓ **Về 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.

2.6. 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.

3. Đánh giá kết quả đạt được

Mặc dù năm 2025, thị trường vận tải biển có những khó khăn và thách thức nhất định, tuy nhiên với sự quyết tâm, đoàn kết của tập thể Lãnh đạo trong công tác quản lý, điều hành và sự nỗ lực của người lao động, Pacific đã đạt được những kết quả nổi bật, cụ thể là:

- Hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh 2025, với doanh thu đạt 134% kế hoạch được giao, lợi nhuận sau thuế đạt 101% kế hoạch năm, nộp ngân sách Nhà nước đạt 145% so với 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 các bên liên quan 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.
- Năm 2025 là năm thứ 8 liên tiếp Công ty nằm trong top 500 doanh nghiệp có lợi nhuận tốt nhất Việt Nam, lần thứ 7 đạt Top 10 Công ty uy tín ngành logistics, vận tải hàng hóa, lọt vào Top 10 Nơi làm việc tốt nhất Việt Nam ngành vận tải và là một trong số ít các đơn vị được vinh danh “Doanh nghiệp đạt chuẩn văn hoá kinh doanh Việt Nam” năm 2025 ở mức độ Tiên bộ.

II. PHƯƠNG HƯỚNG NHIỆM VỤ KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2026

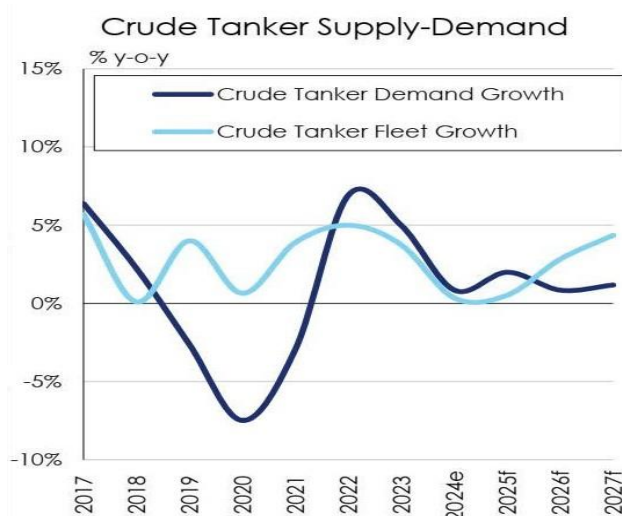
1. Dự báo đặc điểm tình hình

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.

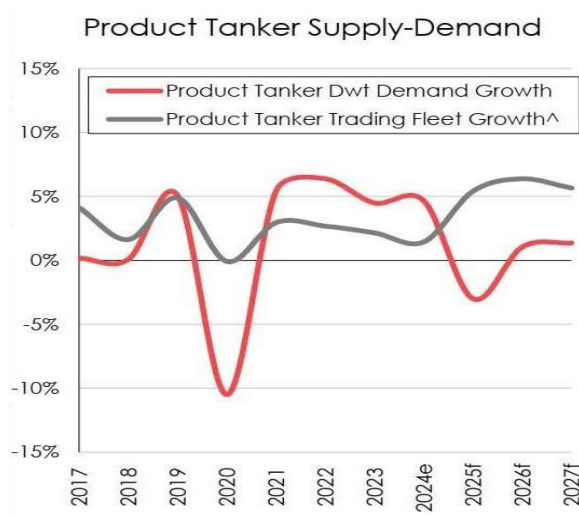
Đối với thị trường dầu thô, dự báo cho thấy nhu cầu dầu thế giới tăng trưởng khoảng 0,7% trong năm 2026, đạt mức khoảng 104,3 triệu thùng/ngày. Động lực chủ yếu đến từ các quốc gia ngoài tổ chức hợp tác phát triển (OECD) như Trung Quốc, Ấn Độ và Brazil. Trong khi nhu cầu tại các nước OECD dự kiến sẽ 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



Nguồn: Clarksons Research

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.

Đối với thị trường trong nước, năm 2026, NMLD Dung Quất dự kiến hoạt động ở mức 108-110% công suất thiết kế (công suất phần đầu 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.

Mặc dù vậy, nhìn chung thị trường vận tải dầu mỏ sẽ còn những biến động phụ thuộc vào thực tế triển khai các chính sách kinh tế từ những quốc gia có sức ảnh hưởng lớn và tình hình địa chính trị các khu vực trên thế giới.

2. Các chỉ tiêu kế hoạch SXKD năm 2026

Trên cơ sở dự báo, đánh giá tình hình thị trường trong nước và quốc tế, Pacific xây dựng kế hoạch SXKD năm 2026 với các chỉ tiêu dự kiến 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
6	Tỷ lệ chia cổ tức từ KQKD năm 2026 dự kiến	10%

3. Kế hoạch đầu tư năm 2026

Năm 2026, Pacific sẽ tiếp tục bám sát chặt chẽ thị trường mua bán tàu, hoàn thiện các thủ tục và điều kiện sẵn sàng về nguồn vốn, với mục tiêu hoàn thành danh mục đầu tư theo kế hoạch, cụ thể như sau:

Đvt: Triệu USD

Stt	Tên dự án đầu tư	KH đầu tư năm 2026		
		Tổng mức đầu tư	Trong đó gồm	
			Vốn CSH	Vốn vay +khác
1	Đầu tư 01 tàu dầu thô Aframax số 2 trọng tải đến 120.000 DWT	56,50	17,08	39,42
2	Đầu tư 01 tàu dầu thô Aframax số 3 trọng tải đến 120.000 DWT hoặc 02 tàu MR1/MR2 tàu dầu/hóa chất trọng tải đến 55.000 DWT	59,50	18,11	41,39
	Tổng mức đầu tư	116,00	35,19	80,81

4. Nhiệm vụ trọng tâm

a. Về sản xuất kinh doanh

- 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.

- Tiếp tục quản lý, khai thác an toàn tàu chứa xuất dầu thô (FSO) PVN Đại Hùng Queen phục vụ cho mỏ Đại Hùng.

- Làm việc với các bên liên quan và Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn (NSRP) để thúc đẩy tiến độ thực hiện COA và sẵn sàng nguồn lực tham gia vận chuyển dầu thô dài hạn cho NSRP bằng tàu VLCC.

- Tăng cường tìm kiếm và mở rộng phát triển các dịch vụ mới.

b. Về công tác đầu tư

Tiếp tục bám sát chặt chẽ thị trường vận tải, thị trường mua bán tàu (SnP), chủ động cập nhật và triển khai kế hoạch đầu tư mở rộng đội tàu, đặc biệt là các phân khúc tàu Aframax, tàu dầu hóa chất MR theo đúng kế hoạch.

c. Về công tác quản lý, quản trị

- Hoàn thiện hệ thống quy trình, quy chế đáp ứng yêu cầu quản trị và định hướng ESG; cập nhật nâng cấp hệ thống quản lý tàu theo tiêu chuẩn quốc tế đáp ứng yêu cầu của khách hàng, từng bước cải thiện điểm hệ thống TMSA với sự công nhận/đánh giá của các big Oil Majors.

- Tăng cường triển khai khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ trong sản xuất và quản lý để nâng cao năng suất lao động và năng cao hiệu năng và hiệu quả các nguồn lực trong công ty.

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

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

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

5. Các giải pháp thực hiện kế hoạch năm 2026

5.1 Giải pháp về thị trường và khai thác đội tàu

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

- 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 còn nhiều rủi ro và khó lường.

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

5.2 Giải pháp về đầu tư và phát triển đội tàu

- Hoàn thành thủ tục đầu tư các dự án 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.

5.3 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.

5.4 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.

5.5 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.

5.6 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.

Trên đây là nội dung của Báo cáo Tổng kết hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2025 và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2026 của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương.

Xin trân trọng cảm ơn.

GIÁM ĐỐC

Hoàng Đức Chính