

TP. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 05 năm 2025

BÁO CÁO

TỔNG KẾT HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2024 VÀ KẾ HOẠCH NĂM 2025 CỦA CÔNG TY CP GLOBAL TANKER

Kính thưa đại hội.

Đầu tiên, tôi xin báo cáo tình hình sản xuất kinh doanh năm 2024 vừa qua của Công ty cổ phần Global Tanker như sau:

I. TỔNG KẾT HOẠT ĐỘNG SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2024

1. Tổng quan về tình hình thị trường

Năm 2024 là một năm khá thuận lợi cho thị trường vận tải xăng dầu khi giá cước thị trường tương đối tốt, đặc biệt là 3 tháng đầu năm 2024. Tuy nhiên, sang quý 2, thị trường có sự chững lại và tiếp tục lao dốc cho đến hết năm. Nguyên nhân được cho là do sự suy giảm của nền kinh tế toàn cầu, lần lượt ghi nhận các mức tăng trưởng 3.0% vào năm 2023 và 2.9% vào năm 2024. Trong đó, nền kinh tế lớn thứ 2 thế giới là Trung Quốc cũng ghi nhận mức tăng trưởng chậm lại từ 5.2% năm 2023 xuống còn 5.0% năm 2024.

Căng thẳng địa chính trị tiếp tục phủ bóng lên môi trường kinh tế toàn cầu. Ở châu Âu, xung đột Nga – Ukraine kéo dài khiến giá lương thực và năng lượng biến động mạnh. Ở Trung Đông, xung đột Israel-Iran, Israel-Palestine, Yemen-Houthi không chỉ làm giá năng lượng biến động mạnh mà còn ảnh hưởng đến những tuyến hàng hải quan trọng bậc nhất thế giới đi qua Biển Đỏ và vịnh Ả Rập. Ở châu Á, nội chiến, biểu tình, đảo chính xảy ra ở khắp nơi như ở Hàn Quốc, Myanmar, đều dự báo cho một tương lai bất ổn của nền kinh tế và chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu.

Năm 2024 chứng kiến sự bùng nổ của xe điện thay thế cho xe chạy bằng xăng dầu ở Trung Quốc, Châu Âu và Bắc Mỹ, sự chuyển đổi dùng nhiên liệu sạch như LNG, Methanol thay thế cho dầu diesel và sự hưởng ứng toàn cầu về việc cắt giảm khí thải và trung hòa carbon của Tổ chức hàng hải quốc tế IMO đối với ngành tàu biển đang tạo ra sự sụt giảm lên nhu cầu tiêu thụ xăng dầu toàn cầu, đồng thời tạo áp lực cho các chủ tàu phải đổi mới thiết bị, máy móc, dẫn đến chi phí đầu tư và vận hành tàu ngày một tăng cao.

Năm 2024 cũng là năm ghi nhận những cơn bão mạnh bất thường trên các vùng biển. Siêu bão Yagi đổ bộ vào miền Bắc nước ta vào tháng 9/2024 có cường độ mạnh nhất trong vòng 30 năm qua tại Việt Nam. Siêu bão đã làm cho nhiều tàu bè phải chuyển hướng, thay đổi kế hoạch và thậm chí, thiệt hại về người và phương tiện. Vào thời điểm này, tàu GT Peace đang lên đà ở nhà máy Nosco cũng bị hoãn kế hoạch 1 tuần do ảnh hưởng của siêu bão Yagi.

Năm 2024 cũng là một năm lịch sử ghi nhận nhiều cuộc bầu cử nhất từ trước đến nay trên toàn thế giới. Có hơn 2 tỷ người ở 50 quốc gia chiếm 60% GDP toàn cầu đã tham gia bầu cử trong năm 2024, trong đó có các quốc gia lớn như Mỹ, Nga, Ấn Độ và Mexico. Các cuộc bầu cử này có khả năng định hình lại chính sách kinh tế, thương mại và năng lượng toàn cầu.

Quay lại tình hình thị trường trong nước, năm 2024, GDP Việt Nam tăng 7.09%, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu ước tăng 3% so với năm 2023 nhờ vào sự tăng trưởng đột biến của ngành công nghiệp chế biến và xây dựng. Hai nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn hoạt động 110-120% công suất. Ngoài ra, năm 2024 ngành du lịch Việt Nam đón 17,5 triệu lượt khách, đánh dấu sự phục hồi hoàn toàn của lượng khách du lịch quốc tế về mức trước đại dịch Covid, góp phần kích cầu cho dòng nhiên liệu hàng không Jet A1.

2. Tổng quan về tình hình đội tàu

Tuy thị trường cước ở mức tốt nhưng năm 2024 lại là một năm có nhiều thách thức đối với đội tàu công ty khi mà có đến một nửa số tàu (3/6 con) có lịch lên đà sửa chữa vào cùng năm. Đó là tàu GT Peace vào tháng 8-9/2024, tàu GT Win vào tháng 11-12/2024 và GT Victory vào cuối tháng 12/2024.

Tuổi tàu trung bình của đội tàu vào năm 2024 là 18,83, vào loại tuổi già so với thông lệ của tàu dầu. Trong đó có 1 tàu đã 25 tuổi là tàu GT Equality chỉ có thể khai thác các tuyến nội địa và 1 tàu MR là GT Freedom đã trên 20 tuổi chỉ có thể khai thác ở khu vực Indonesia.

Bất chấp những khó khăn nêu trên, Công ty vẫn hoàn thành kế hoạch đề ra từ Đại hội cổ đông thường niên năm 2024 với doanh thu đạt 831 tỷ, đạt 103,88 % kế hoạch, riêng lợi nhuận trước thuế đạt 70,8 tỷ, đạt 101 % kế hoạch, nhờ vào hoạt động khai thác ổn định, không ngừng mở rộng thị trường, khách hàng và mặt hàng chuyên chở, đồng thời, làm tốt công tác kiểm soát chi phí đầu vào như chi phí sửa chữa, vật tư, quyết toán nhiên liệu, dầu nhớt theo đúng định mức.

Ngoài ra, Ban giám đốc Công ty đã phối hợp tích cực, toàn diện với Công ty quản lý tàu Allsea theo mô hình vừa độc lập, vừa hỗ trợ nhằm đảm bảo đội tàu luôn trong tình trạng tốt, đáp ứng được các yêu cầu ngày càng khắt khe của kho cảng và người thuê, đồng thời ứng dụng phần mềm quản lý hành trình (Marinetraffic) và hệ thống camera giám sát (CCTV) vào hoạt động khai thác, nhằm giảm thiểu tranh chấp hàng hóa tại cảng nhận và dỡ hàng.

3. Kết quả kinh doanh

STT	Kết quả	Năm 2024	Năm 2023	Tăng/giảm
1	Tổng Doanh thu	831 tỷ VNĐ	707 tỷ VNĐ	+17,54%
2	Lợi nhuận trước thuế	70,8 tỷ VNĐ	65 tỷ VNĐ	+10,8%

Sau đây, tôi xin trình bày về kế hoạch sản xuất kinh doanh của Công ty cổ phần Global Tanker năm 2025 như sau:

II. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025

1. Phân tích tình hình thị trường năm 2025

Nhiều chuyên gia dự báo giá dầu sẽ tiếp tục biến động mạnh trong năm 2025 do những bất ổn địa chính trị và sự thay đổi trong cung-cầu toàn cầu. Các xung đột đang diễn ra ở Trung Đông và chính sách thuế quan mới của Mỹ có thể dẫn đến sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng dầu. Khi điều này xảy ra, các tuyến vận chuyển truyền thống có thể bị ảnh hưởng, buộc các tàu phải điều chỉnh hành trình, thậm chí tạo ra những tuyến vận chuyển mới. Đối với Việt Nam, nhiều khả năng sẽ phải thúc đẩy nhập khẩu nhiều hơn từ Mỹ hoặc Nga, điều này sẽ làm thay đổi cơ cấu cước phí vận chuyển.

Tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam năm 2025 được dự báo ở mức 6,5% và tổng nhu cầu tiêu thụ xăng dầu dự kiến trên 25 triệu tấn, song hai nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn chỉ đáp ứng được tối đa 70% nhu cầu nội địa, dẫn đến việc phải nhập khẩu một lượng lớn xăng dầu thành phẩm. Điều này đảm bảo một nguồn cầu ổn định cho dịch vụ vận tải xăng dầu quốc tế đến Việt Nam trong năm 2025, đồng thời không loại trừ một nguồn cầu ngày một tăng cho dịch vụ vận chuyển xăng dầu nội địa từ các nhà máy này đến các cảng tiêu thụ trong cả nước.

Giá tàu sau một thời kỳ tăng mạnh đã có xu hướng chững lại và giảm nhẹ ở một số phân khúc như tàu MR trên 15 tuổi, song vẫn ở mức cao hơn rất nhiều so với thời điểm trước đại dịch. Giá tàu đóng mới ở Trung Quốc trở nên cạnh tranh hơn rất nhiều so với tàu đóng ở Nhật và Hàn Quốc, thậm chí cạnh tranh hơn so với tàu cũ xuất xứ từ hai quốc gia này. Mặt bằng lãi suất tiền vay bằng VND hiện đang rất tốt khoảng 8%/năm trong khi đồng USD giảm vị thế trong ngắn hạn và tăng giá trong dài hạn do chính sách thuế quan mới của Mỹ thì đây là cơ hội tốt để các chủ tàu Việt Nam có thể cân nhắc đầu tư đổi mới và mở rộng đội tàu.

Nguy cơ suy thoái kinh tế có thể xảy ra do chính sách thuế quan mới của Mỹ và sức tiêu thụ của thị trường Trung Quốc chững lại, sức hấp dẫn của AI (trí tuệ nhân tạo) lan rộng kéo theo nhiều việc làm bị mất, song nhiều công cụ mới ra đời, cùng với các công ước và luật pháp về bảo vệ môi trường ngày càng nghiêm ngặt khiến cho môi trường kinh doanh nói chung ẩn chứa nhiều rủi ro và thử thách hơn, thị trường vận tải xăng dầu nói riêng cũng ngày càng trở nên cạnh tranh khốc liệt hơn trước.

2. Mục tiêu nhiệm vụ trọng tâm trong năm 2025

Duy trì nguồn hàng với các khách hàng truyền thống ở trong và ngoài nước, tận dụng lợi thế sân nhà để khai thác tối đa nguồn hàng từ hai nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn, không ngừng mở rộng tệp khách hàng, tuyển hàng hải và loại hàng vận chuyển như hóa chất, dung môi bên cạnh xăng dầu để tối đa hóa doanh thu.

Tiếp tục phối hợp chặt chẽ để đưa Công ty quản lý tàu Allsea gia nhập hệ thống quản lý an toàn TMSA, nhằm đảm bảo cho các tàu của Công ty luôn hoạt động trong điều kiện kỹ thuật tốt nhất, được các khách hàng, kho cảng nước ngoài chấp nhận. Tiếp tục thực hiện chính sách thuyền viên hỗn hợp (bao gồm quốc tịch Việt Nam và nước ngoài), nói không với hao

hút hàng hóa, quản lý ngân sách sửa chữa và tiêu thụ vật tư, nhiên liệu, dầu nhớt theo đúng định mức. Chăm lo đời sống nhân viên trong công ty và thuyền viên dưới tàu.

Tiếp tục hoàn thiện hồ sơ pháp lý để đưa Công ty lên sàn chứng khoán Upcom. Năm 2023 vì một số lý do khách quan từ Ủy ban chứng khoán và nhu cầu tăng vốn để đầu tư tàu GT WIN nên kế hoạch lên sàn bị hoãn. Công ty đã nộp lại hồ sơ từ T04/2024 và hiện nay do quy định mới của Bộ Tài Chính vừa ban hành vào T5/2025 nên công ty phải rà soát và bổ sung hồ sơ lại theo yêu cầu của UBCK. Do đó, Công ty sẽ tiếp tục làm việc với UBCK để hoàn thành việc đưa công ty lên sàn UPCOM, dự kiến trễ nhất vào quý 4/2025.

Tiếp tục triển khai Nghị Quyết của Đại hội đồng cổ đông ngày 31/10/2024 về việc đóng mới 02 tàu dầu, hóa chất trọng tải 13.000 tấn ở Trung Quốc, với tổng vốn đầu tư hơn 900 tỷ đồng. Tính tới thời điểm hiện tại, công ty đã ký hợp đồng đóng mới 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải 13.100 tấn. Dự án đang trong giai đoạn thi công cắt tôn và dự kiến sẽ bàn giao cho Công ty vào Quý 1 năm 2026. Trong tương lai, công ty tiếp tục đầu tư thêm 02 tàu đóng mới trọng tải 7.500 tấn ở Trung Quốc hoặc Hàn Quốc, chuẩn bị thay thế cho tàu GT Equality đã quá già (đã 26 tuổi).

4. Chỉ tiêu kế hoạch tài chính năm 2025

STT	Chỉ tiêu SXKD	Kế hoạch năm 2025
1	Tổng doanh thu dự kiến	700 tỷ VNĐ
2	Lợi nhuận trước thuế	60 tỷ VNĐ

Tôi xin chân thành cảm ơn tới toàn thể Quý vị Cổ đông Công ty, chúc các Quý vị dồi dào sức khỏe, hạnh phúc và thành công.

Trân trọng cảm ơn.

CÔNG TY CỔ PHẦN GLOBAL TANKER

TM. BAN GIÁM ĐỐC



TRẦN VĂN NAM