

THAM LUẬN

VỀ CÁC GIẢI PHÁP TỐI ƯU NGUỒN LỰC, THÚC ĐẨY SẢN XUẤT KINH DOANH KHÂU SAU

- Kính thưa:
- Các đ/c Lãnh đạo Tập đoàn Dầu khí Việt Nam;
 - Các đ/c Đại biểu tham dự Hội nghị.

Lời đầu tiên cho phép tôi xin gửi tới các Đồng chí Lãnh đạo Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Quý vị Đại biểu lời chúc sức khỏe. Thay mặt Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí tôi xin trình bày tham luận về các giải pháp tối ưu nguồn lực, thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh của PVTrans nhằm đạt được các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh cao nhất trong năm 2023.

1. Phân tích, đánh giá về thị trường kinh doanh trong nước và quốc tế, những thuận lợi, khó khăn, các rủi ro có thể tác động đến hoạt động của PVTrans trong năm 2023:

1.1. Phân tích, đánh giá về thị trường kinh doanh trong nước và quốc tế:

- *Nhu cầu dầu, vận chuyển dầu thô, sản phẩm dầu, khí trong nước:*

Theo phân tích của một số chuyên gia, nền kinh tế Việt Nam nói chung năm 2023 phụ thuộc vào một số yếu tố như: diễn biến xung đột Nga - Ukraina, sự phục hồi của nền kinh tế toàn cầu, đặc biệt là các đối tác kinh tế lớn của Việt Nam. Thị trường năm 2023 đối với ngành vận tải biển được dự báo đứng trước nhiều thách thức. Cùng với đặc thù vận chuyển cho các đơn vị đầu mối trong nước, việc các NMLHD Nghi Sơn và NMLD Dung Quất (kế hoạch bảo dưỡng từ ngày 24/06 - 11/08/2023 hoặc tháng 03/2024) có kế hoạch bảo dưỡng sửa chữa sẽ ảnh hưởng nhiều đến nhu cầu và sản lượng vận chuyển trong nước. Theo số liệu thống kê từ hoạt động sản xuất kinh doanh thực tế các dịch vụ vận chuyển tại PVTrans, nhu cầu và sản lượng vận chuyển của các dịch vụ như sau:

- Sản lượng vận chuyển dầu thô nội địa năm 2022 đạt 5,7 triệu tấn. Tuy nhiên, dự kiến sản lượng vận chuyển nội địa trong năm 2023 chỉ khoảng 4,79 triệu tấn (trường hợp NMLD Dung Quất dừng bảo dưỡng trong năm 2023), tương đương mức giảm khoảng 16% so với năm 2022 và khoảng 5,5 triệu tấn (trường hợp NMLD Dung Quất dừng bảo dưỡng trong năm 2024).

- Tương tự, tại lĩnh vực vận tải dầu sản phẩm, tổng sản lượng vận chuyển trong nước cho PVOil và các khách hàng khác trong năm 2022 đạt khoảng 2,6 triệu tấn. Năm 2023 dự kiến sản lượng vận chuyển giảm còn khoảng 1,8 triệu tấn (trường hợp NMLD Dung Quất dừng bảo dưỡng trong năm 2023), tương đương mức giảm khoảng 31% so với năm 2022 và còn khoảng 2,0 triệu tấn (trường hợp NMLD Dung Quất dừng bảo dưỡng trong năm 2024), tương đương mức giảm khoảng 23% so với năm 2022.

- Đối với dịch vụ vận tải LPG, thị trường vận tải được dự báo duy trì ổn định hơn so với năm 2022 tuy nhiên sản lượng LPG bán ra thị trường vẫn duy trì ở mức thấp. Dự kiến khối lượng vận chuyển nội địa năm 2023 cho các khách hàng lớn như

PVGas Trading, BSR... đạt khoảng hơn 950.000 tấn, giảm khoảng 8% so với năm 2022 (1.025.249 tấn). Với dự báo gia tăng về số lượng tàu LPG của các chủ tàu vào năm 2023 sẽ gây áp lực trong việc duy trì vị thế thị trường của các đơn vị vận tải LPG.

- *Nhu cầu dầu, vận chuyển dầu thô, sản phẩm dầu, khí quốc tế:*

Cuộc khủng hoảng năng lượng toàn cầu trong năm 2022 khiến phần lớn các khu vực trên thế giới phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt nguồn cung trong khi giá dầu, khí đốt và điện tăng mạnh, cuộc khủng hoảng này đã dần hạ nhiệt, tuy nhiên vẫn còn tiếp diễn và được dự báo sẽ chưa thể kết thúc sớm trong năm 2023. Theo nhận định của Cơ quan năng lượng quốc tế (IEA), thị trường năng lượng 2023 sẽ có sự thắt chặt hơn khi Nga ngừng xuất khẩu dầu sang các quốc gia áp đặt mức giá trần, các thành viên OPEC+ với mong muốn duy trì giá dầu ổn định ở mức cao và sẵn sàng điều chỉnh chính sách đối với sản lượng dầu thô khai thác.

Nhu cầu dầu thô của thế giới trong năm 2023 sẽ tăng ở mức 2,2 triệu thùng ngày, tương đương mức 2,2% (theo OPEC), tuy nhiên mức dự báo này còn phụ thuộc vào một số yếu tố như triển vọng không chắc chắn của nền kinh tế thế giới, sự phục hồi mạnh mẽ của Trung Quốc (quốc gia có nhu cầu sử dụng và vận chuyển dầu thô hàng đầu) sau khi thay đổi chính sách zero Covid trước đây, điểm mấu chốt khác là tình hình căng thẳng địa chính trị Nga - Ukraine vẫn tiếp tục leo thang khi sự ủng hộ của các quốc gia Phương Tây ngày càng nhiều, kéo theo đó là các biện pháp cấm vận liên tục được áp dụng chống lại Nga, các lệnh cấm vận về dầu thô, sản phẩm dầu và việc áp dụng giá trần đối với các loại hàng hóa này đã và đang tác động đến thị trường tiêu thụ và vận chuyển chúng.

Theo số liệu thống kê và dự báo về nhu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Clarksons Research, đơn vị có uy tín hàng đầu về lĩnh vực vận tải biển, cụ thể:

Stt	Lĩnh vực vận tải	Năm 2022 (Billion tonnes mile)	Dự báo năm 2023 (Billion tonnes mile)	Tăng trưởng (2023/2022) (Billion tonnes mile)	Tăng trưởng đội tàu (2023/2022)
1	Dầu thô	7.718	10.325	6,2%	1,9%
2	Sản phẩm dầu/hóa chất	3.208	3.529	9,3%	0,4%
3	Hàng rời	28.457	28.909	2,0%	1,8%
4	LPG	643	668	3,9%	8,2%

Căn cứ trên số liệu thống kê, dự báo tại thời điểm tháng 01/2023 đối với nhu cầu về lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển của một số phân khúc tàu có sự cải thiện và tăng trưởng trong năm 2023, trên cơ sở về mối quan hệ cung cầu được dự báo trên thị trường vận tải của một số phân khúc tàu có sự ổn định và duy trì theo hướng hỗ trợ cho sự phục hồi của thị trường cước.

1.2. Những thuận lợi, khó khăn, các rủi ro có thể tác động đến hoạt động của PVTrans trong năm 2023:

- *Thuận lợi:*

- Với lĩnh vực hoạt động cốt lõi là vận tải dầu thô, sản phẩm xăng dầu/hoá chất và sản phẩm khí..., PVTrans chiếm thị phần lớn và đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng của ngành Dầu khí Việt Nam. Hiện PVTrans đảm nhiệm việc vận chuyển bằng đường biển toàn bộ dầu thô nội địa đầu vào của Nhà máy lọc dầu Dung Quất cho Công ty BSR; toàn bộ dầu sản phẩm của NMLD Dung Quất và NMLHD Nghi Sơn do Tổng công ty PVOil phân phối và vận chuyển một phần sản lượng xăng dầu (hàng gửi kho/chống tanks top) cho Chi nhánh PVNDP; toàn bộ sản phẩm LPG đầu ra của NMLD Dung Quất và các Nhà máy chế biến khí của PVGas sản xuất, cũng như LPG do PVGas nhập khẩu về phân phối tại thị trường nội địa...

- PVTrans có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực vận tải biển, dịch vụ hàng hải dầu khí, logistics...

- Quy mô và chất lượng tài sản của PVTrans ngày càng cải thiện sẽ đem lại lợi thế cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu phát triển ổn định, bền vững của PVTrans trong năm 2023 và thời gian tới.

- Chính sách cấm vận của các quốc gia Phương Tây lên ngành năng lượng Nga đã làm thay đổi lớn và dịch chuyển dòng chảy thương mại một số loại hàng hóa như khí LNG, dầu thô, sản phẩm dầu... đã thúc đẩy sự phục hồi của thị trường cước vận tải đối với các loại hàng hóa này. Nhu cầu và sự tăng trưởng về lượng dầu thô, sản phẩm dầu luân chuyển bằng lườn biển (billion tonne miles) có thể tăng trưởng nhanh trong năm 2023.

- Việc Trung Quốc thay đổi chính sách zero Covid và mở cửa nền kinh tế trở lại sẽ góp phần ổn định cho thị trường cước vận tải trong năm 2023.

- Với thế mạnh về thương hiệu uy tín, nguồn lực tài chính, kinh nghiệm, năng lực quản trị trong lĩnh vực vận tải biển sẽ là những lợi thế không nhỏ so với các đối thủ cạnh tranh khác để PVTrans có thể tận dụng được các cơ hội nhằm trẻ hóa, nâng cao năng lực đội tàu và chiếm lĩnh thị trường, từ đó tiếp tục khẳng định thương hiệu của PVTrans ở thị trường trong nước và quốc tế.

- *Khó khăn:*

- Tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu suy giảm, một số quốc gia, khu vực đã rơi vào tình trạng suy thoái kinh tế, nguy cơ suy thoái kinh tế toàn cầu đang hiện hữu sẽ tác động và làm ảnh hưởng đến nhu cầu tiêu thụ, vận chuyển hàng hóa trên thế giới.

- Việc FED tiếp tục duy trì chính sách tiền tệ để kiềm chế lạm phát đã làm thay đổi lãi suất đáng kể trên thị trường vốn Việt Nam cũng như quốc tế làm tăng chi phí tài chính ảnh hưởng đến việc đầu tư tàu của PVTrans trong giai đoạn 2022 - 2023.

- Tình hình lạm phát, khủng hoảng năng lượng đã làm cho giá sắt thép đầu vào của ngành công nghiệp đóng tàu tăng mạnh cùng với đó một số phân khúc tàu có giá cước phục hồi mạnh, kéo theo đó là giá tàu của các phân khúc này tăng cao trong thời gian qua dẫn đến công tác chuẩn bị đầu tư và tìm mua tàu phù hợp đảm bảo hiệu quả dự án gặp nhiều khó khăn.

- Bất ổn, căng thẳng về chính trị - kinh tế với diễn biến khó lường đã và đang ảnh hưởng đến một số lĩnh vực kinh tế trên thế giới.

- NMLD Dung Quất (có thể dừng bảo dưỡng trong năm 2023 hoặc 2024) và NMLHD Nghi Sơn dự kiến dừng hoạt động để bảo dưỡng định kỳ, theo đó, sẽ giảm sản lượng vận chuyển dầu, khí nội địa của PVTrans trong năm 2023.

2. Các nguồn lực hiện có của PVTrans và các nguồn lực của đơn vị trong ngành, ngoài ngành có thể huy động thêm trong năm 2023:

Tổng công ty PVTrans hiện đang sở hữu và khai thác đội tàu gồm 41 chiếc (03 tàu dầu thô, 16 tàu chở dầu/hóa chất, 16 tàu LPG và 06 tàu hàng rời) và 02 FSO/FPSO, với tổng trọng tải 1,21 triệu DWT. Ngoài ra, PVTrans đang có những hợp đồng huy động phương tiện, hợp tác khai thác với các chủ tàu bên ngoài để có thể huy động nhiều tàu, đa dạng về chủng loại và trọng tải, đáp ứng linh hoạt nhu cầu vận chuyển trong nước và quốc tế.

Bên cạnh thế mạnh về vận tải biển, PVTrans đang cung cấp dịch vụ hàng hải dầu khí bao gồm cung cấp tàu chứa FSO, cung cấp dịch vụ O&M cho một số dự án FSO, FPSO cho đối tác trong nước và nước ngoài. Với đội ngũ lãnh đạo nhiều kinh nghiệm và lực lượng lao động có năng lực, các dịch vụ của PVTrans/PVTrans OFS đã được khách hàng, đối tác trong và ngoài nước đánh giá là nhà cung cấp dịch vụ dầu khí uy tín đáng tin cậy.

Về con người: Hiện nay hệ thống quản lý của PVTrans đã ngày càng được hoàn thiện. Các quy trình, quy chế, quy định được ban hành gắn kết với công tác sản xuất kinh doanh. Đội ngũ lãnh đạo, quản lý khai thác, quản lý kỹ thuật thuyền viên đều đã có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải trong nước cũng như quốc tế. Nhờ đó trong các năm vừa qua, PVTrans ngoài việc duy trì giữ vững thị phần vận tải trong nước còn tham gia thị trường vận tải quốc tế (hiện nay gần 80% đội tàu của PVTrans đang khai thác tại thị trường quốc tế).

3. Các giải pháp cụ thể, khả thi hoàn thành các mục tiêu, chỉ tiêu sản xuất kinh doanh năm 2023:

- Tổ chức khai thác tàu phù hợp, đảm bảo vận chuyển an toàn, kịp thời nguyên liệu dầu thô đầu vào, sản phẩm dầu và khí đầu ra của NMLD Dung Quất, của NMLHD Nghi Sơn và các ĐVTV khác trong Tập đoàn theo các hợp đồng ký kết.

- Quản lý khai thác an toàn, hiệu quả đội tàu vận tải dầu thô, vận tải dầu/hóa chất, vận tải khí LPG và vận tải hàng rời của PVTrans trên thị trường trong nước và quốc tế.

- Củng cố, nâng cao năng lực quản lý tàu, tăng cường công tác giám sát kỹ thuật, có kế hoạch sửa chữa và bảo dưỡng hợp lý nhằm hạn chế thời gian dừng tàu vì yếu tố kỹ thuật. Đảm bảo tổ chức sửa chữa định kỳ các tàu trong thời gian và ngân sách phê duyệt, đảm bảo chất lượng, hiệu quả, đáp ứng yêu cầu khai thác. Quản lý chặt chẽ chi phí sửa chữa, hoàn thiện và rà soát các định mức kinh tế kỹ thuật, đặc biệt là các định mức về tiêu thụ nhiên liệu, vật tư, chi phí sửa chữa nhằm tăng cường tiết giảm chi phí.

- 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 Nguyệt.

- Duy trì ổn định các hoạt động kinh doanh khác trên cơ sở đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn.

- Đẩy mạnh công tác dự báo thị trường, thường xuyên cập nhật các kịch bản và đề xuất giải pháp sẵn sàng ứng phó với biến động của thị trường bằng các nguồn lực hiện có, bám sát chỉ tiêu mục tiêu, nhiệm vụ được giao để triển khai thực hiện trong bối cảnh bất ổn chính trị và nguy cơ suy thoái kinh tế toàn cầu.

- Cập nhật tình hình triển khai các chuỗi liên kết trong Tập đoàn để tìm kiếm cơ hội tham gia cung cấp các dịch vụ mà PVTrans có thể mạnh.

- Nỗ lực nâng cao công tác quản trị, đặc biệt quản lý chi phí thông qua việc tối ưu hóa cơ cấu tổ chức, mô hình quản lý, cắt giảm chi phí không cấp bách, đàm phán giãn thời gian thanh toán, giảm giá với các hợp đồng hàng hóa dịch vụ đã ký kết.

4. Các kiến nghị, đề xuất của PVTrans với cơ quan có thẩm quyền, với Tập đoàn để đạt được mục tiêu, chỉ tiêu sản xuất kinh doanh năm 2023:

Với vai trò là một mắt xích trong chuỗi sản xuất của ngành Dầu khí từ khâu khai thác, chế biến, tồn trữ, vận chuyển đến quá trình phân phối tiêu thụ sản phẩm, để phù hợp với định hướng đầu tư đội tàu theo kế hoạch phát triển đã được phê duyệt và tạo điều kiện cho PVTrans có thể tiếp tục phát triển ổn định trong thời gian tới, kính đề nghị Lãnh đạo Tập đoàn quan tâm, chỉ đạo và hỗ trợ các nội dung sau:

- **Đối với dịch vụ vận tải dầu thô:**

- + Vận chuyển cho NMLD Dung Quất: Bên cạnh việc tiếp tục thực hiện hợp đồng vận chuyển dầu thô nội địa đã ký kết với Công ty BSR, với năng lực và kinh nghiệm vận chuyển trên thị trường quốc tế trong nhiều năm qua, kính đề nghị Tập đoàn có ý kiến chỉ đạo để PVTrans có thể tham gia công tác vận chuyển dầu thô nhập khẩu để phục vụ hoạt động của Nhà máy.

- + Vận chuyển cho NMLHD Nghi Sơn: NSRP đã có thay đổi trong chính sách đối với tàu vận chuyển dầu thô (yêu cầu phải có tàu do PVTrans sở hữu) nên việc cung cấp dịch vụ vận chuyển cho Nhà máy của PVTrans phải tạm dừng trong thời gian vừa qua. Do đó kính đề nghị Tập đoàn xem xét hỗ trợ làm việc với các đối tác trong liên doanh NSRP để PVTrans được tiếp tục tham gia cung cấp dịch vụ vận chuyển dầu thô nhập khẩu cho NMLHD Nghi Sơn bằng size tàu VLCC, với khối lượng vận chuyển tương đương với tỷ lệ vốn góp của Tập đoàn tại liên doanh.

- **Đối với dịch vụ vận tải than cho các NMNĐ của Tập đoàn:**

- + Vận tải cho NMNĐ Thái Bình 2: Hiện nay TKV đã chào thầu vận chuyển cho NMNĐ Thái Bình 1+2 với khối lượng 450.000 tấn (chiếm khoảng 9,18% nhu cầu tiêu thụ của 02 Nhà máy), PVTrans có tham gia nhưng không trúng thầu. Để có thể chủ động trong công tác vận chuyển và đầu tư phương tiện, với vai trò là Bên mua

than, kính đề nghị Tập đoàn hỗ trợ làm việc với TKV theo phương án TKV giao cho PVTrans vận chuyển từ 30 - 50% khối lượng than cung ứng cho NMNĐ Thái Bình 2, tương tự như phương thức mà TKV đang thực hiện đối với NMNĐ Vũng Áng 1 (TKV phân bổ khối lượng than không qua đấu thầu còn lại cho các đơn vị vận tải có tham gia đấu thầu).

+ Vận tải cho NMNĐ Sông Hậu 1: NMNĐ Sông Hậu 1 đã mời thầu cung cấp than giai đoạn 2023 - 2024, tuy nhiên các đối tác của PVTrans (Tập đoàn Mitsui Nhật Bản và Tập đoàn Adani Ấn Độ) không thể tham gia hoặc không đáp ứng được thông số than (coal spec) của gói thầu này. Do đó, trong giai đoạn năm 2023 - 2024, PVTrans kính đề nghị Tập đoàn xem xét chỉ đạo Ban QLDA trong việc làm việc với các Nhà thầu/Đơn vị cung ứng than tạo điều kiện để PVTrans sử dụng từ 01 - 02 tàu có tải trọng 10.000 DWT với điều kiện kỹ thuật hoàn toàn đáp ứng được các yêu cầu của Nhà máy để tham gia chuyển tải một phần lượng hàng với giá cước và điều kiện hợp đồng tương tự với các bên đang thực hiện.

- **Đối với việc tàu dầu thô của PVTrans vào làm hàng tại mỏ Sư Tử Đen:** Theo quy định của pháp luật Việt Nam và hầu hết các Oil Major lớn trên thế giới (như PTT, Vitol,...), các mỏ ngoài khơi Việt Nam (trừ mỏ Sư Tử Đen) và nhiều kho cảng/mỏ dầu trên thế giới đều không có quy định về giới hạn độ tuổi của tàu dầu thô vào nhận hàng tại mỏ (trước đây mỏ Sư Tử Đen cũng đã từng cho phép các tàu double hull dưới 20 tuổi vào nhận hàng tại mỏ). Do vậy, PVTrans kính đề xuất và kiến nghị Tập đoàn hỗ trợ chỉ đạo với Nhà điều hành mỏ Sư Tử Đen - Cửu Long JOC xem xét chấp thuận cho các tàu dầu thô của PVTrans đến 20 tuổi (thay vì đến 15 tuổi như hiện nay) được vào mỏ Sư Tử Đen nhận dầu thô vận chuyển cho NMLD Dung Quất.

- Kính đề nghị Tập đoàn tiếp tục chỉ đạo các Đơn vị thành viên trong việc nhanh chóng xây dựng, hoàn thiện mô hình tổ chức quản lý lĩnh vực dịch vụ nhằm nâng cao chất lượng và tối ưu hóa nguồn lực của trong chuỗi giá trị của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.

Trên đây là nội dung tham luận cũng như các kiến nghị, đề xuất của PVTrans xin trình bày và báo cáo với Lãnh đạo Tập đoàn và toàn thể Hội nghị. Xin trân thành cảm ơn và kính chúc toàn thể quý vị Đại biểu mạnh khỏe và thành công, chúc Hội nghị thành công tốt đẹp.

Trân trọng cảm ơn./.