

**CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI
KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM**

Số: 09/TB-HĐQT

V/v: Thông báo tổ chức Đại hội đồng
cổ đông bất thường năm 2020

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

TP. HCM, ngày 26 tháng 10 năm 2020

Kính gửi: - Ủy ban chứng khoán Nhà nước;
- Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội;
- Trung tâm lưu ký chứng khoán Hà Nội – CN TP. HCM

Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam (PCT) xin được gửi tới Quý cơ quan lời chào trân trọng và cảm ơn sự giúp đỡ của Quý cơ quan trong thời gian qua. Đồng thời, PCT xin thông báo tới Quý cơ quan việc tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020 với nội dung như sau:

1. **Thời gian:** Khai mạc lúc 09h00, ngày 06/11/2020 (đăng ký từ 08h30).
2. **Địa điểm tổ chức Đại hội:** Khu dịch vụ số 04, Tầng 6, Tháp R2, Cao ốc The Everrich, số 968 Đường 3/2, Phường 15, Quận 11, Tp. Hồ Chí Minh.
3. **Nội dung Đại hội:** Xem xét phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.
4. Đề đăng ký tham dự Đại hội:

Để đảm bảo Đại hội đồng cổ đông được tổ chức chu đáo và thành công, Ban tổ chức Đại hội đề nghị Quý cổ đông vui lòng thông báo việc tham dự cuộc họp ĐHĐCĐ hoặc uỷ quyền tham dự ĐHĐCĐ theo mẫu đính kèm **trước 16 giờ ngày 02/11/2020** qua fax, email hoặc qua địa chỉ sau:

- Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
- Khu dịch vụ số 04, Tầng 6, Tháp R2, Cao ốc The Everrich, số 968 Đường 3/2, Phường 15, Quận 11, Thành phố Hồ Chí Minh
- Điện thoại: 028. 62582330; Số fax: 028. 62582334
- Người liên hệ: Bà Nguyễn Diệu Hoa – Người phụ trách quản trị công ty;
Số máy lẻ: 509; Email: hoa.nd@pct.com.vn

Cổ đông có thể truy cập tại website của Công ty: www.pct.com.vn để tham khảo các tài liệu và thông tin cần thiết về Đại hội.

Vậy Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam trân trọng thông báo và đề nghị Quý cơ quan đăng tải thông tin trên tại trang thông tin điện tử của Quý cơ quan để các nhà đầu tư được biết.

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Thị Hồng Thủy

**THƯ MỜI
THAM DỰ ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2020**

Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam (PCT) xin trân trọng thông báo và kính mời Quý cổ đông về tham dự Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2020 với các thông tin chi tiết như sau:

Tên cổ đông:

Địa chỉ:

Số cổ phần sở hữu: cổ phần

1. **Thời gian:** Khai mạc lúc 09h00, ngày 06/11/2020 (đăng ký từ 08h30).
2. **Địa điểm tổ chức Đại hội:** Khu dịch vụ số 4, tầng 6, tháp R2, cao ốc The Everrich, số 968 đường 3/2, phường 15, quận 11, TP. Hồ Chí Minh.
3. **Thành phần tham dự:** Tất cả các cổ đông sở hữu cổ phần phổ thông của PCT theo danh sách chốt ngày 15/10/2020 do Trung tâm lưu ký chứng khoán Việt Nam cung cấp.
4. **Thủ tục tham dự Đại hội:**
 - Cổ đông là cá nhân: khi đến tham dự Đại hội, vui lòng mang theo Giấy mời và bản gốc CMND (nếu là cá nhân mang quốc tịch Việt Nam) hoặc bản gốc Hộ chiếu (nếu là cá nhân mang quốc tịch nước ngoài).
 - Cổ đông là pháp nhân: khi đến tham dự Đại hội, vui lòng mang theo Giấy mời và giấy tờ chứng minh người đại diện theo pháp luật của tổ chức (Bản gốc giấy phép của tổ chức và bản gốc giấy tờ cá nhân của người đại diện).
5. Trường hợp Quý cổ đông không thể trực tiếp tham dự có thể ủy quyền cho người khác tham dự Đại hội theo mẫu giấy ủy quyền đính kèm và cung cấp bản sao có chứng thực chứng minh nhân dân hoặc hộ chiếu của người ủy quyền cho người được ủy quyền.
6. **Nội dung Đại hội:**

Xem xét phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.
7. Để thuận tiện cho việc sắp xếp, tổ chức và đón tiếp, Quý cổ đông vui lòng thông báo việc tham dự cuộc họp ĐHĐCĐ hoặc ủy quyền tham dự ĐHĐCĐ theo mẫu đính kèm **trước 16 giờ ngày 02/11/2020** qua fax, email hoặc qua địa chỉ sau:
 - Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
 - Khu dịch vụ số 04, Tầng 6, Tháp R2, Cao ốc The Everrich, số 968 Đường 3/2, Phường 15, Quận 11, Thành phố Hồ Chí Minh

- Điện thoại: 028. 62582330; Số fax: 028. 62582334
 - Người liên hệ: Bà Nguyễn Diệu Hoa – Người phụ trách quản trị công ty; Số máy lẻ: 509; Email: hoa.nd@pct.com.vn
8. Các tài liệu liên quan đến ĐHĐCĐ bất thường năm 2020 Quý cổ đông vui lòng xem tại trang website của Công ty: www.pct.com.vn.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Thị Hồng Thúy



**CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI
KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

....., ngày tháng năm 2020

**GIẤY ỦY QUYỀN THAM DỰ VÀ BIỂU QUYẾT TẠI
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2020**

Kính gửi: Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam

Tên cổ đông:.....

CMND số (cá nhân):..... Nơi cấp:..... Ngày cấp:.....

Mã số doanh nghiệp số hoặc Giấy phép thành lập (tổ chức):

Địa chỉ:

Điện thoại:

Số cổ phần có quyền biểu quyết:

Đồng ý uỷ quyền cho:

Ông/Bà:

CMND số:..... Nơi cấp:..... Ngày cấp:.....

Địa chỉ:

Điện thoại:

Số cổ phần được uỷ quyền:

Hoặc uỷ quyền cho Chủ tịch Hội đồng quản trị hoặc Giám đốc Công ty như sau:

(Quý cổ đông vui lòng đánh dấu (x) vào người được uỷ quyền và ghi rõ số lượng cổ phần được uỷ quyền)

TT	Họ và tên	Chức danh	Người được uỷ quyền	Số CP uỷ quyền
01	Nguyễn Thị Hồng Thúy	Chủ tịch HĐQT		
02	Võ Ngọc Phụng	Giám đốc		

Nội dung uỷ quyền:

- Bên được uỷ quyền thay mặt Bên uỷ quyền tham dự và biểu quyết các vấn đề tại Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2020 và không được uỷ quyền lại cho bên thứ ba.
- Bên uỷ quyền chịu trách nhiệm đối với mọi hành vi của người được uỷ quyền thực hiện trong phạm vi được uỷ quyền.
- Giấy uỷ quyền có hiệu lực kể từ ngày ký và chấm dứt hiệu lực khi kết thúc Đại hội.

BÊN ỦY QUYỀN

BÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT

Kính gửi: Đại hội đồng Cổ đông Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam

Sau thời gian dài khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid 19, thị trường vận tải biển nội địa cuối năm 2020 bắt đầu có dấu hiệu khởi sắc khi sản lượng tăng cao. Thị trường vận chuyển LPG được dự báo sẽ cải thiện vào cuối năm nay do nhu cầu đã tăng trở lại.

Năm 2019, 2020, Công ty đã thực hiện cung cấp dịch vụ quản lý tàu cho các chủ tàu trong nước và quốc tế đối với hầu hết các loại tàu: tàu hàng, tàu gas, tàu hóa chất, ... Đồng thời Công ty cũng thực hiện thuê bareboat và trực tiếp khai thác đối với các tàu Golden Sea, Golden Bay, Lady Roxana, Celia, ...

Sau 2 năm hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, Công ty đã xây dựng được một đội ngũ nhân sự quản lý, khai thác tàu có chuyên môn, có kinh nghiệm với mong muốn làm việc gắn bó lâu dài với Công ty. Công ty cũng xây dựng được hệ thống quản lý an toàn tàu biển đáp ứng được yêu cầu của các tổ chức đăng kiểm trong nước và quốc tế.

Để phát huy được hết các tiềm lực nội tại của Công ty và tận dụng được sự phục hồi của thị trường vận tải trong nước và quốc tế giai đoạn 2021 - 2025, Ban điều hành nhận thấy việc đầu tư xây dựng đội tàu cho Công ty song song với việc cung ứng dịch vụ quản lý tàu cho các chủ tàu là hết sức cần thiết. Và đây là thời điểm phù hợp để đầu tư khi giá tàu trên thị trường thấp, đồng thời sẽ tận dụng được các cơ hội ngay khi thị trường vận tải biển phục hồi sau đại dịch.

Chính vì vậy, Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét phương án đầu tư 02 tàu chở LPG:

- Tàu Celia:
 - Số IMO: 9032264
 - Quốc tịch/Cảng đăng ký: Cameroon/PANAMA
 - Trọng lượng: 5.140 MT (vào mùa hè khi boong trống)
 - Tuyển khai thác hiện tại: Công ty đang trực tiếp khai thác, chạy spot các tuyến từ Trung Đông tới Male, Nipah, Port Qasim
 - Giá chào bán: 3.100.000 USD (không bao gồm các loại thuế)
- Tàu Gas Sellan:
 - Số IMO: 9146572
 - Quốc tịch/ Cảng đăng ký: Việt Nam/ Hải Phòng
 - Trọng lượng: 5.140 MT (vào mùa hè khi boong trống)
 - Tuyển khai thác hiện tại: Chủ tàu đang khai thác tuyến Mai, Dubai, Singapore tới Weifang, Trung Quốc. Công ty đang là nhà quản lý.

Giá chào bán: 5.900.000 USD (không bao gồm các loại thuế)

Đính kèm là Báo cáo nghiên cứu khả thi của dự án.

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét:

- Phê duyệt đầu tư Tàu Celia (Số IMO: 9032264) và Tàu Gas Sellan (Số IMO: 9146572)

- Ủy quyền cho HĐQT tiến hành các thủ tục cần thiết để hoàn thành việc đầu tư 02 tàu nói trên.

Trân trọng kính trình.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM.HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Hồng Thúy

BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI DỰ ÁN ĐẦU TƯ 02 TÀU CHỖ GAS TRỌNG TẢI 5.000 - 7.000 DWT

I. CĂN CỨ PHÁP LÝ:

- Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Nghị quyết số 50/NQ-PCT-HĐQT ngày 26/09/2018 của HĐQT Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam về việc phê duyệt tái cấu trúc lĩnh vực kinh doanh.

II. GIỚI THIỆU DỰ ÁN:

- Tên dự án: Đầu tư 02 tàu hàng chở gas trọng tải 5.000 - 7.000 DWT
- Hình thức đầu tư: mua sắm trực tiếp bằng nguồn vốn tự có
- Thời gian dự kiến đầu tư: tháng 11/2020.
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và hóa chất Việt Nam.
- Đơn vị vận hành khai thác: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và hóa chất Việt Nam.

III. PHÂN TÍCH THỊ TRƯỜNG

1. Thị trường vận tải biển thời điểm hiện tại

a. Vận tải biển nội địa khởi sắc xuất hiện nhiều “điểm sáng”

- Sau một thời gian dài khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid 19, thị trường vận tải biển cuối năm 2020 bắt đầu có dấu hiệu khởi sắc khi sản lượng tăng cao.



- *Tăng trưởng tốt*

Theo báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, thời gian qua lĩnh vực vận tải biển giữ được đà tăng trưởng tốt, khối lượng hàng thông qua cảng biển do đội tàu Việt Nam vận chuyển đạt hơn 81 triệu tấn, tăng 16% so với cùng kỳ năm 2018. Trong đó, khối lượng hàng container thông qua cảng của đội tàu biển Việt Nam đạt 1,2 triệu Teus, tăng 5% so với cùng kỳ năm trước.

Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện đã đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời... Hàng hóa vận chuyển nội địa chủ yếu là các mặt hàng gia dụng, lương thực, than, vật liệu xây dựng, thiết bị máy móc, container, xăng dầu, hàng hóa tổng hợp...

Đối với vận tải biển quốc tế hiện đang đảm nhận vận chuyển khoảng 7% thị phần và chủ yếu vận tải các tuyến gần như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á. Đội tàu container Việt Nam hoạt động chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á, một số tàu hàng rời đã vận tải hàng hóa trên các tuyến châu Âu.

Để có được kết quả này, ông Nguyễn Đình Việt - Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đánh giá, thời gian qua đội tàu biển Việt Nam đã có những bước cải thiện đáng kể, đội tàu phát triển theo hướng chuyên dụng hóa, đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa trong nước. Cụ thể, đội tàu container Việt Nam tăng trưởng khá tốt, số lượng tàu tăng từ 19 tàu trong năm 2013 lên 39 tàu năm 2019.

Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và Phát triển Liên hiệp quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Đồng thời, tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam là 15,6 tuổi, trẻ hơn 5,2 tuổi so với thế giới (theo số liệu của UNCTAD, tuổi tàu bình quân của thế giới là 20,8 tuổi).

“Tuy vậy, đội tàu cũng chỉ đáp ứng được nhu cầu vận tải nội địa và vận tải hàng feeder tại một số nước trong khu vực, chưa tăng được thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu”, ông Việt cho biết.

Về dịch vụ hàng hải và logistics, thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy, cả nước hiện có khoảng 300.000 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh các ngành nghề liên quan đến lĩnh vực logistics, trong đó có khoảng 1.300 doanh nghiệp tham gia cung cấp các loại hình dịch vụ hàng hải và logistics; khoảng 30 doanh nghiệp logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam. Các công ty logistics của Việt Nam với số lượng nhiều nhưng chỉ chiếm thị phần tương đối nhỏ, chủ yếu thực hiện một số khâu dịch vụ trong chuỗi dịch vụ logistics hoặc làm đại lý cho hãng tàu biển nước ngoài.

b. Thị trường vận tải biển quốc tế tăng dần trở lại:

Thị trường vận chuyển LPG đã bị ảnh hưởng kể từ đầu năm nay với giá cước giảm đáng kể do gián đoạn thương mại do sự bùng nổ của đại dịch Covid-19. Các nhà điều hành và nhà phân tích giữ quan điểm lạc quan thận trọng rằng thị trường có thể tăng từ năm tới.

Theo dữ liệu của Dorian LPG, sản lượng LPG đường biển toàn cầu vẫn tăng mạnh trong quý đầu tiên của năm 2020, tổng cộng là 26,9 triệu tấn, cao hơn 3,5% so với cùng kỳ năm 2019. Xuất khẩu LPG đường biển của Hoa Kỳ đã thúc đẩy tăng trưởng toàn cầu, như vậy xuất khẩu đã tăng kỷ lục trong quý đầu tiên theo lịch, tổng cộng 11 triệu tấn và chiếm 33,2% tăng

trường hàng năm. Xuất khẩu tăng của Hoa Kỳ được cân bằng bởi khối lượng xuất khẩu Trung Đông giảm nhẹ. Trung Đông xuất khẩu 9,2 triệu tấn LPG trong quý, giảm 7,6% so với cùng kỳ năm ngoái.

Randy Giveans, một nhà nghiên cứu cổ phần tại Jefferies, tin rằng nhu cầu toàn cầu đối với các mặt hàng LPG cơ bản sẽ vẫn yếu trong khi nguồn cung propan và butan của Mỹ sẽ giảm trong những quý tới do sản lượng dầu và khí đốt trong nước của Mỹ giảm.

“Vì LPG là sản phẩm phụ của quá trình sản xuất dầu khí, việc giảm sản lượng của OPEC liên quan đến việc cắt giảm sản lượng mới cũng ảnh hưởng tiêu cực đến không gian. Tuy nhiên, việc dỡ bỏ dần dần việc đóng cửa Covid-19 ở Trung Quốc đang dẫn đến việc tăng tốc hoạt động của các nhà máy PDH. Ngoài ra, chính phủ Ấn Độ gần đây đã công bố các khoản trợ cấp mới cho việc sử dụng LPG trong gia đình trong thời gian đất nước đóng cửa, do đó thúc đẩy nhu cầu LPG trong tương lai. Do đó, sau khi chạm đáy trong quý 2 năm 20, chúng tôi kỳ vọng thị trường vận chuyển LPG sẽ cải thiện vào cuối năm nay,” Giveans nói.

Martin Kjendlie, một nhà phân tích tại Fearnleys, đã thấy tỷ giá Baltic cho thị trường VLGC giảm mạnh trong vài tháng qua với mức giảm 50% từ mức 60 đô la / tấn chỉ vài tháng trước đây xuống mức hiện tại là 30 đô la / tấn và ông cho rằng phần lớn tỷ lệ giảm là do chênh lệch giá hẹp hiện tại khiến thị trường mong đợi nhiều chuyển hủy và ít hàng hơn do danh sách các tàu sắp mở ngày càng tăng, một điều có thể sẽ xảy ra rất sớm.

Kjendlie cũng nhận thấy lo ngại về việc ít hàng hóa của Mỹ hơn do sản lượng đá phiến giảm do tình hình giá dầu thấp gần đây, trong khi việc cắt giảm hàng hóa ở Trung Đông không mang lại gia tăng lượng hàng LPG.

“Chúng tôi tin rằng sáu tháng tới phụ thuộc vào khối lượng dự trữ sẵn có và nhu cầu phục hồi kết hợp với sự phát triển của giá dầu. Vào năm 2021, chúng tôi tin rằng trạng thái cân bằng thị trường sẽ tăng cường trở lại,” Kjendlie nói.

Nhà điều hành vận chuyển LPG lớn BW LPG cho biết trong một báo cáo gần đây rằng giá VLGC ngắn hạn được hỗ trợ bởi tác động chậm lại của thay đổi sản xuất, tồn kho tích lũy và nhu cầu bán lẻ tăng mạnh ở châu Á trong khi triển vọng cung cấp LPG yếu hơn cùng với đơn đặt hàng cao dự kiến sẽ giảm áp lực lên việc sử dụng tàu trong trung hạn, tuy nhiên sự phục hồi của môi trường giá dầu cao hơn có thể ảnh hưởng tích cực đến triển vọng.

Có khả năng thu nhập của VLGC có thể giảm hơn nữa trong những tuần tới do các vị thế mở kéo dài và nhiều người cho phép lại trong bối cảnh xuất khẩu dự kiến từ các khu vực xuất khẩu chính sẽ giảm. Shantanu Bhushan, nhà tư vấn LPG tại Poten & Partners, cho biết: Mặc dù có mức phí giao dịch VLGC ở phương Tây so với thị trường phía Đông, nhưng chênh lệch giá không thể thực hiện được rất có thể sẽ xóa sạch mức phí bảo hiểm”.

Phân tích thị trường vận tải biển năm 2021

Poten dự kiến nguồn cung LPG qua đường biển sẽ tăng ít hơn 1% vào năm 2020 và dự kiến nó sẽ gần như giữ nguyên vào năm 2021, trong bối cảnh sản lượng và xuất khẩu từ Mỹ giảm, trong khi dự kiến từ Trung Đông sẽ không tăng.

“Đối với nguồn cung cấp tàu, 9 VLGC dự kiến sẽ được giao trong thời gian còn lại của năm 2020 và thêm 16 vào năm 2021. Do đó, giá cước vận tải dự kiến sẽ tiếp tục chịu áp lực. Tuy nhiên, 80 VLGC, được giao trong giai đoạn 2015-16, sẽ có các cuộc khảo sát trong giai đoạn 2020-21. Ngoài ra, khoảng 20 VLGC dự kiến sẽ tiến hành các công việc trang bị thêm để tuân thủ IMO 2020 vào cuối năm nay. Mặc dù không phải tất cả các tàu này dự kiến sẽ

ngừng hoạt động buôn bán đồng thời, nhưng nó có thể giúp cân bằng nguồn cung trọng tải trong các đợt ngắn hạn, ”Bhushan cho biết thêm.

Trong giai đoạn sau năm 2021, Poten tin rằng khi sản lượng dầu thô của Hoa Kỳ bắt đầu phục hồi, LPG cũng sẽ bắt đầu chảy, dẫn đến nguồn cung LPG đường biển cao hơn, hỗ trợ nhu cầu VLGC và do đó giá cước vận chuyển.

Aman Sud, nhà phân tích vận chuyển khí hàng đầu tại Drewry, cho rằng lĩnh vực vận chuyển LPG đã hoạt động tốt hơn so với các đối tác của nó khi sự bùng phát của coronavirus tiếp tục ảnh hưởng đến nhu cầu năng lượng.

“Chúng tôi vẫn giữ triển vọng tích cực của mình đối với lĩnh vực vận chuyển LPG từ năm 2020 đến năm 2024, được hỗ trợ bởi mức tăng trưởng mạnh mẽ hàng năm 3% trong thương mại LPG trong giai đoạn này. Việc mở rộng đội tàu sẽ bị giới hạn ở mức 2% hàng năm trong thời gian dự báo dựa trên sổ sách đặt hàng cân bằng và việc phá dỡ cao ở các phân khúc tàu nhỏ hơn, ”Sud nói.

Drewry cho rằng việc nới lỏng các hạn chế đóng cửa sẽ thúc đẩy nhu cầu LPG toàn cầu. Tuy nhiên, nhu cầu LPG từ ngành hóa đá sẽ bị ảnh hưởng do các chủ sở hữu hóa chất muốn sử dụng naphtha rẻ hơn làm nguyên liệu thay vì LPG.

“Danh sách đơn hàng hiện tại chỉ chiếm 12% đội tàu LPG về công suất, cho thấy doanh số giao hàng cao hơn trong ba năm tới. Chúng tôi kỳ vọng mức trượt giá sẽ tiếp tục ở mức thấp, tạo ra tình trạng dư cung tàu thuyền trong ngắn hạn. Tuy nhiên, nhu cầu LPG sẽ phục hồi từ năm 2021 và sự gia tăng thương mại LPG trên tuyến Mỹ-Á sẽ hấp thụ các tàu trong giai đoạn dự báo. Các đơn đặt hàng mới sẽ vẫn ở mức thấp trong giai đoạn 2020-21 do đại dịch và một số tàu đã có trong sổ đặt hàng. Hơn nữa, đơn đặt hàng cho các tàu chạy bằng LPG sẽ tăng lên do các quy định của IMO 2020, ”Sud kết luận.

IV. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

Đối với Công ty, sau khi thực hiện tái cấu trúc các lĩnh vực kinh doanh vào năm 2018, Công ty đã chuyển hoàn toàn sang lĩnh vực vận tải biển.

Năm 2019, 2020 Công ty đã thực hiện cung cấp dịch vụ quản lý tàu cho các chủ tàu trong nước và quốc tế đối với hầu hết các loại tàu: tàu hàng, tàu gas, tàu hóa chất, ... Đồng thời Công ty cũng thực hiện thuê bareboat và trực tiếp khai thác đối với các tàu Golden Sea, Golden Bay, Lady Roxana, Celia, ... Việc tái cấu trúc này bước đầu đã mang lại hiệu quả kinh tế cho Công ty.

Đồng thời sau 2 năm hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, Công ty đã xây dựng được một đội ngũ nhân sự quản lý, khai thác tàu có chuyên môn, có kinh nghiệm với mong muốn làm việc gắn bó lâu dài với Công ty. Công ty cũng xây dựng được hệ thống quản lý an toàn tàu biển đáp ứng được yêu cầu của các tổ chức đăng kiểm trong nước và quốc tế.

Với những nhận định về thị trường vận tải biển trong giai đoạn hiện nay, dự kiến phục hồi trong giai đoạn 2021-2025, để phát huy được hết các tiềm lực nội tại của Công ty, Ban điều hành nhận thấy việc đầu tư xây dựng đội tàu cho Công ty song song với việc cung ứng dịch vụ quản lý tàu cho các chủ tàu là hết sức cần thiết. Và đây là thời điểm phù hợp để đầu tư khi giá

tàu trên thị trường thấp, đồng thời sẽ tận dụng được các cơ hội ngay khi thị trường vận tải biển phục hồi sau đại dịch.

V. LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ

Trong các phân khúc thị trường vận tải biển hiện nay, Công ty nhận định thị trường vận tải gas sẽ có xu hướng phục hồi nhanh nhất sau đại dịch khi mà nhu cầu tiêu thụ khí đốt trong giai đoạn phục hồi kinh tế tăng cao đặc biệt là ở thị trường Trung Quốc và Ấn Độ do được hưởng lợi từ việc giá khí đốt giảm và nguồn cung khí đốt dồi dào.

Chính vì vậy Công ty lựa chọn tàu chở gas để đầu tư trong giai đoạn hiện nay nhằm khai thác tốt nhất những cơ hội từ thị trường đồng thời cũng tận dụng tối đa nguồn nhân lực quản lý và thuyền viên có năng lực, chuyên môn đáp ứng được các yêu cầu khắt khe trong việc quản lý kỹ thuật và khai thác loại tàu này.

Hiện nay, trong đội tàu mà Công ty đang khai thác quản lý, có 2 tàu là tàu Celia và tàu Gas Sellan đang được chủ tàu chào bán trên thị trường, với các thông tin cơ bản như sau:

- Tàu Celia:
 - Số IMO: 9032264
 - Quốc tịch/Cảng đăng ký: Cameroon/PANAMA
 - Trọng lượng: 5.140 MT (vào mùa hè khi boong trống)
 - Tuyến khai thác hiện tại: Công ty đang trực tiếp khai thác, chạy spot các tuyến từ Trung Đông tới Male, Nipah, Port Qasim
 - Giá chào bán: 3.100.000 USD (không bao gồm các loại thuế)
- Tàu Gas Sellan:
 - Số IMO: 9146572
 - Quốc tịch/ Cảng đăng ký: Việt Nam/ Hải Phòng
 - Trọng lượng: 5.140 MT (vào mùa hè khi boong trống)
 - Tuyến khai thác hiện tại: Chủ tàu đang khai thác tuyến Mai, Dubai, Singapore tới Weifang, Trung Quốc. Công ty đang là nhà quản lý.
 - Giá chào bán: 5.900.000 USD (không bao gồm các loại thuế)

Là đơn vị quản lý kỹ thuật đối với 2 tàu này trong nhiều năm, sau khi xem xét đánh giá lại về mặt kỹ thuật và thị trường, Công ty nhận thấy 2 tàu này mặc dù đã nhiều tuổi nhưng tình trạng kỹ thuật tương đối tốt, có thể vận hành khai thác ổn định trong nhiều năm tới. Do 2 tàu đều có trọng tải nhỏ nên rất linh hoạt trong khai thác, ngay cả trong thời gian đại dịch COVID ảnh hưởng đến lưu lượng vận tải hàng hóa trên toàn cầu thì 02 tàu này vẫn được khai thác tương đối ổn định.

Về giá chào bán của chủ tàu, sau khi tham khảo giá tàu trên thị trường và các nhà môi giới tàu biển, đồng thời Công ty đã thuê Công ty thẩm định giá để đánh giá lại giá trị của 02 con tàu này. Công ty cho rằng mức giá chủ tàu đưa ra là hợp lý, tương xứng với tình trạng kỹ thuật hiện tại của tàu.

Hồ sơ kèm theo:

- Phụ lục 1: Bảng chào giá tàu

- Phụ lục 2: Báo cáo đánh giá tình trạng kỹ thuật tàu Celia và Gas Sellan
- Phụ lục 3: Chứng thư và báo cáo thẩm định giá của 02 tàu Celia và Gas Sellan

Công ty cũng đã đàm phán được với chủ tàu Gas Sellan về việc chuyển giao hợp đồng khai thác nếu Công ty thực hiện đầu tư. Như vậy, với việc lựa chọn đầu tư 2 tàu Celia và Gas Sellan, Công ty đã có sẵn hợp đồng khai thác trên tuyến Trung Đông – Trung Quốc. Đây thực sự là một khởi đầu thuận lợi trong giai đoạn khó khăn của thị trường hiện nay.

VI. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ CỦA DỰ ÁN:

1. Tổng mức đầu tư của dự án:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	TÀU Celia	TÀU Gas Sellan
1	Giá tàu	USD	3,100,000	5,900,000
2	Chi phí khác (Lệ phí trước bạ, đăng kiểm, giao nhận,...)	USD	13,350	1,293
3	Thuế GTGT	USD	0	590,000
	Tổng mức đầu tư tại thời điểm mua tàu dự kiến	USD	3,113,350	6,491,293

Tổng giá trị đầu tư đã bao gồm VAT: **9,604,643 USD**, tương đương khoảng **222.8 tỷ đồng**.

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Công ty hiện đã cân đối đủ nguồn tiền để thực hiện dự án đầu tư tàu Celia và Gas Sellan vào tháng 11/2020, cụ thể:

BẢNG CÂN ĐỐI DÒNG TIỀN			
			Đơn vị tính: USD
STT	Các chỉ tiêu	Tháng 10/2020	15/11/2020
1	Số dư tiền đầu kỳ	372,360	633,698
2	Các khoản thu, chi từ hoạt động SXKD	390,648	8,151,533
	- Thu tiền khách hàng	947,108	8,395,317
	- Chi trả Chi phí SXKD	(556,460)	(243,785)
3	Các khoản thu, chi từ hoạt động tài chính và hoạt động khác (Trừ lãi vay)	(129,310)	1,336,207
	- Thu	-	1,465,517
	- Chi	(129,310)	(129,310)
4	Thu, chi của hoạt động đầu tư	-	(9,604,643)
	- Chi đầu tư	-	(9,604,643)
5	Số dư cuối kỳ	633,698	516,794

VII. PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC VÀ HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN

A-Phương án khai thác và hiệu quả đầu tư

1. Các thông số đầu vào tính toán của dự án

• Tàu Celia

STT	NỘI DUNG	Đơn vị	Giá trị		Ghi chú
			USD	tr. VND	
1	Tổng giá trị đầu tư đã bao gồm VAT	USD	3,113,350	72,230	
	Tổng giá trị đầu tư không bao gồm VAT		3,113,350	72,230	
	Giá mua tàu	USD	3,100,000	71,920	
	Chi phí khác (đưa tàu về, phí khác)		13,350	310	
	Thuế VAT		0	0	
	Tỷ giá USD/VNĐ mua vào của Ngân hàng	VNĐ	23,200		
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư			0	
	Vốn vay NH	USD	0	0	
	Vốn chủ sở hữu	USD	3,113,350	72,230	
3	Vay ngân hàng				
4	Tỷ suất sinh lời vốn chủ	%/năm	8%		
5	Chi phí chênh lệch tỷ giá		0%		
6	Suất chiết khấu dự án (WACC của dự án)	%	9.0%		
7	Tuổi tàu tính toán hiệu quả dự án	năm	29		
8	Số năm dự án	năm	5		
9	Số ngày khai thác trung bình trong năm				
	Từ 25-30 tuổi	ngày / năm	320		
	Từ 31 tuổi	ngày / năm	320		
10	Docking				
	Thời gian làm dock	ngày	20		
	Thời gian đưa tàu về dock (6 ngày chạy biển, 3 ngày neo, 3h điều động)	ngày	9.125		
	Thời gian giữa 2 lần dock	năm	2.5		
11	Thời gian khấu hao	Năm	5		
12	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20%		
13	Giá bán thanh lý tàu (300 USD * 3578LTD)	USD	1,073,400		

• **Tàu Gas Sellan**

STT	NỘI DUNG	Đơn vị	Giá trị		Ghi chú
			USD	tr. VND	
1	Tổng giá trị đầu tư đã bao gồm VAT	USD	6,491,293	150,598	
	Tổng giá trị đầu tư không bao gồm VAT		5,901,293	136,910	
	Giá mua tàu	USD	5,900,000	136,880	
	Chi phí khác (đưa tàu về, phí khác)		1,293	30	
	Thuế VAT		590,000	13,688	
	Tỷ giá USD/VNĐ mua vào của Ngân hàng	VNĐ	23,200		
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư			0	
	Vốn vay NH	USD	0	0	
	Vốn chủ sở hữu	USD	6,491,293	150,598	
3	Vay ngân hàng				
4	Tỷ suất sinh lời vốn chủ	%/năm	8%		
5	Chi phí chênh lệch tỷ giá		0%		
6	Suất chiết khấu dự án (WACC của dự án)	%	9.0%		
7	Tuổi tàu tính toán hiệu quả dự án	năm	24		
8	Số năm dự án	năm	10		
9	Số ngày khai thác trung bình trong năm				
	Từ 25-30 tuổi	ngày / năm	360		
	Từ 31 tuổi	ngày / năm	355		
10	Docking				
	Thời gian làm dock	ngày	20		
	Thời gian đưa tàu về dock (6 ngày chạy biển, 3 ngày neo, 3h điều động)	ngày	9.125		
	Thời gian giữa 2 lần dock	năm	2.5		
11	Thời gian khấu hao	Năm	7		
12	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20%		
13	Giá bán thanh lý tàu (300 USD * 3346LTD)	USD	1,003,800		

2. Phương án khai thác:

Do đã đàm phán được với chủ tàu Gas Sellan về việc chuyển giao hợp đồng khai thác chuyển hiện tại, nên sau khi đầu tư, cặp tàu này sẽ tiếp tục kết hợp khai thác tuyến Trung Đông – Trung Quốc, với doanh thu ước tính cụ thể:

- *Tàu Celia: thời gian khai thác 5 năm*

Chuyến	Số chuyến		Số ngày thực hiện 1 chuyến	Cước/chuyến (Trừ Comm)	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
Thời gian docking	Năm thường	Năm dock			Docking T3			Docking	
1. Chuyến UAE - Male STS C3+	10	10	21.00	225,940.00	2,259,400	2,259,400	2,259,400	2,259,400	2,259,400
2. Chuyến Lavan Island - Port Qasim	2	2	11.00	176,960.00	353,920	353,920	353,920	353,920	353,920
3. Demurrage (Neo)					523,252	782,100	782,100	523,252	782,100
Tổng số chuyến/doanh thu (USD)	12	12			3,136,572	3,395,420	3,395,420	3,136,572	3,395,420
Số ngày chạy chuyến					232	232	232	232	232
Số ngày tính demurrage					59	88	88	59	88
Tổng số ngày khai thác					291	320	320	291	320
Số ngày lên dock					29			29	
Số ngày neo					104	133	133	104	133
Doanh thu bình quân/ ngày (USD)					10,783	10,611	10,611	10,783	10,611

• **Tàu Gas Sellan: thời gian khai thác 10 năm**

Chuyến	Số chuyến		Số ngày thực hiện 1 chuyến	Cước/chuyến (Trừ Comm)	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Năm 2028	Năm 2029	Năm 2030
Thời gian docking	Năm thường	Năm dock			Docking T5			Docking		Docking			Docking	
1. WEIFANG-SING(BUNKERING)-MALE (LOAD)-WEIFANG (DISCH)	10	9	34.00	473,061.88	4,257,557	4,730,619	4,730,619	4,257,557	4,730,619	4,257,557	4,730,619	4,730,619	4,257,557	4,730,619
2. Demurrage (Neo)					221,077	177,750	177,750	221,077	177,750	176,639	133,313	133,313	176,639	133,313
Tổng số chuyến/doanh thu (USD)	10	9			4,478,633	4,908,369	4,908,369	4,478,633	4,908,369	4,434,196	4,863,931	4,863,931	4,434,196	4,863,931
Số ngày chạy chuyến					306	340	340	306	340	306	340	340	306	340
Số ngày tính demurrage					25	20	20	25	20	20	15	15	20	15
Tổng số ngày khai thác					331	360	360	331	360	326	355	355	326	355
Số ngày lên dock					29			29		29			29	
Số ngày neo					30	25	25	30	25	30	25	25	30	25
Doanh thu bình quân/ngày (USD)					13,536	13,634	13,634	13,536	13,634	13,607	13,701	13,701	13,607	13,701

3. Chi phí của dự án

3.1 Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của 2 tàu được dự kiến trên cơ sở thực tế chi phí quản lý vận hành tàu Celia và Gas Sellan trong những năm qua. Chi phí hoạt động Opex bao gồm chi phí opex cố định và chi phí opex biến đổi. Cụ thể chi phí opex của từng tàu qua từng năm như sau:

- **Tàu Celia**

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)				
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Thời gian docking		Docking T3			Docking	
Bảng chi phí OPEX của tàu						
I	Chi phí cố định	1,461,143	1,557,862	1,532,772	1,456,194	1,538,228
1	Lương thuyền viên	318,719	334,655	351,388	368,957	387,405
2	Các khoản trích theo lương (BHXH-BHYT-BHTN & KPCĐ)	14,519	15,245	16,007	16,807	17,647
3	Phúc lợi cho người lao động	4,378	4,378	4,378	4,378	4,378
4	Tiền ăn	53,568	56,246	59,059	62,012	65,112
5	Chi phí khác liên quan đến thuyền viên	42,490	44,615	46,845	49,188	51,647
6	Bảo hiểm P&I	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000
7	Bảo hiểm thân tàu	5,794	5,794	5,794	5,794	5,794
8	Docking & sửa chữa lớn	238,129	238,129	167,914	97,700	97,700
9	Vật tư tiêu hao, phụ tùng, sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ cho tàu	94,421	126,609	126,609	94,421	105,150
10	Bảo dưỡng thiết bị hành hải & thiết bị thông tin liên lạc	8,584	12,876	12,876	8,584	12,876
11	Trang thiết bị cứu sinh, cứu hỏa hàng năm	2,146	12,876	12,876	2,146	12,876
12	Nước ngọt	34,600	34,600	34,600	34,600	34,600
13	Dầu nhớt (GE, ME CYL, ME SYS,...)	71,038	71,133	71,133	71,038	71,133
14	Đăng kiểm, giám định, kiểm định, chứng nhận cho tàu	7,725	14,163	14,163	7,725	14,163
15	Ấn phẩm hàng hải, vật tư an toàn	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730
16	Phần mềm quản lý cho tàu (Q88, CDI, OTIS,...)	8,837	8,837	8,837	8,837	8,837
17	Cước thông tin liên lạc (inmarsat, FBB, VSAT..)	15,792	15,792	15,792	15,792	15,792
18	Điện thoại, ĐTDĐ, Fax, Internet,email,...	558	558	558	558	558
19	Chi phí tiếp khách	15,400	15,400	15,400	15,400	15,400
20	Chi phí khác	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503
21	Chi phí quản lý phân bổ	430,215	451,725	474,312	498,027	522,929

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)				
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Thời gian docking		Docking T3			Docking	
Bảng chi phí OPEX của tàu						
II	Chi phí biến đổi	845,245	855,159	855,159	845,245	855,159
1	Chi phí nhiên liệu	701,245	711,159	711,159	701,245	711,159
	- Ngày chạy chuyển	638,886	638,886	638,886	638,886	638,886
	- Ngày neo đợi	35,359	45,273	45,273	35,359	45,273
	- Chi phí vận chuyển	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000
2	Chi phí đại lý	144,000	144,000	144,000	144,000	144,000
3	Chi phí biến đổi khác	-	-	-	-	-
	TỔNG	2,306,388	2,413,021	2,387,931	2,301,439	2,393,387

• **Tàu Gas Sellan:**

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)									
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10
Thời gian docking		Docking T5			Docking		Docking			Docking	
Bảng chi phí OPEX của tàu											
I	Chi phí cố định	1,518,716	1,627,540	1,612,732	1,536,033	1,651,886	1,678,309	1,802,135	1,859,318	1,852,576	1,929,043
1	Lương thuyền viên	310,080	325,584	341,863	358,956	376,904	395,749	415,537	436,313	458,129	481,036
2	Các khoản trích theo lương (BHXH-BHYT-BHTN & KPCĐ)	14,519	15,245	16,007	16,807	17,647	18,530	19,456	20,429	21,451	22,523
3	Phúc lợi cho người lao động	4,635	4,635	4,635	4,635	4,635	9,270	9,270	9,270	9,270	9,270
4	Tiền ăn	53,568	56,246	59,059	62,012	65,112	68,368	71,786	75,376	79,144	83,102
5	Chi phí khác liên quan đến thuyền viên	35,618	37,399	39,269	41,232	43,294	45,459	47,731	50,118	52,624	55,255
6	Bảo hiểm P&I	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355	62,355
7	Bảo hiểm thân tàu	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983	13,983
8	Docking & sửa chữa lớn	238,129	238,129	176,498	114,867	114,867	141,211	141,211	138,636	136,061	136,061
9	Vật tư tiêu hao, phụ tùng, sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ cho tàu	94,421	126,609	126,609	94,421	126,609	99,142	132,940	132,940	99,142	99,142
10	Bảo dưỡng thiết bị hành hải & thiết bị thông tin liên lạc	8,584	12,876	12,876	8,584	12,876	9,013	13,519	13,519	9,013	9,013
11	Trang thiết bị cứu sinh, cứu hỏa hàng năm	2,146	12,876	12,876	2,146	12,876	2,253	13,519	13,519	2,253	2,253
12	Nước ngọt	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310	9,310
13	Dầu nhờn (GE, ME CYL, ME SYS,...)	117,090	126,573	126,573	117,090	126,573	117,090	126,573	126,573	117,090	126,573
14	Đăng kiểm, giám định, kiểm định, chứng nhận cho tàu	8,506	14,944	14,944	8,506	14,944	8,721	15,481	15,481	8,721	8,721
15	Ăn phẩm hàng hải, vật tư an toàn	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730
16	Phần mềm quản lý cho tàu (Q88, CDI, OTIS,...)	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798	8,798
17	Cước thông tin liên lạc (inmarsat, FBB, VSAT..)	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815	20,815
18	Điện thoại, ĐTDĐ, Fax, Internet,email,...	558	558	558	558	558	558	558	558	558	558
19	Chi phí tiếp khách	13,300	14,400	14,400	13,300	14,400	13,300	14,400	14,400	13,300	14,400
20	Chi phí khác	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503	13,503
21	Chi phí quản lý phân bổ	478,069	501,972	527,071	553,424	581,095	610,150	640,658	672,691	706,325	741,641

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)									
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10
Thời gian docking		Docking T5			Docking		Docking			Docking	
Bảng chi phí OPEX của tàu											
II	Chi phí biến đổi	1,463,208	1,619,960	1,619,960	1,463,208	1,619,960	1,463,208	1,619,960	1,619,960	1,463,208	1,619,960
1	Chi phí nhiên liệu	1,373,208	1,519,960	1,519,960	1,373,208	1,519,960	1,373,208	1,519,960	1,519,960	1,373,208	1,519,960
	- Ngày chạy chuyển	1,335,901	1,484,335	1,484,335	1,335,901	1,484,335	1,335,901	1,484,335	1,484,335	1,335,901	1,484,335
	- Ngày neo đợi	10,307	8,625	8,625	10,307	8,625	10,307	8,625	8,625	10,307	8,625
	- Chi phí vận chuyển	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000
2	Chi phí đại lý	90,000	100,000	100,000	90,000	100,000	90,000	100,000	100,000	90,000	100,000
3	Chi phí biến đổi khác	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TỔNG	2,981,925	3,247,500	3,232,692	2,999,241	3,271,846	3,141,517	3,422,095	3,479,278	3,315,784	3,549,003

3.2 Chi phí vốn (Capex)

- **Tàu Celia:**

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)				
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Thời gian docking		Docking T3			Docking	
Bảng chi phí CAPEX của tàu						
1	Khấu hao - 5 năm	622,670	622,670	622,670	622,670	622,670
2	Chi phí sử dụng vốn chủ (8%)	249,068	268,993	290,513	313,754	338,854
3	Chênh lệch tỉ giá	-				
	TỔNG	871,738	891,663	913,183	936,424	961,524

- **Tàu Gas Sellan:**

Stt	Khoản mục chi phí	Ngân sách hoạt động (USD)									
		Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10
Thời gian docking		Docking T5			Docking		Docking			Docking	
Bảng chi phí CAPEX của tàu											
1	Khấu hao - 7 năm	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042
2	Chi phí sử dụng vốn chủ (8%)	519,303	560,848	605,716	654,173	706,507	763,027	824,069	889,995	961,194	1,038,090
3	Chênh lệch tỉ giá	-									
	TỔNG	1,362,345	1,403,890	1,448,757	1,497,215	1,549,548	1,606,069	1,667,111	1,733,037	1,804,236	1,881,132

4. Các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư:

- *Tàu Celia*

Tuổi tàu	Thông số đầu vào	29	30	31	32	33	34	Tổng
Năm dự án		0	1	2	3	4	5	
Thời gian docking			Docking T3			Docking		
DOANH THU			3,136,572	3,395,420	3,395,420	3,136,572	4,468,820	17,532,803
Doanh thu cước vận chuyển			3,136,572	3,395,420	3,395,420	3,136,572	3,395,420	16,459,403
Doanh thu (USD/ngày/chuyến)			10,783	10,611	10,611	10,783	10,611	
Ngày hoạt động (ngày/năm)			291	320	320	291	320	
Thu hồi cuối dự án	300 USD * 3578 LTD						1,073,400	1,073,400
CHI PHÍ			2,929,058	3,035,691	3,010,601	2,924,109	3,016,057	14,915,517
1. Chi phí hành trình Opex (USD/năm)			2,306,388	2,413,021	2,387,931	2,301,439	2,393,387	11,802,167
Chi phí Opex - cố định (USD/ngày)			4,003	4,268	4,199	3,990	4,214	
Chi phí Opex - biến đổi (USD/ngày)			2,906	2,672	2,672	2,906	2,672	
2. Chi phí khấu hao	5		622,670	622,670	622,670	622,670	622,670	3,113,350
LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ			207,513	359,729	384,819	212,462	1,452,763	2,617,286
Thuế TNDN (20%)	20%		41,503	71,946	76,964	42,492	290,553	523,457
LỢI NHUẬN SAU THUẾ			166,011	287,783	307,855	169,970	1,162,210	2,093,829
LNST (USD/ngày)			455	788	843	466	3,184	
DÒNG TIỀN DỰ ÁN/CHỦ ĐẦU TƯ								
1. Dòng ngân lưu ra		3,113,350	2,705,084	2,246,838	2,296,981	2,490,481	2,586,240	
1.1. Chi đầu tư		3,113,350						
1.2. Chi docking			595,322			244,249		
1.3. Chi phí hành trình khác			2,068,259	2,174,893	2,220,017	2,203,740	2,295,688	
1.4. Chi nộp thuế TNDN			41,503	71,946	76,964	42,492	290,553	
2. Dòng ngân lưu vào			3,136,572	3,395,420	3,395,420	3,136,572	4,468,820	
2.1. Doanh thu tàu			3,136,572	3,395,420	3,395,420	3,136,572	3,395,420	
2.1. Thu hồi cuối dự án							1,073,400	
3. Dòng ngân lưu thuần		(3,113,350)	431,488	1,148,582	1,098,439	646,090	1,882,580	
Dòng ngân lưu chiết khấu	9.0%	(3,113,350)	395,860	966,738	848,197	457,707	1,223,548	
Thu nhập thuần lũy kế chiết khấu		(3,113,350)	(2,717,490)	(1,750,752)	(902,555)	(444,848)	778,700	
Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	9.0%	778,700						
Tỷ suất hoàn vốn nội bộ của dự án (IRR dự án)		16.81%						
Thời gian hoàn vốn	năm	4.36	-	-	-	4.36	-	

• Tàu Gas Sellan

Tuổi tàu	Thông số đầu vào	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	Tổng
Năm dự án		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Thời gian docking			Docking T5			Docking		Docking			Docking		
Tuyến khai thác	Quốc tế												
DOANH THU			4,478,633	4,908,369	4,908,369	4,478,633	4,908,369	4,434,196	4,863,931	4,863,931	4,434,196	5,867,731	48,146,359
Doanh thu cước vận chuyển			4,478,633	4,908,369	4,908,369	4,478,633	4,908,369	4,434,196	4,863,931	4,863,931	4,434,196	4,863,931	47,142,559
Doanh thu (USD/ngày/chuyến)			13,536	13,634	13,634	13,536	13,634	13,607	13,701	13,701	13,607	13,701	
Ngày hoạt động (ngày/năm)			331	360	360	331	360	326	355	355	326	355	
Thu hồi cuối dự án	300 USD * 3346 LTD											1,003,800	1,003,800
CHI PHÍ			3,824,967	4,090,542	4,075,733	3,842,283	4,114,887	3,984,559	4,265,137	3,479,278	3,315,784	3,549,003	38,542,174
1. Chi phí hành trình Opex (USD/năm)			2,981,925	3,247,500	3,232,692	2,999,241	3,271,846	3,141,517	3,422,095	3,479,278	3,315,784	3,549,003	32,640,880
Chi phí Opex - cố định (USD/ngày)			4,161	4,459	4,418	4,208	4,526	4,598	4,937	5,094	5,076	5,285	
Chi phí Opex - biến đổi (USD/ngày)			4,422	4,500	4,500	4,422	4,500	4,490	4,563	4,563	4,490	4,563	
2. Chi phí khấu hao	7		843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042	843,042				5,901,293
LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ			653,667	817,827	832,635	636,350	793,481	449,637	598,794	1,384,653	1,118,412	2,318,729	9,604,185
Thuế TNDN (20%)	20%		130,733	163,565	166,527	127,270	158,696	89,927	119,759	276,931	223,682	463,746	1,920,837
LỢI NHUẬN SAU THUẾ			522,934	654,261	666,108	509,080	634,785	359,710	479,036	1,107,722	894,729	1,854,983	7,683,348
LNST (USD/ngày)			1,433	1,792	1,825	1,395	1,739	986	1,312	3,035	2,451	5,082	
DÒNG TIỀN DỰ ÁN													
1. Dòng ngân lưu ra		6,491,293	3,469,851	3,172,937	3,222,721	3,298,812	3,315,675	3,443,261	3,400,643	3,617,573	3,743,558	3,876,687	
1.1. Chi đầu tư		6,491,293											
1.2. Chi docking			595,322			287,167		353,028			340,152		
1.3. Chi phí hành trình khác			2,743,796	3,009,371	3,056,194	2,884,374	3,156,979	3,000,306	3,280,884	3,340,642	3,179,723	3,412,942	
1.4. Chi nộp thuế TNDN			130,733	163,565	166,527	127,270	158,696	89,927	119,759	276,931	223,682	463,746	
2. Dòng ngân lưu vào			4,478,633	4,908,369	4,908,369	4,478,633	4,908,369	4,434,196	4,863,931	4,863,931	4,434,196	5,867,731	
2.1. Doanh thu tàu			4,478,633	4,908,369	4,908,369	4,478,633	4,908,369	4,434,196	4,863,931	4,863,931	4,434,196	4,863,931	
2.1. Thu hồi cuối dự án							0					1,003,800	
3. Dòng ngân lưu thuần		(6,491,293)	1,008,782	1,735,432	1,685,648	1,179,822	1,592,694	990,935	1,463,289	1,246,358	690,638	1,991,044	
Dòng ngân lưu chiết khấu	9.0%	(6,491,293)	925,488	1,460,678	1,301,630	835,815	1,035,142	590,862	800,469	625,505	317,989	841,038	
Thu nhập thuần lũy kế chiết khấu		(6,491,293)	(5,565,805)	(4,105,126)	(2,803,497)	(1,967,681)	(932,540)	(341,678)	458,791	1,084,297	1,402,285	2,243,324	
CHỈ TIÊU THEO QUAN ĐIỂM DỰ ÁN													
Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	9.0%	2,243,324											
Tỷ suất hoàn vốn nội bộ của dự án (IRR dự án)		16.40%											
Thời gian hoàn vốn	năm	6.43	-	-	-	-	-	6.43	-	-	-	-	

Nhận xét: 2 tàu đều có các chỉ tiêu NPV > 0 và IRR > tỷ suất chiết khấu 9% chứng tỏ dự án đạt được tính khả thi về hiệu quả tài chính.

C-Phân tích rủi ro đầu tư

Tính toán hiệu quả dự án biến động theo doanh thu, chi phí, giá tàu đầu tư ảnh hưởng đến dự án như sau:

1. Tàu Celia

• Giá tàu đầu tư:

Dự án	Biến thiên Giá tàu đầu tư (Doanh thu, chi phí không đổi)					
		90%	95%	100%	105%	110%
NPV	778,700	1,041,595	910,147	778,700	647,252	515,804
IRR	16.81%	20.30%	18.48%	16.81%	15.26%	13.81%

➔ Khi Giá tàu đầu tư tăng thêm 10% thì dự án vẫn có hiệu quả.

• Doanh thu, chi phí:

NPV dự án	Biến thiên của doanh thu (thay đổi giá cước tàu)					
	778,700	90%	95%	100%	105%	110%
Biến thiên của chi phí	90%	437,934	949,380	1,460,826	1,972,272	2,483,718
	95%	96,871	608,317	1,119,763	1,631,209	2,142,655
	100%	-244,192	267,254	778,700	1,290,145	1,801,591
	105%	-585,256	-73,810	437,636	949,082	1,460,528
	110%	-926,319	-414,873	96,573	608,019	1,119,465

IRR dự án	Biến thiên của doanh thu (thay đổi giá cước tàu)					
	16.81%	90%	95%	100%	105%	110%
Biến thiên của chi phí	90%	13.51%	18.61%	23.58%	28.43%	33.17%
	95%	10.00%	15.18%	20.20%	25.09%	29.88%
	100%	6.47%	11.72%	16.81%	21.75%	26.58%
	105%	2.91%	8.25%	13.40%	18.40%	23.27%
	110%	-0.68%	4.75%	9.97%	15.03%	19.96%

➔ Khi doanh thu giảm đến 5% nếu chi phí không tăng thì dự án vẫn có hiệu quả.

➔ Khi chi phí tăng đến 5% nếu doanh thu không giảm thì dự án vẫn có hiệu quả.

2. Tàu Gas Sellan

• Giá tàu đầu tư:

Dự án	Biến thiên Giá tàu đầu tư (Doanh thu, chi phí không đổi)					
		90%	95%	100%	105%	110%
NPV	2,243,324	2,807,483	2,525,403	2,243,324	1,961,244	1,679,165
IRR	16.40%	19.05%	17.67%	16.40%	15.22%	14.14%

➔ Khi giá tàu đầu tư tăng thêm 10% thì dự án vẫn có hiệu quả.

• **Doanh thu, chi phí:**

NPV dự án	Biến thiên của doanh thu (thay đổi giá cước tàu)					
	2,243,324	90%	95%	100%	105%	110%
Biến thiên của chi phí	90%	1,454,833	2,664,237	3,873,641	5,083,045	6,292,449
	95%	639,674	1,849,078	3,058,482	4,267,887	5,477,291
	100%	-175,485	1,033,920	2,243,324	3,452,728	4,662,132
	105%	-990,643	218,761	1,428,165	2,637,569	3,846,974
	110%	-1,805,802	-596,398	613,007	1,822,411	3,031,815

IRR dự án	Biến thiên của doanh thu (thay đổi giá cước tàu)					
	16.40%	90%	95%	100%	105%	110%
Biến thiên của chi phí	90%	13.91%	17.71%	21.32%	24.79%	28.15%
	95%	11.21%	15.16%	18.89%	22.46%	25.89%
	100%	8.38%	12.52%	16.40%	20.06%	23.58%
	105%	5.38%	9.76%	13.81%	17.60%	21.21%
	110%	2.15%	6.86%	11.11%	15.06%	18.79%

- Khi doanh thu giảm đến 5% và chi phí tăng đến 5% thì dự án vẫn có hiệu quả.
→ Khi chi phí tăng đến 5% và doanh thu chỉ giảm 5% thì dự án vẫn có hiệu quả.

VII. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

Căn cứ đánh giá tình hình thị trường vận tải biển thời gian đoạn 2021-2025, căn cứ định hướng phát triển của Công ty, việc đầu tư đội tàu là yêu cầu bắt buộc để tận dụng tối đa thời cơ thị trường cũng như xây dựng thương hiệu và vị thế của Công ty.

Qua nghiên cứu, tính toán trong báo cáo đầu tư nêu trên, dự án mua 02 tàu chở gas Celia và Gas Sellan là phương án đầu tư có tính khả thi, mang lại hiệu quả kinh tế tốt cho Công ty. Thêm vào đó, đội ngũ nhân sự dày dặn kinh nghiệm trong mảng quản lý và khai thác tàu sẽ là yếu tố quan trọng góp phần vào thắng lợi của dự án.

Do vậy, Ban Điều hành đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét và chấp thuận phương án đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải 5,000-7,000DWT là tàu Celia (IMO: 9032264) và tàu Gas Sellan (IMO: 9146572) như đã trình bày trên đây.

Kính trình./.

TP. HCM, ngày tháng năm 2020

GIÁM ĐỐC

(đã ký)

Võ Ngọc Phụng

**BIÊN BẢN HỌP ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2020
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM**

Hôm nay, ngày 06/11/2020, vào lúc giờ phút tại Khu dịch vụ số 4, tầng 6, tháp R2, cao ốc The Everrich, số 968 đường 3/2, phường 15, quận 11, TP. Hồ Chí Minh, ĐHĐCD bất thường năm 2020 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam (PCT) đã được tiến hành với thành phần và nội dung như sau:

I. THÀNH PHẦN THAM DỰ:

1. Chủ tọa đại hội

Theo quy định của Điều lệ Công ty, Chủ tịch HĐQT Công ty – Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy – là chủ tọa điều hành Đại hội.

2. Cổ đông tham dự

ĐHĐCD đã nghe bà – đại diện Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông – công bố kết quả xác nhận tư cách cổ đông và đại diện cổ đông dự họp như sau:

Tổng số cổ đông có mặt tại thời điểm khai mạc đại hội là người (trực tiếp và thông qua người đại diện theo uỷ quyền) đại diện cho cổ phần, chiếm% tổng cổ phần có quyền biểu quyết (Biên bản kiểm tra tư cách cổ đông và đại diện cổ đông – đính kèm Biên bản này).

Căn cứ Luật Doanh nghiệp nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Điều lệ Công ty, ĐHĐCD thường niên năm 2020 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam đủ điều kiện tiến hành.

3. Đoàn chủ tọa, Thư ký Đại hội và Tổ kiểm phiếu:

Ban tổ chức đã giới thiệu Đoàn Chủ tọa Đại Hội, Thư ký Đại hội và Tổ kiểm phiếu như sau:

✓ **Đoàn chủ tọa:**

1. Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy - Chủ tịch HĐQT

2.

Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy đương nhiên là chủ tọa đại hội.

Việc bầu ông/ bà vào Đoàn chủ tọa có kết quả biểu quyết như sau:

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				

Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				
--	--	--	--	--

Kết quả: Ông/ bà được tham gia vào Đoàn chủ tọa.

✓ **Thư ký Đại hội:**

Bà

Với kết quả biểu quyết như sau:

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Kết quả: Bà được bầu làm Thư ký đại hội

✓ **Tổ kiểm phiếu:**

1. Bà : Tổ Trưởng
2. Bà : Thành viên
3. Bà : Thành viên
4. Bà : Thành viên
5. Ông : Thành viên

Với kết quả biểu quyết như sau:

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Kết quả: Bầu tổ kiểm phiếu gồm 5 thành viên:

1. Bà : Tổ Trưởng
2. Bà : Thành viên
3. Bà : Thành viên
4. Bà : Thành viên
5. Ông : Thành viên

II. DIỄN BIẾN ĐẠI HỘI

A. Khai mạc đại hội và thông qua Nội quy đại hội

- Ban Tổ chức Đại hội đã tuyên bố khai mạc đại hội.
- Đại hội tiến hành biểu quyết công khai Nội quy Đại hội, thể lệ biểu quyết với kết quả biểu quyết như sau:

1. Nội quy Đại hội

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Kết quả: Căn cứ quy định của Điều 144 Luật Doanh nghiệp và Điều lệ công ty, kết quả kiểm phiếu thì Nội quy đại hội đã được thông qua.

2. Thể lệ biểu quyết

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Kết quả: Căn cứ quy định của Điều 144 Luật Doanh nghiệp và Điều lệ công ty, kết quả kiểm phiếu thì Thể lệ biểu quyết đã được thông qua.

B. Nội dung được đưa vào chương trình đại hội

Nội dung được đưa ra biểu quyết để đưa vào chương trình đại hội như sau:

Tờ trình về phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.

Kết quả biểu quyết như sau:

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả		Trong đó
---------	--	----------

	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Căn cứ quy định của Điều 144 Luật Doanh nghiệp và Điều lệ công ty cùng kết quả kiểm phiếu thì các nội dung được đưa vào chương trình Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2020 xem xét gồm nội dung sau:

Tờ trình về phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.

B. Nội dung biểu quyết tại đại hội theo nội dung Tờ trình

Số cổ phần tham dự biểu quyết là: cổ phần.

Số cổ phần biểu quyết không hợp lệ: cổ phần, chiếm% tổng số cổ phần tham dự biểu quyết.

Số cổ phần biểu quyết hợp lệ là: cổ phần, chiếm ...%, tỷ lệ biểu quyết như sau:

Kết quả	Tổng số CP biểu quyết hợp lệ	Trong đó		
		Đồng ý	Không đồng ý	Không ý kiến
Số phiếu				
Đạt tỷ lệ % CP biểu quyết hợp lệ				

Căn cứ theo quy định của Điều 144 Luật Doanh nghiệp, Điều lệ công ty và căn cứ vào kết quả kiểm phiếu, nội dung theo Tờ trình sau đây đã được Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2020 nhất trí thông qua:

Tờ trình về phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.

C. Các nội dung thảo luận tại Đại hội

.....

Đại hội nhất trí giao cho HĐQT chỉ đạo triển khai thực hiện nội dung đã được Đại hội đồng cổ đông quyết nghị trên cơ sở tuân thủ pháp luật của Nhà nước và Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty.

Đại hội bế mạc vào hồi giờ phút cùng ngày. Biên bản gồm 12 (mười hai) trang, được đọc và được toàn thể Đại hội thông qua.

THƯ KÝ

CHỦ TOẠ

NGHỊ QUYẾT
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2020
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM

- Luật Doanh nghiệp số 68/2014/QH13 được Quốc hội nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam khoá 13, kỳ họp thứ 8 thông qua ngày 26/11/2014;
- Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Căn cứ Biên bản họp Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2020 số 02/BBH-PCT-ĐHCD ngày 06/11/2020 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam.

QUYẾT NGHỊ

Điều 1. Thông qua nội dung sau:

Phê duyệt đầu tư 02 tàu chở gas trọng tải khoảng từ 5.000 DWT đến 7.000 DWT.

Điều 2. HĐQT có trách nhiệm chỉ đạo, triển khai thực hiện các nội dung đã được ĐHĐCD quyết nghị trên cơ sở tuân thủ pháp luật nhà nước và Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty.

Điều 3. Nghị quyết này đã được ĐHĐCD Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam thông qua và có hiệu lực kể từ ngày ký.

Nơi nhận:

- Các TV.HĐQT;
- Ban KS, Ban GD;
- Cổ đông PCT;
- Lưu: VT, HĐQT.

TM. ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG
CHỦ TỌA ĐẠI HỘI