

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 20 tháng 10 năm 2022

CÔNG BỐ THÔNG TIN

Kính gửi: - Ủy ban Chứng khoán Nhà nước;
 - Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội;

- * Tên công ty: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
- * Mã chứng khoán: PCT
- * Trụ sở chính: 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.
- * Điện thoại: (84.28) 62582330 Fax: (84.28) 62582334
- * Người thực hiện công bố thông tin: Bà Nguyễn Diệu Hoa (Người được ủy quyền Công bố thông tin)
- * Loại thông tin công bố:
☐ 24h ☐ Yêu cầu ☒ Bất thường ☐ Định kỳ

- * Nội dung công bố thông tin:

Công ty xin đăng tải Bản cập nhật Tài liệu họp Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 2 năm 2022.

Thông tin này đồng thời được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty vào ngày 20/10/2022 tại đường dẫn www.pct.com.vn.

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố./.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐQT, BKS (để báo cáo);
- Lưu: ATPC, DH.

**NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN
CÔNG BỐ THÔNG TIN**



Nguyễn Diệu Hoa

TỜ TRÌNH

Về việc Phê duyệt nội dung chương trình ĐHĐCĐ bất thường lần 2 năm 2022

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 do Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông Công ty xem xét và phê duyệt các nội dung chương trình Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 2 năm 2022 như sau:

1. Báo cáo kết quả thực hiện đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 phê duyệt.
2. Báo cáo kết quả thực hiện phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 phê duyệt.
3. Báo cáo tiến độ thực hiện phương án phát hành cổ phiếu chi trả cổ tức và tăng vốn điều lệ đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 phê duyệt.
4. Tờ trình về việc phê duyệt kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 1) trọng tải 19.994 DWT và kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 2) trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT từ Quý 4 năm 2022.
5. Tờ trình về việc phê duyệt kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 3) trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT hoặc 01 tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 28.000 - 85.000 DWT từ Quý 1 năm 2023.
6. Tờ trình về việc phê duyệt phương án phát hành cổ phiếu huy động vốn đầu tư tàu và tăng vốn điều lệ từ Quý 1 năm 2023.
7. Tờ trình về việc miễn nhiệm thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023.
8. Tờ trình về việc bầu thay thế thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023.

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu: VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

**BÁO CÁO KẾT QUẢ THỰC HIỆN ĐẦU TƯ 01 TÀU DẦU/HÓA CHẤT
TRỌNG TẢI TỪ 19.000 DWT ĐẾN 25.000 DWT**

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

Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 29/04/2022 về việc phê duyệt đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT, Hội đồng quản trị xin báo cáo đến Đại hội đồng cổ đông kết quả thực hiện dự án đầu tư như sau:

Tại tờ trình về việc đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT, Đại hội đồng cổ đông đã phê duyệt phương án với nội dung như sau:

1. Loại tàu: tàu chở dầu/ hóa chất có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT.
2. Tổng mức đầu tư dự án: không vượt quá 15.930.000 USD.
3. Tuổi tàu: từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi, phù hợp với quy định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
4. Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc.
5. Tiến độ thực hiện đầu tư: Quý 4 năm 2022.
6. Nguồn vốn cho dự án: 100% Vốn chủ sở hữu, trong đó huy động thêm từ cổ đông hiện hữu 184.000.000.000 đồng.
7. Các chỉ tiêu hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - NPV (i=11%): 689.098 USD.
 - IRR: 12,04%.
 - Thời gian hoàn vốn nội bộ: 10,43 năm.

Trong thời gian từ khi Đại hội đồng cổ đông phê duyệt phương án đầu tư tới nay, Hội đồng quản trị đã đàm phán được hình thức huy động vốn khác hiệu quả hơn cho việc đầu tư tàu. Việc huy động vốn từ cổ đông là không phù hợp trong năm 2022.

Vậy, Hội đồng quản trị kính báo cáo Đại hội đồng cổ đông về việc không tiếp tục thực hiện dự án đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT bằng hình thức huy động vốn của cổ đông trong năm 2022.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HDQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

**BÁO CÁO KẾT QUẢ THỰC HIỆN
PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH CỔ PHIẾU TĂNG VỐN ĐIỀU LỆ NĂM 2022**

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

Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 29/04/2022 về việc phê duyệt Phương án Phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2022, Hội đồng quản trị xin báo cáo đến Đại hội đồng cổ đông kết quả thực hiện dự án đầu tư như sau:

Tại tờ trình về việc phê duyệt phương án Phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2022, Đại hội đồng cổ đông đã phê duyệt phương án với nội dung như sau:

- Tổng số cổ phần dự kiến phát hành : 18.400.000 cổ phần
- Giá dự kiến phát hành : 10.000 đồng/cổ phần
- Tổng giá trị dự kiến phát hành theo mệnh giá : 184.000.000.000 đồng
- Tổng số tiền dự kiến thu được từ đợt phát hành : 184.000.000.000 đồng
- Thời gian thực hiện dự kiến : Quý 3/2022
- Phương thức chào bán: Chào bán cho cổ đông hiện hữu theo phương thức thực hiện quyền mua.
- Mục đích phát hành: Bổ sung vốn đầu tư 01 tàu chở dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT theo kế hoạch đầu tư của Công ty.

Việc huy động vốn theo hình thức nói trên là chưa tối ưu trong thời điểm hiện tại khi thị trường chứng khoán liên tục lao dốc sau đại dịch, tâm lý nhà đầu tư không ổn định, khả năng không huy động được đủ số vốn dự kiến từ cổ đông là rất lớn, ảnh hưởng đến tiến độ đầu tư tài sản. Do đó, Hội đồng quản trị đã tìm được các hình thức huy động vốn khác phù hợp hơn để phục vụ mục đích đầu tư tàu. Chính vì vậy, Hội đồng quản trị chưa thực hiện việc phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ như phương án nêu trên.

Vậy, Hội đồng quản trị kính báo cáo Đại hội đồng cổ đông về việc không tiếp tục thực hiện dự án đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT tàu bằng hình thức huy động vốn của cổ đông trong năm 2022.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HDQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

**BÁO CÁO TIỀN ĐỘ THỰC HIỆN
PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH CỔ PHIẾU CHI TRẢ CỔ TỨC NĂM 2022**

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

Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 29/04/2022 về việc phê duyệt Phương án Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2022, Hội đồng quản trị xin báo cáo đến Đại hội đồng cổ đông kết quả thực hiện phương án như sau:

Tại tờ trình về việc phê duyệt phương án Phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2022, Đại hội đồng cổ đông đã phê duyệt phương án với nội dung như sau:

- Tỷ lệ chi trả cổ tức bằng cổ phiếu: 20%
- Số cổ phần dự kiến phát hành: 4.600.000 cổ phần.
- Giá trị cổ phần phát hành dự kiến theo mệnh giá: 46.000.000.000 đồng.
- Nguồn: Từ nguồn lợi nhuận sau thuế sau khi đã trích lập các quỹ năm 2021.

Công ty đã nhận được Công văn số 6717/UBCK-QLCB của Ủy ban chứng khoán Nhà nước về việc phát hành cổ phiếu trả cổ tức của PCT đề ngày 07/10/2022. Ngay khi nhận được Công văn này, Hội đồng quản trị đã họp ban hành Nghị quyết số 13/NQ-PCT-HĐQT về việc chốt ngày đăng ký cuối cùng để thực hiện quyền nhận cổ tức bằng cổ phiếu và gửi Thông báo về ngày đăng ký cuối cùng để thực hiện quyền nhận cổ tức bằng cổ phiếu đến Trung tâm lưu ký Chứng khoán Việt Nam. Công ty sẽ tiếp tục hoàn thiện các hồ sơ cần thiết liên quan đến điều chỉnh Giấy chứng nhận đăng ký chứng khoán, Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp và Báo cáo kết quả đợt phát hành theo quy định của pháp luật. Thời gian dự kiến kết thúc đợt phát hành cổ phiếu để trả cổ tức là cuối Quý 4 năm 2022.

Xin trân trọng báo cáo đến Đại hội đồng cổ đông.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

TỜ TRÌNH

**Về việc phê duyệt đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 1) trọng tải 19.994 DWT
và kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 2) trọng tải
khoảng 19.000 - 25.000 DWT từ Quý 4 năm 2022**

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

Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam đã tích lũy được bề dày kinh nghiệm trong nhiều năm cung cấp dịch vụ quản lý, tư vấn quản lý, dịch vụ vận tải biển cho các chủ tàu trong và ngoài nước. Đội tàu do Công ty quản lý có trọng tải lớn với nhiều loại tàu khác nhau như tàu hóa chất, tàu dầu thô, tàu chở LPG, tàu chở hàng rời... Công ty cũng duy trì ổn định đội ngũ nhân sự dày dặn chuyên môn, đủ khả năng quản lý, vận hành, khai thác tàu.

Công ty kiên định thực hiện định hướng đặt ra là phát triển ngành nghề vận tải biển tại thị trường trong nước và quốc tế sau thời gian dài do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19.

Đây cũng là thời điểm thích hợp để đầu tư tàu khi các ngành công nghiệp lớn trên thế giới đều trong xu hướng phát triển mạnh trở lại sau dịch bệnh, đặc biệt là tại các quốc gia Bắc Mỹ, tác động tích cực đến giá cước vận chuyển cùng với đội ngũ nhân sự sẵn có của Công ty có đầy đủ năng lực, kinh nghiệm, góp phần nâng cao tỷ suất sinh lời cũng như giảm thiểu rủi ro.

Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét phê duyệt Phương án đầu tư tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 1) Goby và kế hoạch đầu tư 01 tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 2) có trọng tải 19.000-25.000 DWT với các nội dung chính được trình bày tại Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án (đính kèm).

Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua Báo cáo khả thi đầu tư tàu chở hóa chất Goby (IMO: 9363833) trọng tải 19.994 DWT và 01 tàu hóa chất mới trọng tải 19.000-25.000 DWT với các nội dung chính như sau:

I. TÀU HÓA CHẤT GOBY

1. Phê duyệt đầu tư Tàu hóa chất 19.994 DWT

- Tên tàu: GOBY
- Hồ hiệu/ Số IMO: XVHZ7/9363833
- Quốc tịch: Việt Nam
- Năm đóng: 2008
- Đăng kiểm: VR + KR

- Nơi đóng: Nhật Bản
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
- Giá mua tàu: mua tàu 13.700.000 USD (Mười ba triệu bảy trăm nghìn đô la Mỹ)
- Nguồn vốn cho dự án: 30% vốn chủ sở hữu, 70% vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
- Chỉ tiêu hiệu quả dự án không thấp hơn:
 - o NPV: 1.078.251 USD
 - o IRR: 11,78%

Giao cho Giám đốc Công ty kiêm Người đại diện theo pháp luật hoặc người được Giám đốc ủy quyền tổ chức chỉ đạo, triển khai việc đàm phán để đi đến ký kết Hợp đồng và các phụ lục liên quan đến việc mua bán tàu GOBY với chủ tàu là Công ty TNHH Sellan Gas đảm bảo thỏa mãn các điều kiện theo phương án nghiên cứu khả thi, thực hiện việc ký kết các văn kiện liên quan, các thủ tục giao nhận tàu và các thủ tục mua bán tàu theo quy định của pháp luật và điều lệ Công ty.

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu GOBY bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:

- Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với tổng số vốn vay không vượt quá 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan).
 - + *Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).*
 - Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu GOBY trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.
- 3.** Ủy quyền thanh lý tàu và các vấn đề khác liên quan đến dự án tàu GOBY thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ trên nguyên tắc đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả của tài sản không thấp hơn chỉ tiêu dự án đầu tư đã được ĐHĐCĐ thông qua theo quy định của pháp luật và Điều lệ Công ty.

II. TÀU HÓA CHẤT TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT

- 1.** Phê duyệt kế hoạch đầu tư 01 tàu hóa chất mới trọng tải 19.000-25.000 DWT (tàu số 2):
- Loại tàu: tàu dầu/ hóa chất trọng tải 19.000-25.000 DWT
 - Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
 - Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
 - Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
 - Nguồn vốn cho dự án: 30% vốn chủ sở hữu, 70% vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
 - Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh

- Hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - NPV: 763.732 USD
 - IRR: 11,00%
- 2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định toàn bộ việc triển khai kế hoạch đầu tư (kế hoạch mua tàu, kết quả chào giá, lựa chọn tàu để đầu tư, quyết toán hoàn thành dự án đầu tư, thanh lý và các nội dung liên quan khác thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ đối với việc đầu tư dự án) theo qui định của pháp luật và điều lệ của công ty.
- 3. Ủy quyền HĐQT triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:
 - Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với tổng số vốn vay không vượt quá 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan).
 - + Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế (nếu có) không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).
 - Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.

Trân trọng kính trình./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

DỰ ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU

TÀU DẦU/HÓA CHẤT (TÀU SỐ 1) GOBY IMO: XVHZ7/9363833

VÀ TÀU DẦU/HÓA CHẤT (TÀU SỐ 2)

TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT

TP. Hồ Chí Minh, tháng 10/2022

MỤC LỤC

A. PHẦN I: TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ.....	4
B. PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN	5
CHƯƠNG I	5
SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ	5
I. Căn cứ pháp lý:	5
II. Sự cần thiết phải đầu tư:.....	5
III. Mục tiêu của dự án:.....	6
IV. Giới thiệu chủ đầu tư dự án.....	6
CHƯƠNG II	8
TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÓA CHẤT QUỐC TẾ.....	8
I. Thị trường vận tải quốc tế	8
II. Thị trường mua bán tàu dầu/hóa chất	10
CHƯƠNG III.....	12
LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ	12
CHƯƠNG IV	15
TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN - HIỆU QUẢ DỰ ÁN	15
I. TÀU DẦU/ HÓA CHẤT GOBY	15
1. Tổng mức đầu tư và các thông số kỹ thuật của tàu.....	15
2. Phân tích mức đầu tư của dự án:.....	16
3. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:	16
3.1 Đối với nguồn vốn đối ứng:	16
3.2 Đối với nguồn vốn vay:.....	17
4. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án	17
4.1 Doanh thu của dự án	17
4.2 Chi phí dự án	18
Chi phí hoạt động (Opex).....	18
Chi phí vốn (Capex)	19
4.3 Suất chiết khấu dự án	20
4.4 Bảng tính hiệu quả kết quả dự án.....	20
4.5 Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án.....	22

5.	Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro:	22
5.1	Rủi ro về thị trường đầu ra:	22
5.2	Rủi ro về giá cước:	22
5.3	Rủi ro về lãi suất vay vốn:	23
5.4	Rủi ro về tỷ giá:	23
6.	Độ nhạy của dự án.....	23
II.	TÀU DẦU/HÓA CHẤT TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT	24
1.	Phân tích mức đầu tư của dự án:	24
2.	Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:	24
3.	Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án	24
3.1	Doanh thu của dự án	24
3.2	Phương án khai thác	25
3.3	Chi phí dự án	26
3.3.1	Chi phí hoạt động (Opex).....	26
3.3.2	Chi phí vốn (Capex).....	29
3.4	Suất chiết khấu dự án	29
3.5	Bảng tính hiệu quả kết quả dự án.....	29
3.6	Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án.....	31
4.	Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro.....	31
4.1	Rủi ro về thị trường đầu ra.....	31
4.2	Rủi ro về giá cước	31
4.3	Rủi ro về lãi suất vay vốn:	32
4.4	Rủi ro về chênh lệch tỷ giá.....	32
5.	Độ nhạy của dự án.....	32
	PHẦN VII.....	33
	KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	33

A. PHẦN I: TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ

1. Tên dự án: Tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 1) GOBY (Hô hiệu/ Số IMO: XVHZ7/9363833) và 01 tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 2) trọng tải 19.000-25.000 DWT.
2. Tên chủ đầu tư: CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM.
3. Mục đích của dự án: Đầu tư tàu chở dầu/hóa chất để khai thác trên thị trường quốc tế và tham gia vận chuyển nhập khẩu.
4. Thời gian dự kiến đầu tư: Từ Quý 4 năm 2022.
5. Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay.

B. PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN

CHƯƠNG I SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

I. Căn cứ pháp lý:

- *Bộ luật Hàng hải số 95/2015/QH13 của Quốc hội khóa XIII, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 25/11/2015, có hiệu lực từ ngày 01/07/2017;*
- *Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 Quốc Hội thông qua ngày 17 tháng 6 năm 2020;*
- *Luật Thương mại số 36/2005/QH11 Quốc Hội thông qua ngày 14 tháng 06 năm 2005;*
- *Điều lệ hoạt động của CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM (PCT);*
- *Căn cứ nhu cầu thực tế của thị trường và nguồn lực của Công ty CP Vận tải khí và Hóa chất Việt Nam*

II. Sự cần thiết phải đầu tư:

- Theo thống kê trên thị trường trong mười năm trở lại đây, giá mua bán tàu chở dầu/hóa chất được duy trì tương đối ổn định. Trong bối cảnh đại dịch Covid-19 tiến triển phức tạp trong hơn hai năm vừa qua, giá giao dịch có giảm ở một số thời điểm nhưng đang tăng trở lại do thị trường phục hồi sau khi đại dịch được kiểm soát. Thêm vào đó, sự chuyển dịch xu hướng phát triển của các ngành công nghiệp, đặc biệt là tại các quốc gia Bắc Mỹ. Giá cước vận chuyển đã có xu hướng tăng dần khi rất nhiều nhận định của các chuyên gia cho rằng tăng giá là xu hướng ổn định trong các năm tiếp theo. Đầu tư mua tàu tại vùng giá thấp tương ứng với chi phí đầu tư ban đầu và fix cost thấp. Khai thác tàu trong giai đoạn cước phục hồi và ổn định sẽ luôn được xem là thời điểm thuận lợi nhất để triển khai dự án đầu tư.
- PCT có kinh nghiệm nhiều năm trong việc cung cấp dịch vụ quản lý, tư vấn quản lý, dịch vụ vận tải biển cho tàu PCT thuê và các chủ tàu sở hữu đội tàu với trọng tải lớn, nhiều loại tàu khác nhau (như hóa chất, dầu thô, LPG, hàng rời...). Với một đội ngũ nhân sự dày dặn chuyên môn, PCT đủ khả năng duy trì chi phí quản lý, vận hành, khai thác tàu ở mức hợp lý, giúp nâng khả năng cạnh tranh so với các đơn vị khác khi cùng tiến vào lĩnh vực kinh doanh này. Vì thế, đây là thời điểm thích hợp để đầu tư khi bối cảnh thị trường thuận lợi cùng năng lực, kinh nghiệm của đội ngũ nhân sự sẵn có, góp phần nâng cao tỷ suất sinh lời cũng như giảm thiểu rủi ro.
- Qua những nghiên cứu, phân tích trên, có thể thấy nhu cầu về vận tải hóa chất trong nước và quốc tế là rất lớn. Đồng thời phân khúc tàu dầu/ hóa chất có trọng tải 19.000- 25.000 DWT có giá cước vận chuyển tàu luôn ở mức cao hơn so với các loại vận chuyển tàu khác và tương đối ổn định và size tàu hóa chất này đang dần khẳng định vị thế trên thị trường do thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size

hàng, lịch trình. PCT nhận thấy việc đầu tư tàu chở dầu/hóa chất với trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT là thật sự cần thiết, phù hợp với tình hình thực tế của thị trường khai thác hiện nay, nhằm duy trì sự ổn định và phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty.

III. Mục tiêu của dự án:

Mục tiêu của dự án là tận dụng thời điểm thị trường thuận lợi hiện nay để đầu tư tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT, khai thác trên thị trường quốc tế. Dự án nhằm mang lại lợi ích kinh tế cho chủ đầu tư, tạo bước phát triển về quy mô vốn, tài sản cũng như bước đầu tạo ra nguồn lực để tăng năng lực vận tải, năng lực cạnh tranh, tạo lập và nâng cao vị thế của PCT tại thị trường trong nước, xây dựng và phát triển thương hiệu PCT trên thị trường quốc tế.

IV. Giới thiệu chủ đầu tư dự án

Được thành lập tháng 06/2007, Công ty cổ phần dịch vụ - vận tải Dầu khí Cửu Long (PCT) với các cổ đông sáng lập là Tổng công ty Khí (PV GAS), Tổng công ty CP vận tải (PVTRANS), Công ty kinh doanh khí hóa lỏng Miền Nam (PV GAS SOUTH). Ngành nghề hoạt động của công ty đa dạng gồm: dịch vụ vận tải đường bộ và đường thủy, dịch vụ cho thuê xe, dịch vụ thương mại kỹ thuật dầu khí,...

Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam có khả năng cạnh tranh cao trên thị trường quốc tế, giữ mối quan hệ tốt với nhiều khách hàng và các brokers uy tín trên thế giới, đồng thời, đội ngũ nhân sự không ngừng học hỏi kinh nghiệm các hãng tàu lớn trên thế giới, công ty cũng mở rộng các lĩnh vực vận tải để đón đầu, đáp ứng nhu cầu cấp thiết của thị trường vận tải biển.

Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam có đội ngũ nhân sự về kỹ thuật tốt, đáp ứng yêu cầu khai thác, duy trì Sire, CDI, Rightship. Với tính chất tàu di chuyển trên biển là chính, PCT quản lý, theo dõi tất cả hoạt động của tàu ở trên biển, trên bờ, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu của các công ước quốc tế như SOLAS, MARPOL STCW, MLC... cũng như các yêu cầu của người thuê tàu, chính quyền cờ và các kho cảng. Kiểm soát chi phí hoạt động trong phạm vi ngân sách tối ưu mà không ảnh hưởng đến tiêu chuẩn an toàn, chất lượng và hiệu suất. Công tác quản lý chi phí chặt chẽ, chi phí OPEX đội tàu thấp, giúp cho đội tàu tăng sức cạnh tranh trong hoạt động khai thác tàu.

Hiện nay, công ty đang quản lý, khai thác tàu và tư vấn quản lý cho đội tàu đa dạng thể loại như tàu hóa chất, tàu dầu, tàu GAS & VLGC với nhiều con tàu có trọng tải lớn như Elephant (108.943 MT), MT Bass (19.935 MT)... Đội tàu vận chuyển LPG, dầu, hóa chất, hàng hóa khác,... trên các vùng biển trong nước và quốc tế như Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Tây Á, Trung Đông, Châu Âu.

- ✓ Nguồn vốn: Vốn chủ sở hữu: 230.000.000.000 VNĐ;
- ✓ Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2019, 2020 và năm 2021:

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	CHỈ TIÊU	2019	2020	2021
1	Tổng Doanh Thu	352.745	470.432	464.208
2	Lợi nhuận trước thuế TNDN	24.383	19.113	17.292
3	Lợi nhuận sau thuế TNDN	18.739	15.131	13.489
4	Nộp NSNN	6.508	7.225	9.722

CHƯƠNG II

TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÓA CHẤT QUỐC TẾ

I. Thị trường vận tải quốc tế

Theo “Báo cáo thị trường toàn cầu của tàu chở hóa chất 2022” từ The Business Research Company, thị trường tàu chở hóa chất toàn cầu dự kiến sẽ tăng từ 30,56 tỷ USD vào năm 2021 lên 31,95 tỷ USD vào năm 2022 với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) là 4,6%. Thị trường tàu chở hóa chất dự kiến sẽ tăng lên 38,38 tỷ USD vào năm 2026 với tốc độ CAGR là 4,7%. Song song đó là sự phát triển của ngành công nghiệp hóa chất dự kiến sẽ thúc đẩy tăng trưởng của thị trường tàu chở hóa chất. Các công ty trong ngành công nghiệp hóa chất sẽ yêu cầu các tàu chở hóa chất vận chuyển các hợp chất hóa học của họ từ địa điểm này sang địa điểm khác. Yếu tố này tạo ra nhu cầu về tàu chở hóa chất. Đồng thời, theo Hội đồng Hóa học Hoa Kỳ, năm 2021, ngành công nghiệp hóa chất Hoa Kỳ sẽ duy trì vị trí xuất khẩu ròng của mình, hỗ trợ tổng xuất khẩu hàng hóa của Hoa Kỳ. Đến năm 2025, xuất khẩu ròng hóa chất của Hoa Kỳ sẽ đạt 40,5 tỷ đô la và các lô hàng ngành công nghiệp hóa chất dự kiến sẽ đạt 668 tỷ đô la. Khi các nền kinh tế lớn mở cửa trở lại và nhu cầu nhập khẩu ở các nền kinh tế đối tác tăng lên, xuất khẩu hóa chất của Hoa Kỳ có khả năng tăng trưởng đáng kể. Sự phục hồi nhanh chóng của các quốc gia đang phát triển sau tác động của đại dịch Covid-19 cũng được cho là sẽ thúc đẩy nhu cầu của thị trường tàu chở hóa chất. Do đó, sự phát triển của ngành công nghiệp hóa chất chính là động lực thúc đẩy thị trường tàu chở hóa chất.

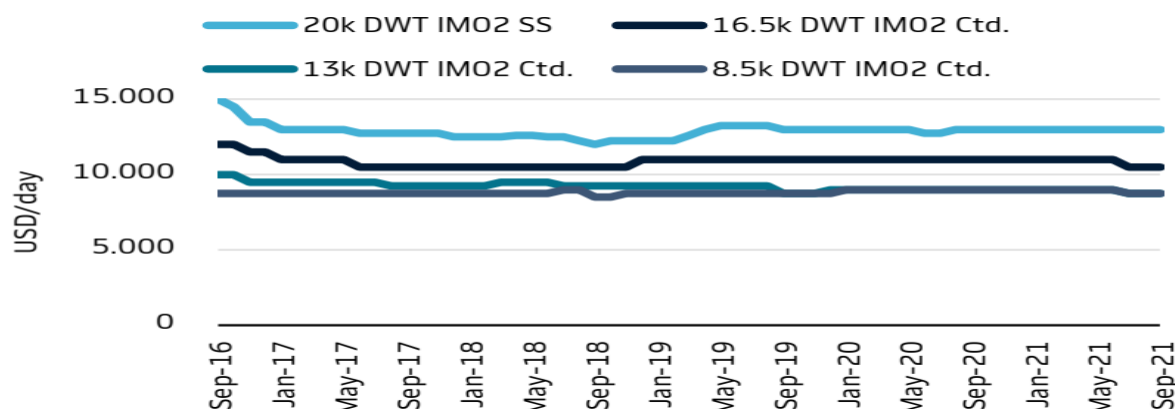
Theo nhận định của các nhà môi giới hàng hải lớn trên thế giới, các chuyên gia kinh tế hàng đầu, vòng quay thị trường vận tải biển thường kéo dài khoảng 10 năm. Sau thời gian đạt cực thịnh vào các năm 2006 - 2007, giá cước/giá thuê tàu trời sụt dưới đáy các năm sau đó, đến nay thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải hàng lỏng nói riêng đã có dấu hiệu dần cải thiện, hồi phục. Một trong những nhân tố tác động tích cực lên thị trường vận tải biển đó là “cung - cầu” số lượng tàu dần lấy lại tình trạng cân bằng. Số lượng lớn các tàu cũ dần không còn phù hợp dẫn tới bị thị trường đào thải và phải phá dỡ. Các đơn đóng mới xuất hiện không nhiều nên đã giảm đáng kể tình trạng dư thừa “cung” tàu. Ngoài ra, các tàu chở dầu/hóa chất vận chuyển mọi thứ từ hóa chất, dầu đến xăng đang trải qua một thời kỳ sức mạnh chưa từng thấy trong ít nhất 25 năm,

Tuy nhiên, do các loại hóa chất là mặt hàng chuyên biệt dành cho công nghiệp, cộng với kiểu thiết kế tàu mang tính đặc chủng chuyên dùng, có thể kết hợp vận chuyển đa dạng nhiều loại hàng hóa, nên trên thực tế thị trường vận chuyển hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu có trọng tải khoảng 20.000 DWT.

Đối với thị trường khai thác chuyến (Spot): Do là dạng tàu dầu/hóa chất nên có nhiều sự lựa chọn mặt hàng chuyên chở. Đối với tuyến hàng hóa chất xuất từ Vùng Vịnh về phía Đông (Ấn Độ/Đông Nam Á) thì chiều ngược lại luôn có các mặt hàng để đưa tàu ngược trở lại như dầu cọ (palm) từ Indonesia hoặc dầu thành phẩm từ Singapore/Thái Lan đi Ấn Độ/Maldives.

TIME CHARTER RATES (USD/DAY)

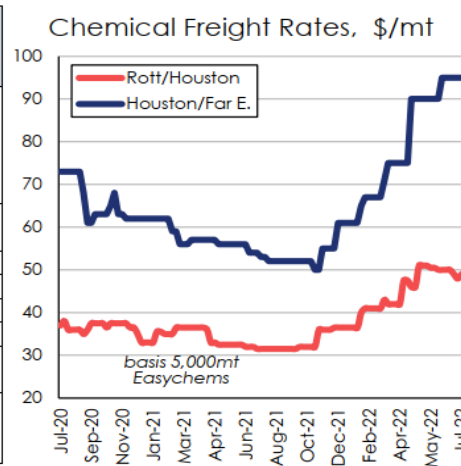
	1 YEAR	3 YEARS	5 YEARS
20,000 DWT IMO2 SS	13,000	13,500	13,750
16,500 DWT IMO2 Ctd.	10,500	11,250	11,500
13,000 DWT IMO2 Ctd.	8,750	9,500	10,000
12,500 DWT IMO2 SS	10,750	11,500	11,750
8,500 DWT IMO2 Ctd.	8,750	9,250	9,500
6,000 DWT IMO2 Ctd.	7,250	7,750	8,250
3,500 DWT IMO2 Ctd.	6,000	6,500	6,750



(Nguồn: Maersk Brokers tháng 09/2021)

Theo báo cáo của Clarksons Research thì giá cước cho thuê T/C thời hạn 12 tháng đối với tàu hóa chất size 19.999 DWT Stainless Steel bình quân năm 2021 là 13.438 USD/ngày, tăng 4,2% so với mức bình quân năm 2018 (12.896 USD/ngày), tăng 1,6% so với mức bình quân năm 2019 (13.227 USD/ngày) và giảm 0,3% so với mức bình quân năm 2020 (13.479 USD/ngày). Trong 6 tháng đầu năm 2022, giá cước là 13.875USD/ngày, tăng 3.3% so với bình quân năm 2021 (13.438 USD/ ngày). Cũng theo số liệu thống kê của Clarksons Research, giá cho thuê T/C thời hạn 12 tháng bình quân trong giai đoạn 2012 - 2020 là 13.781 USD/ngày. Như vậy, có thể nhận thấy thị trường giá cước cho thuê loại tàu này là tương đối ổn định.

Chemicals Markets	Average		2022		Chem Market	
	2020	2021	May	Jun	22 Jul	Trends
Voyage Rates (\$/mt)						
10,000 MEG/WC India	26.93	25.57	35.00	40.25	48.00	FIRMER 19%
15,000 MEG/Ulsan	45.26	42.07	55.00	79.00	86.00	FIRMER 9%
15,000 MEG/Med	58.02	57.43	117.50	144.75	142.00	STEADY -2%
15,000 MEG/Rott.	63.30	65.32	126.75	153.00	150.00	STEADY -2%
5,000 Rott/Houston	39.89	33.82	50.88	50.13	49.00	STEADY -2%
10,000 Rott/Houston	33.57	28.98	43.75	42.25	40.00	SOFTER -5%
5,000 Rott/Ulsan	86.79	87.08	96.75	97.50	98.00	STEADY 1%
5,000 Singapore/Rott	72.41	93.91	174.00	190.25	205.00	FIRM 8%
1,000~ Sing./Houston	136.87	145.34	193.50	205.75	225.00	FIRMER 9%
6,000" Ulsan/Houston	54.63	58.47	102.00	115.25	130.00	FIRMER 13%
5,000 Houston/Rott	53.04	48.68	86.00	87.25	85.00	STEADY -3%
5,000 Houston/Ulsan	72.92	55.87	90.00	92.50	95.00	STEADY 3%
12mths TC. \$/day						
13,000 dwt IMO II	8,271	8,250	9,500	9,500	9,500	STEADY 0%
19,999 dwt S/S	13,479	13,438	13,750	14,000	14,000	STEADY 0%



(Nguồn: Clarksons tháng 07/2022)

Ngoài ra, theo thông tin của các đối tác đang khai thác dịch vụ vận tải hóa chất trên thị trường quốc tế, có điều kiện trao đổi làm việc trực tiếp với các kênh môi giới/khách hàng thuê tàu (Ultranav, Fairfield, MOL Chemical Tankers, GSB Tankers, AET, SeaStar, Jaldhi...) thì doanh thu ngày tàu (TCE) của size tàu khoảng 20.000 DWT IMO Stainless Steel trong trường hợp khai thác Spot đang dao động khoảng 13.000 - 14.000 USD/ngày tùy theo từng tuyến, giá này có thể cao hơn tùy vào địa điểm giao/trả tàu và từng con tàu cụ thể.

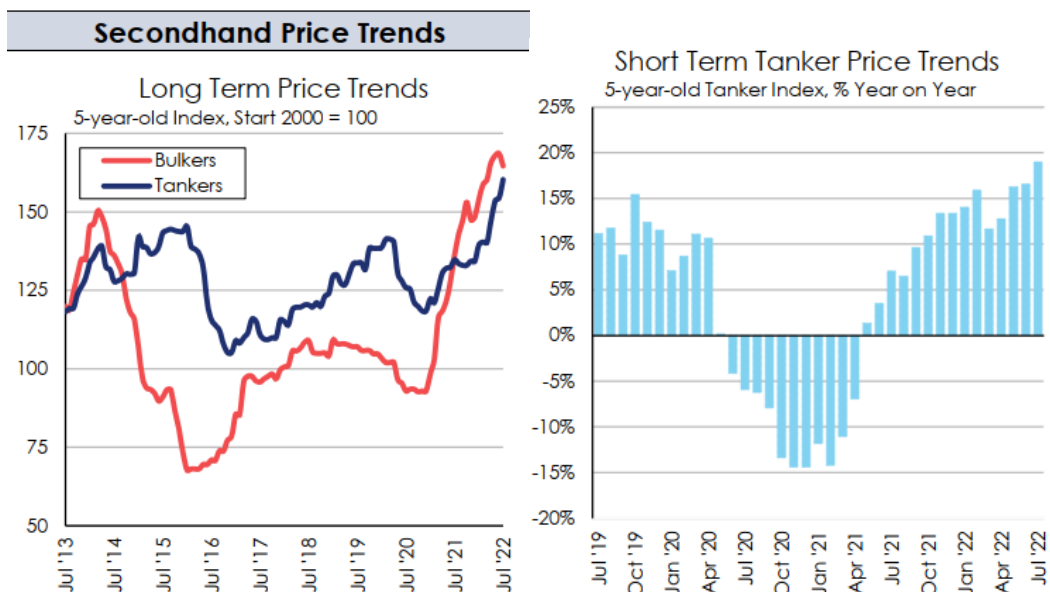
Kết quả nghiên cứu thị trường quốc tế cho thấy nhu cầu đối với phân khúc size tàu dầu/ hóa chất khoảng 20.000 DWT khá đa dạng, giá cho thuê luôn cao hơn so với mặt bằng các tàu vận tải hóa chất sản phẩm cùng loại và có tính ổn định cao hơn. Tàu sau khi đầu tư sẽ dễ tìm kiếm khách hàng để đưa vào khai thác ngay khi được bàn giao. Vì vậy, việc đầu tư dầu/tàu hóa chất khoảng 20.000 DWT để tham gia thị trường vận chuyển quốc tế là phù hợp.

II. Thị trường mua bán tàu dầu/hóa chất

Hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng đã tăng rất mạnh trong năm 2021 về lượng. Thị trường mua bán tàu hàng rời vẫn tiếp tục sôi động trong khoảng 07 tháng đầu năm 2022 (nguồn Clarksons Research 22/07/2022). Giá tàu duy trì ở mức cao do giá cước vận tải phục hồi và cao nhất trong hơn một thập kỷ qua cùng với diễn biến của giá thép đóng tàu tăng mạnh từ tháng 05/2021.

Oil Tanker Prices		End Year, \$m			Three Month		
		2019	2020	2021	Jul	Trend	
310,000 dwt	Resale	100.0	88.0	98.0	107.0	FIRM....	7%
310,000 dwt	5 yrs	75.0	63.0	70.0	82.0	FIRMER...	9%
300,000 dwt	10 yrs	53.0	43.0	46.0	57.0	FIRMER...	8%
300,000 dwt	15 yrs	38.0	30.0	33.0	38.0	FIRM....	6%
160,000 dwt	Resale	72.0	58.0	69.0	76.0	FIRMER...	12%
160,000 dwt	5 yrs	53.0	43.0	47.0	56.0	FIRMER...	10%
150,000 dwt	10 yrs	36.0	28.0	31.0	42.0	FIRMER...	17%
105,000 dwt	Resale	56.0	45.0	56.0	66.0	FIRM....	8%
105,000 dwt	5 yrs	41.0	32.5	41.0	51.0	FIRMER...	9%
105,000 dwt	10 yrs	30.0	20.5	27.0	37.0	FIRMER...	19%
73,000 dwt	Resale	45.0	39.0	43.0	52.5	FIRMER...	9%
73,000 dwt	5 yrs	32.5	29.0	31.0	40.0	FIRMER...	12%
73,000 dwt	10 yrs	20.0	18.0	20.0	27.0	FIRMER...	25%
51,000 dwt	Resale	40.0	36.0	39.0	43.5	FIRM....	5%
51,000 dwt	5 yrs	30.0	26.0	29.0	33.5	FIRMER...	10%
47,000 dwt	10 yrs	19.0	17.0	18.5	25.0	FIRMER...	26%
45,000 dwt	15 yrs	12.0	11.0	11.0	16.5	FIRMER...	29%
37,000 dwt	5 yrs	25.0	23.0	25.0	29.0	FIRMER...	9%
37,000 dwt	10 yrs	15.0	14.0	14.5	20.0	FIRMER...	19%
19,999 dwt Chem S/S" 5 yrs		20.25	24.5	26.75	29.3	FIRM....	3%
5-y-o Tanker Index		138	118	134	160	FIRMER...	9%
12 month Change		12%	-14%	13%	19%		

Bảng thống kê giá tàu resale, 5, 10, 15 tuổi của các phân khúc tàu dầu/hóa chất (nguồn SIW 22/07/2022)



Biểu đồ xu hướng thay đổi giá tàu đã qua sử dụng (5 tuổi, yoy)

(nguồn Clarksons 07/2022)

Tham chiếu các xu hướng ngắn và dài hạn về chỉ số index giá tàu hóa chất 05 tuổi cho thấy giá tàu cũ đã qua sử dụng thời gian gần đây đã tăng so với giai đoạn 2014 - 2020 và năm 2021. Ở giai đoạn hiện tại do tiếp tục chịu tác động kép từ tình trạng lạm phát, giá cả nguyên vật liệu tăng mạnh, cụ thể là giá thép đóng tàu tại Nhật Bản ở mức 1.000 USD/tấn (cao hơn so với mức bình quân của năm 2020 là 39% và năm 2021 là 21%) cùng với thị trường cước vận tải duy trì ở mức cao đã tác động lên thị trường mua bán tàu.

CHƯƠNG III

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 dầu/hóa chất sẽ có xu hướng phục hồi nhanh nhất sau đại dịch khi mà nhu cầu phát triển công nghiệp trong giai đoạn phục hồi kinh tế tăng cao đặc biệt là ở thị trường Châu Á và Nam Mỹ.

Chính vì vậy, Công ty lựa chọn tàu chở dầu/hóa chất 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.

1. Loại tàu:

❖ Tàu dầu/hóa chất (IMO 2, 3):

- Ưu điểm: Chở được nhiều loại hàng, khả năng khai thác cao, giá cho thuê cao và ổn định (CPP);
- Nhược điểm: Giá đầu tư ban đầu cao, chi phí vận hành, bảo dưỡng cao hơn tàu chở CPP. Nếu dùng tàu hóa chất để chở dầu thì tốc độ trả hàng chậm do sử dụng nhiều bơm chìm và có nhiều hầm hàng;

Sau khi xem xét ưu, trên cơ sở tàu hóa chất có thể đa dạng hóa nguồn hàng phù hợp với nhiều thị trường khác nhau, sau khi đầu tư có thể khai thác được ngay, mặt khác xu hướng các nhà máy lọc dầu sau này cũng sẽ cho ra nhiều sản phẩm hóa dầu, **loại tàu chở hóa chất (IMO 2,3) sẽ được đề xuất lựa chọn.**

2. Nơi đóng

Tàu đóng Trung Quốc: chất lượng thấp, tình trạng kỹ thuật kém, thường hay hỏng hóc bất thường làm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng và khó dự báo trước được.

Tàu đóng ở Nhật Bản/Hàn Quốc: Chất lượng tàu tốt, thuận tiện cho việc vận hành khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa, giá cả phù hợp.

Tàu đóng ở Châu Âu: Chất lượng thiết bị có độ tin cậy cao, tuy nhiên giá thành cao.

3. Đặc tính kỹ thuật

Hiện tại, trên thị trường có 02 loại tàu dầu/hóa chất với hầm hàng Coated và Stainless steel. So sánh 02 loại tàu Coated và Stainless steel:

- Tàu có thiết kế về hầm hàng coated: Tùy theo loại sơn và thiết kế được sử dụng mà danh sách loại hàng được Đăng kiểm phê duyệt theo giấy chứng nhận COF (Certificate of Fitness), vì vậy danh sách hàng hóa cho loại tàu coated. Bên cạnh đó, tuổi thọ của lớp sơn hầm hàng thường là khoảng 10 năm thì bắt đầu lão hóa, cần phải sơn lại khi tàu từ 10 - 15 năm. Sau khi sơn lại thì chất lượng bề mặt hầm hàng thường khó đồng

nhất và chi phí sơn hầm hàng rất lớn (khoảng 600 -800 ngàn USD nếu làm tại Trung Quốc, khoảng 1 triệu - 1,2 triệu USD nếu làm tại Trung Đông). Mỗi lần sửa chữa docking thì mất thời gian nhiều hơn nếu có sơn hầm hàng.

- Tàu có thiết kế hầm hàng stainless steel: Loại tàu này có nhiều ưu điểm hơn tàu coated, danh sách COF sẽ nhiều loại hàng hơn. Trong thời gian sử dụng không cần phải sơn lại hầm hàng, việc rửa hầm sẽ tiến hành nhanh hơn, tiết kiệm chi phí vận hành, sửa chữa bảo dưỡng định kỳ rất lớn.

- Để tiếp tục tham gia hơn nữa vào thị trường quốc tế thì việc lựa chọn loại tàu coated là không phù hợp cho việc khai thác tàu của công ty sau khi đầu tư, do công ty không tập trung vào khai thác chuyên tuyến hay chuyên dụng một loại hóa chất nào trên thị trường mà sẽ tăng cường đa dạng hóa các mặt hàng chuyên chở.

- Qua phân tích đặc tính của 02 loại tàu trên và từ kinh nghiệm quản lý vận hành tàu dầu, tàu hóa chất cho chủ tàu cho thấy, tàu hóa chất có ưu điểm kỹ thuật hơn, chi phí bảo dưỡng sửa chữa hầm hàng thấp hơn, chủng loại hàng hóa vận chuyển đa dạng hơn.

Như vậy, tàu có kết hầm hàng loại Stainless steel được Công ty đề xuất lựa chọn vì phù hợp với mục tiêu, thị trường kinh doanh khai thác.

Các thông số kỹ thuật cơ bản của tàu:

Stt	Nội dung	Thông số
1.	Trọng tải tàu (Ship size)	19.000 - 25.000 DWT
2.	Tuổi tàu (Vessel age)	Từ 11 đến 15 tuổi
3.	Nơi đóng (Where built)	Nhật Bản/Hàn Quốc/EU
4.	Đăng kiểm (Class)	IACS
5.	Loại tàu (Type of vessel)	Oil/Chemical tanker
6.	Loại hầm hàng (Type of Cargo tanks)	Stainless Steel
7.	Loại kết slop (Type of Slop tanks)	Stainless Steel
8.	Số kết hàng (Number of cargo tanks (include slop))	Min 14 tanks
9.	Tổng dung tích hầm hàng (Total cubic capacity of cargo tanks, including slop (98%))	Min 19.000 CBM
10.	IMO Class	IMO 2, IMO 3
<i>Các tàu có sự cố hoặc tai nạn ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình trạng kỹ thuật, an toàn hoạt động của tàu sẽ không được xem xét.</i>		

CHƯƠNG IV

TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN - HIỆU QUẢ DỰ ÁN

I. TÀU DẦU/ HÓA CHẤT GOBY

1. Tổng mức đầu tư và các thông số kỹ thuật của tàu

Hiện nay, Công ty TNHH Sellan Gas (Sellan Gas) đang có kế hoạch bán Tàu Goby và đã chào giá bán tàu với các thông số tàu như sau:

- Tên tàu: GOBY
 - Hồ hiệu/ Số IMO: XVHZ7/9363833
 - Loại tàu: Tàu chở hóa chất
 - Quốc tịch: Việt Nam
 - Năm đóng: 2008
 - Đăng kiểm hiện thời: VR + KR
 - Vùng hoạt động: Không hạn chế
1. Các thông số chính của tàu:
- Chiều dài lớn nhất x chiều rộng x chiều cao mạn:
$$LxBxD = 145,53m/23,7m/13,35m$$
 - Trọng tải toàn phần (DWT): 19.994MT
 - Tổng dung tích (GRT): 11.623
 - Dung tích có ích (NRT): 6.056
 - Mớn nước đầy tải mùa hè: 9.694 mét
2. Phần máy tàu:
- Type: 6S42MC
 - Maker: HITACHI
 - Service power (MCR): 6150Kw x 136rpm
3. Giá bán tàu: **13.700.000 USD** (*Mười ba triệu bảy trăm nghìn dollar Mỹ*). Giá bán này chưa bao gồm thuế GTGT.

PCT là đơn vị quản lý kỹ thuật đối với tàu Goby trong nhiều năm, Công ty nhận thấy tàu Goby có tình trạng kỹ thuật tương đối tốt, có thể vận hành khai thác ổn định trong nhiều năm tới.

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 tại thời điểm chào giá, Công ty đã thuê đơn vị thẩm định giá để đánh giá lại giá trị của 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: Báo cáo so sánh giá mua tàu tàu Goby
- Phụ lục 2: Báo cáo đánh giá tình trạng kỹ thuật tàu Goby

- Phụ lục 3: Chứng thư thẩm định giá của tàu Goby.

Công ty cũng đã đàm phán được với chủ tàu Sellan Gas về việc chuyển giao hợp đồng khai thác nếu Công ty thực hiện đầu tư. Như vậy, với việc lựa chọn đầu tư tàu Goby, Công ty đã có sẵn hợp đồng thuê Time Charter. Đây thực sự là một khởi đầu thuận lợi trong giai đoạn công ty mới đầu tư.

2. Phân tích mức đầu tư của dự án:

Đề phù hợp với khả năng tài chính của Công ty, tình hình mua bán tàu trên thị trường, PCT lựa chọn đầu tư tàu dầu/hóa chất GoBy với tổng mức đầu tư theo như bảng tổng hợp giá trị đầu tư và nguồn vốn như sau:

Đơn vị tính: USD

Stt	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu dự kiến, đã bao gồm CP lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast (*)	USD	13.700.000
2	Phí trước bạ dự kiến: $1\% \times (1+2+4)$ tối đa 500 triệu đồng (Nghị định 140/2016/NĐ-CP)	USD	22.000
3	Dự kiến chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư...(*)	USD	200.000
	Dự kiến tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	13.922.000
	Thuế VAT nếu có = $8\% \times (\text{Giá mua tàu} + \text{Thuế NK nếu có})$	USD	1.096.000
	TỔNG CỘNG:	USD	15.018.000

Tổng giá trị đầu tư là: **15.018.000 USD** tương đương khoảng **352.92 tỷ đồng** (tỷ giá 23.500).

3. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Về nguồn vốn đầu tư, PCT lựa chọn phương án cơ cấu vốn: Vốn vay tối đa 70% tổng giá trị đầu tư (bao gồm VAT), còn lại là Vốn chủ sở hữu.

Đơn vị tính: USD

STT	Nội dung	Tàu Goby
1	Tổng vốn đầu tư (bao gồm VAT)	15.018.000
2	Vốn chủ sở hữu	4.505.400
3	Vốn vay ngân hàng (tối đa 70% tổng vốn đầu tư)	10.512.600

3.1 Đối với nguồn vốn đối ứng:

Trên cơ sở cân đối các chỉ tiêu tài chính của Công ty như vốn lưu động nhằm duy trì hoạt động kinh doanh một cách ổn định, nguồn để đảm bảo khả năng trả nợ ngắn hạn và dài hạn đến hạn phải trả, các khoản phải thu phải trả khác, nguồn vốn chủ sở hữu đối

thời điểm cuối năm 2021 là 302 tỷ đồng. Là công ty đã niêm yết trên thị trường chứng khoán, tình hình tài chính lành mạnh và minh bạch, có những lợi thế kinh doanh nhất định sẽ là những cơ sở đảm bảo việc tăng vốn thành công và hiệu quả.

Với tình hình tài chính lành mạnh, minh bạch, cổ phiếu đã niêm yết trên thị trường chứng khoán, PCT tin tưởng rằng phương án tăng vốn của PCT sẽ thành công.

3.2 Đối với nguồn vốn vay:

Xác định rõ sự khó khăn của thị trường tín dụng ngân hàng, nhất là lĩnh vực cho vay đầu tư tàu biển, PCT đã chủ động làm việc với các ngân hàng/định chế tài chính để thu xếp vốn cho các dự án tàu. Đến hiện tại, PCT đã và đang làm việc với các ngân hàng, cá nhân có tính khả thi và cam kết cao trong việc thu xếp tín dụng là: TP Bank, MB Bank, VP Bank, Bảo Việt Bank, Cổ đông...

Trong thời gian vừa qua, các nhà đầu tư cũng như các ngân hàng thương mại trong và ngoài nước đã tiếp xúc làm việc với Công ty trong việc thu xếp hạn mức cho vay mua tàu đến 70% tổng giá trị đầu tư, với thời hạn từ 4 - 7 năm, tài sản đảm bảo là con tàu hình thành từ vốn vay/các khoản bảo lãnh khác. Sau khi Dự án được phê duyệt, các ngân hàng sẽ triển khai phê duyệt tín dụng chính thức với mức lãi suất VND vào khoảng 11%/năm.

Trong dự án này, để đảm bảo tính khả thi của dự án, cũng như đảm bảo khả năng thu xếp vay vốn từ các tổ chức tín dụng để tài trợ khoản vay đầu tư, trong BCNCKT này, thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

- + Lãi suất cho vay: 11,0%/năm;
- + Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 4 năm.

Do thực tế không thể có được hợp đồng tín dụng trước khi dự án được phê duyệt, đặc biệt trong bối cảnh khó khăn trong việc cung cấp tín dụng từ phía các ngân hàng thương mại như đã trình bày ở trên nên Công ty xác định trước tiên phải đánh giá tính khả thi toàn diện của dự án và trình phê duyệt dự án song song với quá trình làm việc, tìm kiếm các cam kết tài trợ tín dụng. Cuối cùng, trên cơ sở dự án đã được phê duyệt, khi đã có được các cam kết cung cấp tín dụng phù hợp thì mới đủ điều kiện triển khai mua tàu.

Nguồn trả nợ vay: Khấu hao, lợi nhuận sau thuế từ việc khai thác tàu và các nguồn khác của Công ty.

4. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

4.1 Doanh thu của dự án

Do đã đàm phán được với chủ tàu Sellan Gas về việc chuyển giao hợp đồng TC hiện tại, nên sau khi đầu tư, phương án khai thác dự kiến là vẫn tiếp tục cho thuê TC với giá cho thuê 13.000 usd/ngày.

Doanh thu trong năm được tính như sau:

Doanh thu năm = Cước cho thuê định hạn x 97,5% x Số ngày khai thác trong năm
Tàu Goby - thời gian khai thác 11 năm:

Đơn vị tính: USD

Thời gian		Số ngày thực hiện	Số ngày offhire sửa chữa	Số ngày offhire TM	Số ngày khai thác	TCE tính toán trong dự án
Năm thứ	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(3)-(4)	
1	Năm thứ một: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.675
2	Năm thứ hai: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.041
3	Năm thứ ba: cho thuê T/C , dự kiến dock IS	365	25	5	335	12.041
4	Năm thứ tư: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.041
5	Năm thứ năm: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	12.041
6	Năm thứ sáu: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.041
7	Năm thứ bảy: cho thuê T/C	365	5	10	350	11.437
8	Năm thứ tám: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	10	330	11.437
9	Năm thứ chín: cho thuê T/C	365	5	10	350	11.437
10	Năm thứ mười: cho thuê T/C; cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	10	330	11.437
11	Năm thứ mười một, cho thuê T/C, dự kiến thanh lý	365	5	10	350	11.437
Tổng 11 năm (từ 2023 đến 2033)		4.015	135	80	3.800	11.824

4.2 Chi phí dự án

Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định ước tính cho đến năm tàu 20 tuổi ước tính là 4.698 USD/ngày bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhớt, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách		
		Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	650.795	54.233	1.783
1,1	Chi phí lương	498.955	41.580	1.367
1,2	Chi phí thay ca	32.850	2.738	90
1,3	Chi phí ăn ca	62.050	5.171	170
1,4	Phụ cấp sữa (độc hại)	9.125	760	25
1,5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	3.650	304	10
1,6	Chi phí đóng BHXH	14.235	1.186	39
1,7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	29.930	2.494	82
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	460.411	38.368	1.261
2,1	Vật tư, phụ tùng	328.500	27.375	900
2,2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	47.450	3.954	130
2,3	Cước thông tin liên lạc của tàu	28.470	2.373	78
2,4	Đăng kiểm	44.129	3.677	121
2,5	Các chi phí khác (nước ngọt, đại lý...)	11.863	989	33
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	276.634	23.053	758
4	THIẾT BỊ AN TOÀN, BẢO HỘ, ẮN PHẨM HÀNG HẢI, CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	10.950	913	30
4,1	Thiết bị an toàn	-	-	-
4,2	Bảo hộ lao động	1.825	152	5
4,3	Hải đồ và ắc phẩm hàng hải	9.125	760	25
5	DẦU NHỒN (LO)	169.725	14.144	465
6	BẢO HIỂM	120.815	10.068	331
6,1	Thân tàu (H&M)	27.375	2.281	75
6,2	Crews	2.190	183	6
6,3	P&I	91.250	7.604	250
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	25.550	2.129	70
7,2	Phí đăng ký thuê bao Q88	2.555	213	7
7,3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	365	30	1
7,6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh	6.935	578	19
7,7	Vetting tàu	14.600	1.217	40
7,11	Lệ phí IMO	1.095	91	3
TỔNG OPEX		1.714.880	142.907	4.698

Chi phí Opex dự kiến cho 2022-2027

Chi phí vốn (Capex)

- Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 13.922.000 USD
- Tổng lãi vay dự kiến phải trả: 2.601.869 USD
- Thời gian khấu hao = thời gian khai thác: 11 năm
- Thẩm hãm vay: 4 năm

Đơn vị tính: USD

Chỉ tiêu	Chi phí khấu hao	Lãi vay	Tổng cộng
Năm 1	1.265.636	1.098.567	2.364.203
Năm 2	1.265.636	809.470	2.075.107
Năm 3	1.265.636	501.101	1.766.737
Năm 4	1.265.636	192.731	1.458.367
Năm 5	1.265.636		1.265.636
Năm 6	1.265.636		1.265.636
Năm 7	1.265.636		1.265.636
Năm 8	1.265.636		1.265.636
Năm 9	1.265.636		1.265.636
Năm 10	1.265.636		1.265.636
Năm 11	1.265.636		1.265.636

4.3 Suất chiết khấu dự án

Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng là 10%/năm.

Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 30%

Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển: 1%.

Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 10.1%

4.4 Bảng tính hiệu quả kết quả dự án

Tuổi tàu	Thông số đầu vào	Thông số đầu vào	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Tháng dự án			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Vốn đầu tư (chưa VAT)		13.922.000											
Vốn đầu tư của CSH	24%	3.409.400											
Vốn vay NH	76%	10.512.600											
Tuyển khai thác	Quốc tế		Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU			4.499.625	4.274.644	4.033.819	4.274.644	4.033.819	4.274.644	4.002.863	3.774.128	4.002.863	3.774.128	6.082.863
1.1. Doanh thu khai thác			4.499.625	4.274.644	4.033.819	4.274.644	4.033.819	4.274.644	4.002.863	3.774.128	4.002.863	3.774.128	4.002.863
1.2. TCE (USD/ngày)			12.675	12.041	12.041	12.041	12.041	12.041	11.437	11.437	11.437	11.437	11.437
1.3. Số ngày khai thác trong năm			355	355	335	355	335	355	350	330	350	330	350
1.4. Thu hồi cuối dự án	400 USD * 5.200 LDT												2.080.000
II. CHI PHÍ			4.040.536	3.738.591	3.430.222	3.121.852	2.980.516	2.980.516	3.066.260	3.066.260	3.066.260	3.066.260	3.066.260
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)		3.524	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.800.623	1.800.623	1.800.623	1.800.623	1.800.623
2.1.1. Số ngày trong năm			365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)			4.698	4.698	4.698	4.698	4.698	4.698	4.933	4.933	4.933	4.933	4.933
2.2. Chi phí Capex			2.325.657	2.023.712	1.715.342	1.406.972	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636
2.2.1. Chi phí khấu hao	11 năm	3.467	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636	1.265.636
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn			1.060.021	758.075	449.706	141.336							
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND													
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)			6.372	5.544	4.700	3.855	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467	3.467
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ			459.089	536.053	603.597	1.152.792	1.053.303	1.294.128	936.603	707.868	936.603	707.868	3.016.603
3.1. Thuế TNDN (20%)			91.818	107.211	120.719	230.558	210.661	258.826	187.321	141.574	187.321	141.574	603.321
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ			367.271	428.842	482.878	922.233	842.642	1.035.302	749.282	566.294	749.282	566.294	2.413.282
LNST (USD/ngày)			1.006	1.175	1.323	2.527	2.309	2.836	2.053	1.551	2.053	1.551	6.612
Tỷ suất sinh lời / VCSH		268%	11%	13%	14%	27%	25%	30%	22%	17%	22%	17%	71%
V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN													
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu		(13.922.000)											
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)			1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.714.880	1.800.623	1.800.623	1.800.623	1.800.623	1.800.623
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án			2.784.746	2.559.764	2.318.939	2.559.764	2.318.939	2.559.764	2.202.239	1.973.504	2.202.239	1.973.504	4.282.239
5.4. Dòng tiền thuần của dự án		(13.922.000)	2.692.928	2.452.554	2.198.220	2.329.206	2.108.279	2.300.939	2.014.918	1.831.930	2.014.918	1.831.930	3.678.918
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu		(13.922.000)	(11.229.072)	(8.776.519)	(6.578.299)	(4.249.093)	(2.140.814)	160.125	2.175.043	4.006.974	6.021.892	7.853.823	11.532.741
5.6. Dòng tiền chiết khấu	10,1%	(13.922.000)	2.446.029	2.023.449	1.647.334	1.585.460	1.303.504	1.292.189	1.027.816	848.797	847.987	700.289	1.277.396
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu		(13.922.000)	(11.475.971)	(9.452.522)	(7.805.188)	(6.219.728)	(4.916.224)	(3.624.035)	(2.596.219)	(1.747.422)	(899.435)	(199.145)	1.078.251
5.8. Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	10,1%	1.078.251											
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR		11,78%											
5.11. Thời gian hoàn vốn chiết khấu		10,16											
VI. DÒNG TIỀN CHỦ ĐẦU TƯ													
6.1. Dòng tiền đầu tư của chủ đầu tư		(3.409.400)											
6.2. Dòng tiền thuần của chủ đầu tư		(3.409.400)	(469.613)	(1.108.882)	(1.054.846)	(615.490)	2.108.279	2.300.939	2.014.918	1.831.930	2.014.918	1.831.930	3.678.918
6.3. Dòng tiền sau chiết khấu	10,1%	(3.409.400)	(426.557)	(914.869)	(790.496)	(418.956)	1.303.504	1.292.189	1.027.816	848.797	847.987	700.289	1.277.396
6.4. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu		(3.409.400)	(3.835.957)	(4.750.826)	(5.541.321)	(5.960.277)	(4.656.774)	(3.364.584)	(2.336.768)	(1.487.971)	(639.984)	60.305	1.337.701
6.5. Hiện giá dòng tiền NPV		1.337.701											
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của CĐT IRR		13,47%											
6.7. Thời gian HV chiết khấu của CĐT		9,91											
VII. CÂN ĐỐI THU CHI													
7.1. Tổng nguồn trả nợ			2.692.928	2.452.554	2.198.220	2.329.206	2.108.279	2.300.939	2.014.918	1.831.930	2.014.918	1.831.930	3.678.918
7.2. Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)			3.162.541	3.561.435	3.253.066	2.944.696							
7.3. Trả nợ gốc (USD/năm)	4,00		2.102.520	2.803.360	2.803.360	2.803.360							
7.4. Dư nợ gốc đầu kỳ			10.512.600	8.410.080	5.606.720	2.803.360							
7.5. Dư nợ gốc cuối kỳ			8.410.080	5.606.720	2.803.360								
7.6. Lãi suất NH (%/năm)	11,00%		11,00%	11,00%	11,00%	11,00%							
7.7. Trả lãi vay NH			1.060.021	758.075	449.706	141.336							
Cân Bằng trả nợ			(469.613)	(1.108.882)	(1.054.846)	(615.490)	2.108.279	2.300.939	2.014.918	1.831.930	2.014.918	1.831.930	3.678.918

4.5 Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án

Đơn vị tính: USD

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	14.796.000
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	13.700.000
	<i>Trong đó, giá mua tàu</i>	USD	<i>13.700.000</i>
	<i>Lệ phí trước bạ, chi phí khác</i>	USD	<i>222.000</i>
3	Tổng doanh thu	USD	47.028.036
4	Tổng chi phí	USD	35.623.532
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	11.404.504
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	9.123.604
7	Hiệu quả đầu tư của dự án		
	- NPV (i=10.1%)	USD	1.078.251
	- IRR	%	11,78%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	10,16
8	Hiệu quả đầu tư của Chủ đầu tư		
	- NPV (i=10.1%)		1.337.701
	- IRR		13,47%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)		9,91

5. Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro:

5.1 Rủi ro về thị trường đầu ra:

Trong trường hợp tàu không có hợp đồng định hạn hoặc khi hết hạn hợp đồng định hạn mà không được tái tục thì PCT sẽ khai thác tàu theo hình thức spot. Qua tính toán hiệu quả dự án cho thấy phương án khai thác spot có những chỉ tiêu hiệu quả dự án tốt hơn so với phương án cho thuê định hạn. Tuy nhiên, phương án khai thác spot tiềm ẩn rủi ro bởi các hợp đồng mang tính chất ngắn hạn gây khó khăn cho việc bảo đảm nguồn hàng, có thể dẫn đến việc tàu phải nằm chờ phát sinh chi phí và làm giảm hiệu quả của dự án.

5.2 Rủi ro về giá cước:

Đây có thể là rủi ro lớn nhất đối với dự án của PCT. Tuy nhiên, với tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường trong những năm tới thì kế hoạch giá cước của dự án là khá thận trọng với mức giá cho thuê TC trong giai đoạn đầu dự

án trong khoảng 13.000 USD/ngày, doanh thu tiếp theo được tính toán giảm 05% so với mỗi mức tuổi tàu từ giai đoạn 16 - 20 tuổi và 21 - 25 tuổi. Trường hợp giá cước vẫn diễn biến xấu và thấp hơn mức dự kiến như trong dự án thì bằng kinh nghiệm quản lý và khai thác tàu, Công ty sẽ thực thi các giải pháp nhằm tiết kiệm tối đa chi phí của dự án như chi phí thuyền viên, chi phí bảo trì bảo dưỡng, chi phí vật tư tiêu hao, chi phí bảo hiểm, chi phí lãi vay, chi phí quản lý... để đảm bảo dự án vẫn có hiệu quả hoặc giảm thiểu tối đa những thua lỗ để vượt qua giai các đoạn khó khăn.

Ngoài ra, việc không ngừng nâng cao kỹ năng quản lý, khai thác tàu, đặc biệt là loại tàu hóa chất đối với PCT là công việc cấp thiết và phải làm ngay từ những ngày đầu giúp giảm thiểu các chi phí phát sinh do lỗi chủ quan trong vận hành và khai thác tàu.

5.3 Rủi ro về lãi suất vay vốn:

Dự án đầu tư dự kiến sẽ vay vốn ngân hàng theo hình thức vay đồng Việt Nam với lãi suất vay tính bằng lãi suất khoảng 11%/năm.

Trong quá trình thực hiện dự án, tùy vào tình hình thị trường thực tế, PCT sẽ tiếp tục làm việc ngân hàng tài trợ để điều chỉnh lãi suất ở mức tốt nhất cũng như tìm kiếm nguồn tài trợ có mức lãi suất thấp để tái cấu trúc khoản vay (nếu cần).

5.4 Rủi ro về tỷ giá:

Do dự án đầu tư vay vốn bằng đồng Việt Nam với phương án khai thác tuyến quốc tế là chủ yếu, nguồn thu của dự án là USD (tàu khai thác tuyến quốc tế) nên công ty có khả năng chịu rủi ro về tỷ giá nếu đồng Việt Nam tăng giá so với đồng USD, tuy nhiên khả năng xảy ra trong dài hạn là rất thấp và nếu trong ngắn hạn có xảy ra thì mức tăng cũng không nhiều, không thực sự ảnh hưởng đến hiệu quả của toàn bộ dự án.

6. Độ nhạy của dự án

Tính toán hiệu quả dự án biến động theo giá cước TC, giá tàu đầu tư như sau:

• Khi giá cước cho thuê TC thay đổi:

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
		95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
NPV	1.078.251	(1.012.252)	(184.940)	659.726	1.078.251	1.948.740	3.276.180	5.581.535
IRR	11,78%	8,47%	9,80%	11,13%	11,78%	13,11%	15,10%	18,44%
NPV (Chủ đầu tư)	1.337.701	(752.802)	74.511	919.176	1.337.701	2.208.190	3.535.630	5.840.986
IRR	13,47%	8,22%	10,28%	12,41%	13,47%	15,70%	19,19%	25,51%

Như vậy, dự án đặc biệt nhạy cảm với chỉ tiêu cước cho thuê TC của tàu. 1% biến động giá cước sẽ ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả của dự án. Như Công ty đã phân tích ở trên, Công ty đã có dự phòng khi xây dựng giá cước tính toán cho dự án, khi giá cước vẫn tiếp tục diễn biến xấu xuống dưới mức dự kiến, công ty sẽ thực hiện các biện pháp cắt giảm chi phí tối đa, đồng thời nghiên cứu chuyển sang khai thác spot để nâng cao hiệu quả.

II. TÀU DẦU/HÓA CHẤT TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT

1. Phân tích mức đầu tư của dự án:

Đề phù hợp với khả năng tài chính của Công ty, tình hình mua bán tàu trên thị trường, PCT lựa chọn phương án triển khai dự án đầu tư mua tàu chở hóa chất đã qua sử dụng có trọng tải 19.000-25.000 DWT- với tổng mức đầu tư dự kiến theo như bảng tổng hợp giá trị đầu tư và nguồn vốn như sau:

Đơn vị tính: USD

Stt	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu dự kiến, đã bao gồm CP lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast (*)	USD	17.000.000
2	Thuế nhập khẩu nếu có: 2% (phân nhóm 8901.20.70 - ND122/2016 v/v biểu thuế XNK).	USD	340.000
3	Phí trước bạ dự kiến: $1\% \times (1+2+4)$ tối đa 500 triệu đồng (Nghị định 140/2016/NĐ-CP)	USD	22.000
4	Dự kiến chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư...(*)	USD	200.000
	Dự kiến tổng giá trị đầu tư (chưa bao gồm VAT)	USD	17.562.000
6	Thuế GTGT	USD	1.387.200
	TỔNG CỘNG:	USD	18.949.200

Tổng giá trị đầu tư là: **18.949.200 USD** tương đương khoảng **445.3 tỷ đồng** (tỷ giá 23.500).

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Dự án được xây dựng để thực hiện đầu tư tàu hóa chất trọng tải từ 19.000-25.000 DWT. Về nguồn vốn đầu tư, PCT lựa chọn phương án cơ cấu vốn: Vốn vay tối đa 70% tổng giá trị đầu tư tàu (đã bao gồm VAT), còn lại là Vốn chủ sở hữu.

Đơn vị tính: USD

STT	Nội dung	Tàu dầu/hóa chất
1	Tổng vốn đầu tư (bao gồm VAT)	18.949.200
2	Vốn chủ sở hữu	5.684.760
3	Vốn vay ngân hàng (tối đa 70% tổng giá trị đầu tư tàu)	13.264.440

3. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

3.1 Doanh thu của dự án

Giá cho thuê định hạn: Do đặc thù của ngành vận tải biển có giá cước/giá cho thuê tàu chịu tác động bởi nhiều yếu tố địa chính trị, các nhà phân tích chuyên ngành đều không đưa ra các dự báo dài hạn mà chỉ dự báo trong ngắn hạn thông thường từ 02 - 03 năm. Vì vậy, các dự án đầu tư tàu thường lấy giá tính doanh thu theo số liệu thống kê bình quân của các năm gần nhất, có tham khảo dự báo chuyên gia và áp dụng tỷ lệ dự phòng theo kinh nghiệm. Theo báo cáo thống kê của Clarksons thì giá cho thuê định

hạn thời hạn 01 năm của tàu vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoản 20.000 DWT Stainless Steel theo thống kê bình quân của giai đoạn 2012 - 2020 là 13.781 USD/ngày. Tham khảo thực tế khai thác của các chủ tàu thì mức cước này đối với các tàu có độ tuổi từ 10-12 tuổi trong năm 2021 và đầu năm 2022 bình quân là từ 13.000- 14.000 USD/ngày và đang có xu hướng tăng trở lại do những căng thẳng chính trị giữa Nga và Ukraina. Trên cơ sở nhận định thị trường, Công ty lựa chọn giá cho thuê định hạn đưa vào tính toán năm đầu tiên trong giai đoạn đến 15 tuổi là 13.500 USD/ngày, sau đó giá cho thuê tính toán sẽ tiếp tục giảm thêm 5% cho giai đoạn từ 16 - 20 tuổi, giảm tiếp 5% cho giai đoạn từ 21 - 25 tuổi (chưa trừ chi phí môi giới khoảng 2,5%).

Số ngày khai thác tàu trong năm: Bằng 365 ngày trừ đi thời gian sửa chữa bảo dưỡng trong năm (tạm tính 05 ngày/năm) và thời gian dừng thương mại. Số ngày dừng thương mại cho tàu dưới 21 tuổi là 5 ngày, tàu 21 - 25 tuổi là 10 ngày; Số ngày sửa chữa bảo dưỡng trong năm có sửa chữa định kỳ trên dock là 25 ngày.

Doanh thu trong năm được tính như sau:

Doanh thu năm = Cước cho thuê định hạn x 97,5% x Số ngày khai thác trong năm

3.2 Phương án khai thác

Trong báo cáo này sẽ tính dựa theo phương án khai thác dự kiến là cho thuê TC với thời gian khai thác là 11 năm.

Thời gian		Số ngày thực hiện	Số ngày offhire sửa chữa	Số ngày offhire TM	Số ngày khai thác	TCE tính toán trong dự án
Năm thứ (1)		(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(3)-(4)	
1	Năm thứ một: cho thuê T/C	365	5	5	355	13.163
2	Năm thứ hai: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	13.163
3	Năm thứ ba: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
4	Năm thứ tư: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
5	Năm thứ năm: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	5	335	12.509
6	Năm thứ sáu: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
7	Năm thứ bảy: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	12.509
8	Năm thứ tám: cho thuê T/C,	365	5	5	355	11.885
9	Năm thứ chín: cho thuê T/C	365	5	5	355	11.885
10	Năm thứ mười: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	10	330	11.885
11	Năm thứ mười một, cho thuê T/C	365	5	10	350	11.885
12	Năm thứ mười hai, cho thuê T/C, dự kiến thanh lý	365	5	10	350	11.885
Tổng 11 năm (từ 2023 đến 2033)		4.380	140	75	4.165	12.358

3.3 Chi phí dự án

3.3.1 Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định ước tính trong giai đoạn tàu dưới 15 tuổi ước tính là 4.065 USD/ ngày và trong 5 năm tiếp theo chi phí Opex ước tính là 4.221USD/ngày và các năm sau chi phí dự kiến tăng 5% với mỗi 5 năm. Chi phí này bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhờn, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách		
		Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	670.116	55.843	1.836
1,1	Chi phí lương	511.915	42.660	1.403
1,2	Chi phí thay ca	34.468	2.872	94
1,3	Chi phí ăn ca	67.745	5.645	186
1,4	Phụ cấp sữa (độc hại)	3.918	327	11
1,5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	3.745	312	10
1,6	Chi phí đóng BHXH	14.979	1.248	41
1,7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	31.277	2.606	86
1,8	Phụ cấp sỹ quan an ninh	511	43	1
1,9	Chi phí đồ báo hộ và đồng phục	1.560	130	4
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	325.681	27.141	894
2,1	Vật tư, phụ tùng	242.553	20.213	665
2,2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	29.787	2.482	82
2,3	Cước thông tin liên lạc của tàu	15.947	1.329	44
2,4	Đăng kiểm	25.532	2.128	70
2,5	Các chi phí khác (nước ngọt, đại lý...)	11.863	989	33
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	170.213	14.184	466
4	THIẾT BỊ AN TOÀN, BẢO HỘ, ẮN PHẨM HÀNG HẢI, CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	15.191	1.266	42
4,2	Hải đồ và ắc phẩm hàng hải	15.191	1.266	42
5	ĐÀU NHỒN (LO)	161.702	13.475	443
6	BẢO HIỂM	108.358	9.029	296
6,1	Thân tàu (H&M)	26.450	2.204	72
6,2	Crews	2.596	216	7
6,3	P&I	79.312	6.609	217
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	32.428	2.702	89
7,2	Phí đăng ký thuê bao Q88	2.556	213	7
7,3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	407	34	1
7,6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm trong nước)	2.783	232	8
	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm nước ngoài)	10.043	837	28
7,7	Vetting tàu	17.209	1.434	47
7,11	Lệ phí IMO	2.213	184	6
TỔNG OPEX		1.483.689	123.641	4.065

Chi phí opex dự kiến giai đoạn tàu dưới 15 tuổi

Stt	Hạng mục	Ngân sách		
		Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	670.116	55.843	1.836
1,1	Chi phí lương	511.915	42.660	1.403
1,2	Chi phí thay ca	34.468	2.872	94
1,3	Chi phí ăn ca	67.745	5.645	186
1,4	Phụ cấp sữa (độc hại)	3.918	327	11
1,5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	3.745	312	10
1,6	Chi phí đóng BHXH	14.979	1.248	41
1,7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	31.277	2.606	86
1,8	Phụ cấp sỹ quan an ninh	511	43	1
1,9	Chi phí đồ bảo hộ và đồng phục	1.560	130	4
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	348.607	29.051	956
2,1	Vật tư, phụ tùng	266.809	22.234	731
2,2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	32.766	2.730	90
2,3	Cước thông tin liên lạc của tàu	3.189	266	9
2,4	Đăng kiểm	34.894	2.908	96
2,5	Chi khác (nước ngọt, đại lý ...)	10.950	913	30
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	187.234	15.603	513
4	THIẾT BỊ AN TOÀN, BẢO HỘ, ẮN PHẨM HÀNG HẢI, CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	15.191	1.266	42
4,1	Thiết bị an toàn	-	-	-
4,2	Hải đồ và ắc phẩm hàng hải	15.191	1.266	42
5	DẦU NHỜN (LO)	178.723	14.894	490
6	BẢO HIỂM	108.358	9.029	296
6,1	Thân tàu (H&M)	26.450	2.204	72
6,2	Crews	2.596	216	7
6,3	P&I	79.312	6.609	217
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	32.428	2.702	89
7,2	Phí đăng ký thuê bao Q88	2.556	213	7
7,3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	407	34	1
7,6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm nước ngoài)	10.043	837	28
7,7	Vetting tàu	17.209	1.434	47
7,11	Lệ phí IMO	2.213	184	6
TỔNG OPEX		1.540.658	128.388	4.221

Chi phí opex dự kiến cho giai đoạn tàu từ 16-20 tuổi

3.3.2 Chi phí vốn (Capex)

Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 17.562.000 USD

Tổng lãi vay dự kiến phải trả: 4.012.493 USD

Thời gian khấu hao < thời gian khai thác: 11 năm

Thời hạn vay: 5 năm

Đơn vị tính: USD

Chỉ tiêu	Chi phí khấu hao	Chi phí lãi vay	Tổng cộng
Năm 1	1.463.500	1.401.493	2.864.993
Năm 2	1.463.500	1.113.515	2.577.015
Năm 3	1.463.500	806.338	2.269.838
Năm 4	1.463.500	499.162	1.962.662
Năm 5	1.463.500	191.985	1.655.485
Năm 6	1.463.500		1.463.500
Năm 7	1.463.500		1.463.500
Năm 8	1.463.500		1.463.500
Năm 9	1.463.500		1.463.500
Năm 10	1.463.500		1.463.500
Năm 11	1.463.500		1.463.500

3.4 Suất chiết khấu dự án

Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng là 10%/năm.

Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 30%

Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển: 1%.

Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 10.1%

3.5 Bảng tính hiệu quả kết quả dự án

Tuổi tàu	Thông số đầu vào	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Năm dự án			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vốn đầu tư (chưa VAT)		17.562.000												
Vốn đầu tư của CSH	24%	4.297.560												
Vốn vay NH	76%	13.264.440												
Tuyển khai thác	Quốc tế		Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU			4.672.688	4.409.438	4.440.784	4.440.784	4.190.599	4.440.784	4.190.599	4.219.264	4.219.264	3.922.133	4.159.838	6.239.838
1.1. Doanh thu khai thác			4.672.688	4.409.438	4.440.784	4.440.784	4.190.599	4.440.784	4.190.599	4.219.264	4.219.264	3.922.133	4.159.838	4.159.838
1.2. TCE (USD/ngày)			13.163	13.163	12.509	12.509	12.509	12.509	12.509	11.885	11.885	11.885	11.885	11.885
1.3. Số ngày khai thác trong năm			355	335	355	355	335	355	335	355	355	330	350	350
1.4. Thu hồi cuối dự án	400 USD * 5.200 LDT													2.080.000
II. CHI PHÍ			4.481.727	4.250.718	3.943.542	3.636.365	3.329.189	3.137.203	3.214.236	3.214.236	3.214.236	3.214.236	3.214.236	1.617.691
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)		4.182	1.483.689	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691
2.1.1. Số ngày trong năm			365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)			4.065	4.221	4.221	4.221	4.221	4.221	4.432	4.432	4.432	4.432	4.432	4.432
2.2. Chi phí Capex			2.998.038	2.710.060	2.402.884	2.095.707	1.788.531	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	
2.2.1. Chi phí khấu hao	12 năm	4.374	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	1.596.545	
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn			1.401.493	1.113.515	806.338	499.162	191.985							
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND														
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)			8.214	7.425	6.583	5.742	4.900	4.374	4.374	4.374	4.374	4.374	4.374	
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ			190.960	158.719	497.242	804.419	861.410	1.303.580	976.363	1.005.028	1.005.028	707.896	945.601	4.622.147
3.1. Thuế TNDN (20%)			38.192	31.744	99.448	160.884	172.282	260.716	195.273	201.006	201.006	141.579	189.120	924.429
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ			152.768	126.976	397.794	643.535	689.128	1.042.864	781.090	804.022	804.022	566.317	756.481	3.697.717
LNST (USD/ngày)			419	348	1.090	1.763	1.888	2.857	2.140	2.203	2.203	1.552	2.073	10.131
		243%	4%	3%	9%	15%	16%	24%	18%	19%	19%	13%	18%	86%
V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN														
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu		(17.562.000)												
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)			1.483.689	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.540.658	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691	1.617.691
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án			3.188.998	2.868.780	2.900.126	2.900.126	2.649.941	2.900.126	2.572.908	2.601.573	2.601.573	2.304.442	2.542.147	4.622.147
5.4. Dòng tiền thuần của dự án		(17.562.000)	3.150.806	2.837.036	2.800.678	2.739.242	2.477.659	2.639.410	2.377.636	2.400.568	2.400.568	2.162.863	2.353.027	3.697.717
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu		(17.562.000)	(14.411.194)	(11.574.158)	(8.773.480)	(6.034.238)	(3.556.579)	(917.169)	1.460.466	3.861.034	6.261.601	8.424.464	10.777.490	14.475.208
5.6. Dòng tiền chiết khấu	10,1%	(17.562.000)	2.861.933	2.340.670	2.098.825	1.864.581	1.531.899	1.482.290	1.212.856	1.112.284	1.010.307	826.811	817.037	1.166.236
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu		(17.562.000)	(14.700.067)	(12.359.397)	(10.260.571)	(8.395.990)	(6.864.091)	(5.381.801)	(4.168.944)	(3.056.660)	(2.046.353)	(1.219.542)	(402.504)	763.732
5.8. Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	10,1%	763.732												
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR		11,00%												
5.11. Thời gian hoàn vốn chiết khấu		11,35												
VI. DÒNG TIỀN CHỦ ĐẦU TƯ														
6.1. Dòng tiền đầu tư của chủ đầu tư		(4.297.560)												
6.2. Dòng tiền thuần của chủ đầu tư		(4.297.560)	(345.072)	(1.068.993)	(798.175)	(552.433)	(506.840)	2.639.410	2.377.636	2.400.568	2.400.568	2.162.863	2.353.027	3.697.717
6.3. Dòng tiền sau chiết khấu	10,1%	(4.297.560)	(313.435)	(881.963)	(598.151)	(376.037)	(313.372)	1.482.290	1.212.856	1.112.284	1.010.307	826.811	817.037	1.166.236
6.4. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu		(4.297.560)	(4.610.995)	(5.492.957)	(6.091.109)	(6.467.146)	(6.780.518)	(5.298.227)	(4.085.371)	(2.973.087)	(1.962.779)	(1.135.968)	(318.931)	847.305
6.5. Hiện giá dòng tiền NPV		847.305												
6.6. Tỷ suất sinh lời nội bộ vốn chủ sở hữu IRR		11,79%												
6.7. Thời gian HV chiết khấu của CBT		11,27												
VII. CÂN ĐỐI THU CHI														
7.1. Tổng nguồn trả nợ			3.150.806	2.837.036	2.800.678	2.739.242	2.477.659	2.639.410	2.377.636	2.400.568	2.400.568	2.162.863	2.353.027	3.697.717
7.2. Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)			3.495.878	3.906.029	3.598.852	3.291.676	2.984.499							
7.3. Trả nợ gốc (USD/năm)	4,00		2.094.385	2.792.514	2.792.514	2.792.514	2.792.514							
7.4. Dư nợ gốc đầu kỳ			13.264.440	11.170.055	8.377.541	5.585.027	2.792.514							
7.5. Dư nợ gốc cuối kỳ			11.170.055	8.377.541	5.585.027	2.792.514								
7.6. Lãi suất NH (%/năm)	11,00%		11,00%	11,00%	11,00%	11,00%	11,00%							
7.7. Trả lãi vay NH			1.401.493	1.113.515	806.338	499.162	191.985							
Cân Bằng trả nợ			(345.072)	(1.068.993)	(798.175)	(552.433)	(506.840)	2.639.410	2.377.636	2.400.568	2.400.568	2.162.863	2.353.027	3.697.717

3.6 Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án

Đơn vị tính: USD

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	18.949.200
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	17.562.000
	<i>Trong đó, giá mua tàu</i>	USD	<i>17.000.000</i>
	<i>Thuế nhập khẩu, chi phí khác</i>	USD	<i>562.000</i>
3	Tổng doanh thu	USD	47.306.171
4	Tổng chi phí	USD	38.849.925
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	8.456.246
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	6.764.997
7	Hiệu quả đầu tư của dự án		
	- NPV (i=11%)	USD	763.732
	- IRR	%	11,00%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	11,35
8	Hiệu quả đầu tư của Chủ đầu tư		
	- NPV (i=10%)		847.305
	- IRR		11,79%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)		11,27

4. Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro

4.1 Rủi ro về thị trường đầu ra

Trong trường hợp tàu không có hợp đồng định hạn hoặc khi hết hạn hợp đồng định hạn mà không được tái tục thì PCT sẽ khai thác tàu theo hình thức spot. Qua tính toán hiệu quả dự án cho thấy phương án khai thác spot có những chỉ tiêu hiệu quả dự án tốt hơn so với phương án cho thuê định hạn. Tuy nhiên, phương án khai thác spot tiềm ẩn rủi ro bởi các hợp đồng mang tính chất ngắn hạn gây khó khăn cho việc bảo đảm nguồn hàng, có thể dẫn đến việc tàu phải nằm chờ phát sinh chi phí và làm giảm hiệu quả của dự án.

4.2 Rủi ro về giá cước

Đây có thể là rủi ro lớn nhất đối với dự án của PCT tuy nhiên với diễn tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường trong những năm tới thì kế hoạch giá cước của dự án là khá thận trọng với mức giá cho thuê TC trong giai đoạn đầu dự án trong khoảng 13.500 USD/ngày, doanh thu tiếp theo được tính toán giảm 05% so với

mỗi mức tuổi tàu từ giai đoạn 16 - 20 tuổi và 21 - 25 tuổi. Trường hợp giá cước vẫn diễn biến xấu và thấp hơn mức dự kiến như trong dự án thì bằng kinh nghiệm quản lý và khai thác tàu Công ty sẽ thực thi các giải pháp nhằm tiết kiệm tối đa chi phí của dự án như chi phí thuyền viên, chi phí bảo trì bảo dưỡng, chi phí vật tư tiêu hao, chi phí bảo hiểm, chi phí lãi vay, chi phí quản lý... để đảm bảo dự án vẫn có hiệu quả hoặc giảm thiểu tối đa những thua lỗ để vượt qua giai đoạn khó khăn.

Ngoài ra, việc không ngừng nâng cao kỹ năng quản lý, khai thác tàu, đặc biệt là loại tàu chở dầu đối với PCT là công việc cấp thiết và phải làm ngay từ những ngày đầu giúp giảm thiểu các chi phí phát sinh do lỗi chủ quan trong vận hành và khai thác tàu.

4.3 Rủi ro về lãi suất vay vốn:

Dự án đầu tư dự kiến sẽ vay vốn ngân hàng theo hình thức vay VND với lãi suất vay tính bằng lãi suất khoảng 11%/năm.

Trong quá trình thực hiện dự án, tùy vào tình hình thị trường thực tế, PCT sẽ tiếp tục làm việc ngân hàng tài trợ điều chỉnh lãi suất ở mức tốt nhất, cũng như tìm kiếm nguồn tài trợ có mức lãi suất thấp để tái cấu trúc khoản vay (nếu cần).

4.4 Rủi ro về chênh lệch tỷ giá

Do dự án đầu tư vay vốn bằng đồng Việt Nam với phương án khai thác tuyến quốc tế là chủ yếu, nguồn thu của dự án là USD (tàu khai thác tuyến quốc tế) nên công ty có khả năng chịu rủi ro về tỷ giá nếu đồng Việt Nam tăng giá so với đồng USD, tuy nhiên khả năng xảy ra trong dài hạn là rất thấp và nếu trong ngắn hạn có xảy ra thì mức tăng cũng không nhiều, không thực sự ảnh hưởng đến hiệu quả của toàn bộ dự án.

5. Độ nhạy của dự án

Tính toán hiệu quả dự án biến động theo giá cước TC, giá tàu đầu tư như sau:

- Khi giá cước cho thuê TC thay đổi:**

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
		95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
NPV	763.732	(431.890)	57.124	528.196	763.732	1.234.804	1.941.412	3.119.092
IRR	11,00%	9,57%	10,16%	10,73%	11,00%	11,56%	12,38%	13,73%
NPV (Chủ đầu tư)	847.305	(348.317)	140.697	611.769	847.305	1.318.377	2.024.985	3.202.665
ROE	11,79%	9,40%	10,37%	11,32%	11,79%	12,74%	14,18%	16,62%

Như vậy, dự án đặc biệt nhạy cảm với chỉ tiêu cước cho thuê TC của tàu. 1% biến động giá cước sẽ ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả của dự án. Như Công ty đã phân tích ở trên, Công ty đã có dự phòng khi xây dựng giá cước tính toán cho dự án, khi giá cước vẫn tiếp tục diễn biến xấu xuống dưới mức dự kiến, công ty sẽ thực hiện các biện pháp cắt giảm chi phí tối đa, đồng thời nghiên cứu chuyển sang khai thác spot để nâng cao hiệu quả.

PHẦN VII

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Căn cứ những phân tích về tình hình thị trường vận tải biển giai đoạn 2021-2030, 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, vị thế và phát triển của Công ty.

Qua nghiên cứu, tính toán trong báo cáo đầu tư nêu trên, dự án mua tàu chở hóa chất Goby và đầu tư thêm một tàu hóa chất mới trọng tải từ 19.000-25.000 DWT là phương án đầu tư có tính khả thi, mang lại hiệu quả kinh tế tốt và phù hợp nhất hiện nay cho Công ty trong năm 2022. Thêm vào đó, với đội ngũ nhân sự dày dặn kinh nghiệm trong mảng quản lý và khai thác tàu sẽ là yếu tố quan trọng góp phần đảm bảo hiệu quả tối đa của dự án.

Do vậy, Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua Báo cáo khả thi đầu tư tàu chở hóa chất Goby (IMO: 9363833) trọng tải 19.994 DWT và 01 tàu hóa chất mới trọng tải 19.000-25.000 DWT các nội dung chính như sau:

I. TÀU HÓA CHẤT GOBY

1. Phê duyệt đầu tư tàu hóa chất 19.994 DWT
 - Tên tàu: GOBY
 - Hồ hiệu/ Số IMO: XVHZ7/9363833
 - Quốc tịch: Việt Nam
 - Năm đóng: 2008
 - Đăng kiểm hiện thời: VR + KR
 - Nơi đóng: Nhật Bản
 - Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
 - Giá mua tàu: mua tàu 13.700.000 USD (Mười ba triệu bảy trăm nghìn đô la Mỹ)
 - Nguồn vốn cho dự án: 30% vốn chủ sở hữu, 70% vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
 - Chỉ tiêu hiệu quả dự án không thấp hơn:
 - o NPV: 1.078.251 USD
 - o IRR: 11,78%

Giao cho Giám đốc Công ty kiêm Người đại diện theo pháp luật hoặc người được Giám đốc ủy quyền tổ chức chỉ đạo, triển khai việc đàm phán để đi đến ký kết Hợp đồng và các phụ lục liên quan đến việc mua bán tàu GOBY với chủ tàu là Công ty TNHH Sellan Gas đảm bảo thỏa mãn các điều kiện theo phương án nghiên cứu khả thi, thực hiện việc ký kết các văn kiện liên quan, các thủ tục giao nhận tàu và các thủ tục mua bán tàu theo quy định của pháp luật và điều lệ Công ty.

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu GOBY bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:

- Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với tổng số vốn vay không vượt quá 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan).

- + *Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).*

- Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu GOBY trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.

3. Ủy quyền thanh lý tàu và các vấn đề khác liên quan đến dự án tàu GOBY thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ trên nguyên tắc đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả của tài sản không thấp hơn chỉ tiêu dự án đầu tư đã được ĐHĐCĐ thông qua theo quy định của pháp luật và Điều lệ Công ty.

II. TÀU HÓA CHẤT MỚI TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT

1. Phê duyệt kế hoạch đầu tư 01 tàu hóa chất mới trọng tải 19.000-25.000 DWT:

- Loại tàu: tàu dầu/ hóa chất trọng tải 19.000-25.000 DWT
- Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
- Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
- Nguồn vốn cho dự án: 30% vốn chủ sở hữu, 70% vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
- Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh
- Hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - NPV: 763.732 USD
 - IRR: 11,00%

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định toàn bộ việc triển khai kế hoạch đầu tư (kế hoạch mua tàu, kết quả chào giá, lựa chọn tàu để đầu tư, quyết toán hoàn thành dự án đầu tư, thanh lý và các nội dung liên quan khác thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ đối với việc đầu tư dự án) theo qui định của pháp luật và điều lệ của công ty.

3. Ủy quyền HĐQT triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:

- Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với tổng số vốn vay không vượt quá 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan).

- + Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế

(nếu có) không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).

- Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.

Trân trọng kính trình./.

TỜ TRÌNH

**Về việc phê duyệt kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 3) trọng tải
khoảng 19.000 - 25.000 DWT hoặc 01 tàu chở hàng rời trọng tải
khoảng 28.000 - 85.000 DWT từ Quý 1 năm 2023**

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

Trong thời gian vừa qua, Công ty đã tích cực nghiên cứu, thu thập và phân tích các nguồn thông tin và xu hướng thị trường vận tải nói chung, thị trường mua bán các loại tàu để tìm kiếm cơ hội đầu tư, tiếp tục củng cố và nâng cao năng lực cạnh tranh trong tương lai. Qua đó, Công ty nhận thấy chi phí vận chuyển hàng hóa, các sản phẩm dầu, hóa chất sau đại dịch Covid-19 có chiều hướng tăng do chính sách kích thích tiêu dùng của hầu hết các nền kinh tế trên toàn cầu. Các nước đều nỗ lực chạy đua để giúp nền kinh tế của quốc gia mình được phục hồi bằng nhiều biện pháp giúp kích cầu người tiêu dùng, kích thích nguồn cung, mở rộng giao thương...

Bên cạnh đó, căng thẳng giữa Nga và Ukraine cũng ảnh hưởng nghiêm trọng tới hoạt động vận tải đường biển, đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu, làm nghiêm trọng thêm tình trạng tắc nghẽn vận chuyển sau dịch Covid-19. Đội tàu của Nga bị hạn chế nhiều mặt bởi lệnh cấm vận từ Hoa Kỳ và EU. Đây sẽ là cơ hội lớn nếu Công ty có thể nắm bắt và tận dụng thời điểm này để đầu tư loại tàu phù hợp, đáp ứng được những nhu cầu bị hạn chế tại các thị trường lớn trên thế giới.

Nhìn thấy cơ hội và tiềm năng từ bối cảnh thế giới hiện nay, Công ty đề trình phương án đầu tư tàu như sau:

- 1. Phê duyệt Kế hoạch đầu tư 01 tàu hóa chất (số 3) mới trọng tải 19.000-25.000 DWT (tàu số 3) hoặc tàu chở hàng rời trọng tải 28.000-85.000 DWT:**
 - Loại tàu: tàu dầu/ hóa chất trọng tải 19.000-25.000 DWT
 - Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
 - Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
 - Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
 - Nguồn vốn cho dự án: 35% vốn chủ sở hữu, 65 % vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
 - Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh
 - Hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - + NPV: 858.269 USD
 - + IRR: 11,01%

Hoặc

- Loại tàu: tàu chở hàng rời trọng tải 28.000-85.000 DWT
- Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
- Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
- Nguồn vốn cho dự án: 35% vốn chủ sở hữu, 65 % vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
- Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh
- Hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - + NPV: 1.018.343 USD
 - + IRR: 11,20%

(Đính kèm là Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án)

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định toàn bộ các bước tiếp theo để triển khai kế hoạch đầu tư (kế hoạch mua tàu, lựa chọn loại tàu phù hợp, kết quả chào giá, lựa chọn tàu để đầu tư, quyết toán hoàn thành dự án đầu tư, thanh lý và các nội dung liên quan khác thuộc thẩm quyền của ĐHQĐ đối với việc đầu tư dự án) theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty.

3. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định tình hình thực tế huy động vốn sẽ điều chỉnh tỉ lệ nguồn vốn đầu tư cho dự án: vốn chủ sở hữu không vượt quá 100% vốn điều lệ tại thời Phát hành cổ phiếu để huy động vốn, tỉ lệ nguồn vốn vay nhưng không vượt 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan) trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả đầu tư của Dự án đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

4. Ủy quyền HĐQT triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:

- Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với giá trị vay không vượt 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan) ;
- + Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).
- Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.

Kính trình Đại hội xem xét thông qua và ủy quyền cho Hội đồng quản trị tiến hành các thủ tục cần thiết để hoàn thành việc đầu tư tàu nói trên.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

DỰ ÁN ĐẦU TƯ MUA

TÀU CHỞ HÀNG RỜI TRỌNG TẢI 28.000 – 85.000 DWT

HOẶC TÀU DẦU/HÓA CHẤT (TÀU SỐ 3)

TRỌNG TẢI 19.000 - 25.000 DWT

TP. Hồ Chí Minh, tháng 10/2022

MỤC LỤC

PHẦN I.....	4
TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ	4
PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN TÀU HÀNG RỜI.....	5
CHƯƠNG I	5
SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ	5
I. Căn cứ pháp lý:	5
II. Sự cần thiết phải đầu tư:.....	5
III. Mục tiêu của dự án:.....	5
CHƯƠNG II	6
TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÀNG RỜI QUỐC TẾ	6
I. Nhu cầu vận chuyển hàng rời giai đoạn 2022 - 2023:	6
II. Dự báo cung cầu tàu hàng rời giai đoạn 2022 - 2023:.....	7
III. Thị trường tàu cũ.....	9
CHƯƠNG III.....	12
I. Loại tàu và đặc tính kỹ thuật:.....	12
II. Đánh giá tác động của công ước hạn chế khí thải SOx:	12
CHƯƠNG IV	14
TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN	14
I. Tổng mức đầu tư của dự án:.....	14
II. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:	14
CHƯƠNG V.....	16
HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN	16
I. Doanh thu của dự án:	16
II. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án	16
1. Phương án khai thác	16
2. Chi phí dự án	17
2.1. Chi phí hoạt động (Opex).....	17
2.2. Chi phí vốn (Capex).....	18
3. Suất chiết khấu dự án	18
4. Bảng tính hiệu quả kết quả dự án.....	19

5.	Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án.....	21
6.	Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro:	22
6.1.	Rủi ro về thị trường đầu ra:	22
6.2.	Rủi ro về giá cước:	22
6.3.	Rủi ro về lãi suất vay vốn:	22
6.4.	Rủi ro về tỷ giá:	22
PHẦN III: THUYẾT MINH DỰ ÁN TÀU DẦU/HÓA CHẤT (SỐ 3) TRONG		
TẢI 19.000 DWT-25.000 DWT		24
CHƯƠNG I		24
LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ		24
CHƯƠNG II		25
TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN		25
I.	Tổng mức đầu tư của dự án:.....	25
II.	Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:	25
III.	Hiệu quả kinh tế của dự án.....	26
1.	Phương án khai thác.....	26
2.	Chi phí dự án.....	27
2.1	Chi phí hoạt động (Opex).....	27
2.2	Chi phí vốn (Capex).....	29
3.	Suất chiết khấu dự án	29
4.	Bảng tính hiệu quả kết quả dự án.....	29
5.	Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án.....	31
6.	Độ nhạy của dự án.....	31
PHẦN VI.....		33
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....		33

PHẦN I

TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ

1. Tên dự án: Dự án đầu tư 01 tàu chở hàng rời trọng tải 28.000 DWT- 85.000 DWT hoặc 01 tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 3) trọng tải 19.000 - 25.000 DWT.
2. Tên chủ đầu tư: CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM.
3. Phương thức thực hiện dự án: Mua tàu đã qua sử dụng.
4. Tiến độ thực hiện dự kiến: Từ quý I/2023.
5. Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay.

PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN TÀU HÀNG RỜI

CHƯƠNG I SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

I. Căn cứ pháp lý:

- *Bộ luật Hàng hải số 95/2015/QH13 của Quốc hội khóa XIII, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 25/11/2015, có hiệu lực từ ngày 01/07/2017;*
- *Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 Quốc Hội thông qua ngày 17/06/2020;*
- *Luật thương mại số 36/2005/QH11 Quốc Hội thông qua ngày 14/06/ 2005;*
- *Điều lệ hoạt động của CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM (PCT);*
- *Căn cứ nhu cầu thực tế của thị trường và nguồn lực của Công ty CP Vận tải khí và Hóa chất Việt Nam.*

II. Sự cần thiết phải đầu tư:

Sau đại dịch covid 2019, nền kinh tế của hầu hết các nước trên thế giới chịu sự tổn thất nặng nề do các chính sách kiểm soát giao thương nhằm mục đích kiểm soát đại dịch. Hiện tại các nước đều đang chạy đua để giúp nền kinh tế của quốc gia mình được phục hồi nhanh nhất, Các quốc gia đều đưa ra nhiều biện pháp nhằm giúp kích cầu người tiêu dùng, kích thích nguồn cung, mở rộng giao thương...

Năm 2022 sẽ là cơ hội để những công ty vận tải xem xét đầu tư đón đầu kinh tế thế giới phục hồi sau dịch, trong đó đầu tư vào phân khúc tàu hàng rời là một cơ hội tốt. Trong thời gian qua, PCT cũng đã nghiên cứu, thu thập và phân tích thông tin và xu hướng thị trường vận tải biển trong đó có tàu chở hàng rời, PCT cần tận dụng cơ hội này để tranh thủ đầu tư sở hữu tài sản, nâng cao năng lực đội tàu, củng cố và mở rộng hoạt động vận tải biển của đơn vị, tăng khả năng cạnh tranh với các chủ tàu trong khu vực và trên thế giới.

III. Mục tiêu của dự án:

Mục tiêu của dự án là đầu tư tàu chở hàng rời có trọng tải từ khoảng 28.000 - 85.000 DWT, khai thác trên thị trường quốc tế cho các đơn vị trong và ngoài nước.

CHƯƠNG II

TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÀNG RƠI QUỐC TẾ

Thị trường vận tải hàng rời là một trong những thị trường có sự hồi phục và tăng trưởng mạnh nhất trong năm 2021 do nhu cầu tiêu thụ, vận chuyển các loại hàng rời chính như quặng sắt, than và hàng nông sản... trên thế giới gia tăng trở lại, đặc biệt là Châu Á, khu vực có nhu cầu sử dụng và nhập khẩu hàng rời lớn nhất thế giới. Chính sách kiểm soát chặt chẽ dịch bệnh Covid-19 của Trung Quốc thông qua yêu cầu cách ly dài ngày đối với thuyền viên trên các tàu biển nước ngoài vào cảng nước này để nhận và trả hàng, cùng với số lượng tàu được đóng mới và bàn giao trong năm 2021 thấp hơn so với các năm trước đó đã góp phần làm thị trường cước gia tăng.

Chỉ số thuê tàu hàng rời BDI (Baltic Dry Index) bình quân năm 2021 đạt 2.943,38 điểm, bằng 218% so với mức bình quân của năm 2019 và 276% của năm 2020, bằng 234% so với chỉ số BDI bình quân của giai đoạn 2010 - 2020. Sự phục hồi của thị trường đã lan tỏa trên tất cả các phân khúc tàu hàng rời từ Handysize đến Capesize, kéo theo đó giá cước vận tải trên thị trường Spot và giá cước cho thuê định hạn (TC) các kỳ hạn gia tăng mạnh và duy trì ở mức cao, hầu hết các Chủ tàu hàng rời đạt được hiệu quả kinh doanh cao trong năm 2021. Bước sang năm 2022 thị trường tiếp tục có sự cải thiện trở lại sau thời gian ngắn suy giảm do chính sách hạn chế sản lượng của ngành công nghiệp sản xuất thép, hạn chế ô nhiễm ở một số thời điểm trong mùa đông tại Trung Quốc, cùng với đó là chính sách hạn chế/cấm xuất khẩu than trong tháng 01/2022 của Chính phủ Indonesia do sản lượng than cung cấp nội địa suy giảm mạnh, chỉ số thuê tàu hàng rời BDI tuần cuối tháng 02/2022 đã phục hồi và đạt tương đương với mức bình quân của năm 2021.

Theo số liệu cập nhật, thống kê của các công ty nghiên cứu thị trường, các công ty môi giới thì thị trường đang có một số yếu tố tích cực khi mức “cung - cầu” trong các năm 2022, 2023 được dự báo ở trạng thái cân bằng hơn so với giai đoạn 2019 - 2020, đây sẽ là yếu tố hỗ trợ, duy trì sự ổn định của thị trường cước vận tải trong giai đoạn sắp tới (nguồn BDTO, STM 01, 02/2022).

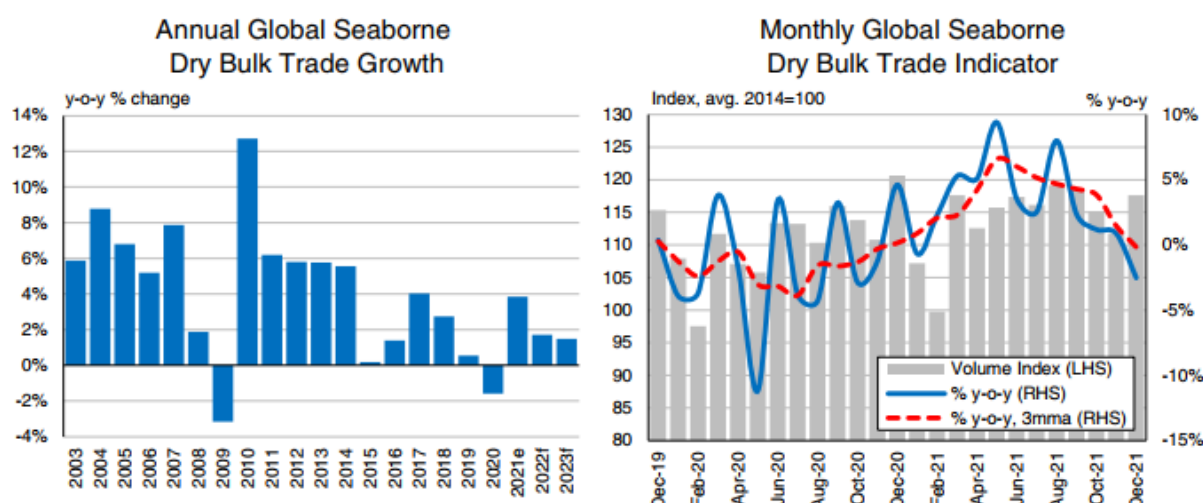
I. Nhu cầu vận chuyển hàng rời giai đoạn 2022 - 2023:

Theo số liệu thống kê của Clarksons Research, lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển trong năm 2021 là 5.365 triệu tấn và lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển là 28.332 billion tonne miles. Cũng theo dự báo của Clarksons Research thì trong giai đoạn tiếp theo lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển tăng tương ứng 1,9% trong năm 2022 và 1,4% trong năm 2023; lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển tăng trưởng ở mức 2,5% trong năm 2022 và 1,7% trong năm 2023.

Về triển vọng của thị trường vận tải hàng rời quốc tế đối một số loại hàng rời chính như quặng sắt năm 2022 tăng 1%, than tăng 2% và hàng nông sản tăng ở mức 4% so với năm 2021 về lượng và được dự báo tiếp tục tăng trưởng trong năm 2023 (nguồn BDTO 02/2022).

Dry Bulk Trades	Million Tonnes								Trade Growth Trend			
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021e	2022 (f)	2023 (f)	2022 %	2023 %
Iron Ore	1340	1364	1418	1472	1475	1454	1502	1517	1530	1538	1%	0%
Total Coal	1217	1138	1141	1203	1264	1284	1165	1231	1253	1264	2%	1%
Steam Coal	961	892	895	946	997	1,015	915	963	974	977	1%	0%
Coking Coal	256	245	246	256	267	269	250	268	279	288	4%	3%
Grain	409	430	450	475	474	478	512	523	542	554	4%	2%
Wheat/Coarse Grain	296	303	319	328	328	330	345	366	376	383	3%	2%
Soybean	113	127	132	146	146	148	168	157	166	172	6%	3%
MAJOR BULKS	2,966	2,931	3,009	3,150	3,213	3,217	3,179	3,272	3,326	3,356	2%	1%
% Change	8%	-1%	3%	5%	2%	0%	-1%	3%	2%	1%		

Bảng thống kê, dự báo lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển giai đoạn 2014 - 2023 (nguồn BDTO 02/2022)



Biểu đồ thống kê và dự báo mức tăng trưởng lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển (nguồn STM, Clarksons tháng 2/2022)

II. Dự báo cung cầu tàu hàng rời giai đoạn 2022 - 2023:

Năm 2021 tổng đội tàu hàng khô thế giới đạt mức 945 triệu DWT, trong đó đội tàu Capsize đạt 378,8 triệu DWT chiếm 40%, đội tàu Panamax đạt 236,6 triệu DWT chiếm 25%; đội tàu Handymax/Supramax/Ultramax (từ 40.000 - 69.900 DWT) đạt 220,6 triệu DWT chiếm 23,3% và đội tàu Handysize đạt 110,9 triệu DWT chiếm 11,7% tổng trọng tải đội tàu. Theo dự báo của các công ty môi giới có uy tín, dự kiến trong năm 2022 lượng tải trọng tàu mới tham gia vào thị trường tăng 2,1% (20 triệu DWT), chỉ bằng khoảng 61% so với giai đoạn 2020 - 2021, trong năm 2023 tổng lượng tải trọng đội tàu hàng rời tiếp tục được dự báo tăng nhẹ, chỉ ở mức 0,8% so với năm 2022.

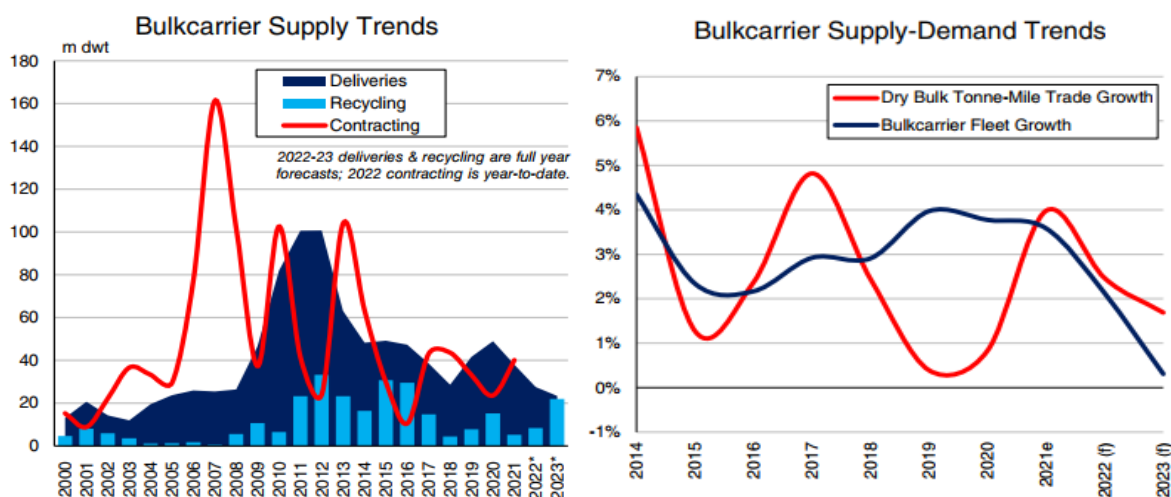
Dry Bulk Demand		million tonnes				% Chg
		2019	2020	2021	2022f	2022/21
Steel Production						
China		996.3	1,064.8	1,032.8	1,028.7	0%
Japan		99.3	83.2	96.3	94.4	-2%
EU+UK		157.2	145.5	160.3	153.9	-4%
Total Steel Prod. (listed)		1,252.7	1,293.4	1,289.4	1,277.0	-1%
Iron Ore Trade						
Imports:	China	1,047.4	1,145.6	1,107.4	1,087.4	-2%
	Japan	119.6	99.4	113.1	116.5	3%
Exports:	Australia	836.3	867.3	873.3	882.3	1%
	Brazil	347.7	339.5	357.8	360.8	1%
Total Seaborne Trade		1,454.5	1,502.0	1,516.8	1,510.1	0%
Coal Trade						
Imports:	China	257.9	237.8	281.3	251.5	-11%
	India	255.5	226.7	208.3	226.7	9%
	Japan	180.4	168.3	176.5	178.8	1%
Exports:	Australia	382.0	364.3	359.0	357.5	0%
	Indonesia	456.7	404.4	431.8	437.8	1%
Total Seaborne Trade		1,295.9	1,178.4	1,232.4	1,227.9	0%
World Seaborne Trade		million tonnes				% Chg
		2019	2020	2021	2022f	2022/21
Crude Oil		2,017	1,871	1,855	1,920	4%
Oil Products		1,080	959	1,004	1,022	2%
Dry Bulk		5,368	5,281	5,464	5,463	0%
Containers		1,879	1,852	1,955	1,962	0%
Gas		479	481	508	532	5%
Other		1,299	1,270	1,308	1,325	1%
World Seaborne Trade		12,121	11,713	12,093	12,224	1%
y-o-y growth		0.5%	-3.4%	3.2%	1.1%	
Tonne-miles, y-o-y growth		0.8%	-1.5%	3.2%	1.9%	

Trade Growth Trend			
2022 (f)	2023 (f)	2022 %	2023 %
5,460	5,541	1.7%	1.5%
1.7%	1.5%		

(Nguồn: Clarkson Research, report ngày 19/08/2022)

Sản lượng vận chuyển hàng rời toàn cầu bằng đường biển năm 2020 giảm khoảng 1,5 % so với năm 2019 do ảnh hưởng của đại dịch Covid 19 và duy trì 5.281 triệu tấn trong năm 2020. Năm 2021 sản lượng vận chuyển hàng rời tăng lên mức 5.464 triệu tấn. Với việc nền kinh tế thế giới đang dự báo sẽ phục hồi nên dự kiến sản lượng vận chuyển hàng rời bằng đường biển trong năm 2022 tiếp tục tăng trưởng ở mức khoảng 5.463 triệu tấn, trong đó nước nhập khẩu nhiều nhất vẫn là Trung Quốc với sản lượng nhập khẩu Iron ore và than dự kiến năm 2022 ước đạt 1.335 triệu tấn và Úc là quốc gia xuất khẩu Iron ore và than bằng đường biển lớn nhất thế giới với sản lượng năm 2022 ước đạt 1.254 triệu tấn. Tổng lượng hàng nhập khẩu dự kiến năm 2022 của Trung Quốc có giảm nhẹ so với năm 2021 do chính sách cắt giảm khi thải ở một số khu vực khi Trung Quốc tổ chức Thế vận hội Mùa Đông.

Dự báo nhu cầu sản lượng năm 2023 sẽ vẫn tiếp tục tăng trưởng khoảng 1,5% ở mức 5,541 triệu tấn.



Biểu đồ dự báo xu hướng cung cầu tàu hàng rời (nguồn BDTO, Clarksons 02/2022)

Do thị trường cước vận tải năm 2021 phục hồi và duy trì ở mức cao nên các chủ tàu có xu hướng tận dụng và khai thác các tàu già, do đó lượng tàu đưa vào giải bản ở mức thấp hơn, chỉ bằng 34% (5,2 triệu DWT) so với năm 2020 trước đó (với tình trạng thị trường suy giảm nghiêm trọng), lượng tàu đưa vào giải bản được dự báo tăng lên 7,8 triệu DWT trong năm 2022 và tăng cao 21,9 triệu DWT trong năm 2023 do lượng tàu già hạn chế phá dỡ trong các năm 2021, 2022 khi thị trường cước ổn định, các hợp đồng đóng mới giảm mạnh. Theo ghi nhận của Clarksons Research, lượng hợp đồng đóng mới của tháng 01/2022 giảm đến 70% so với cùng kỳ năm 2021 (nguồn BDTO 02/2022).

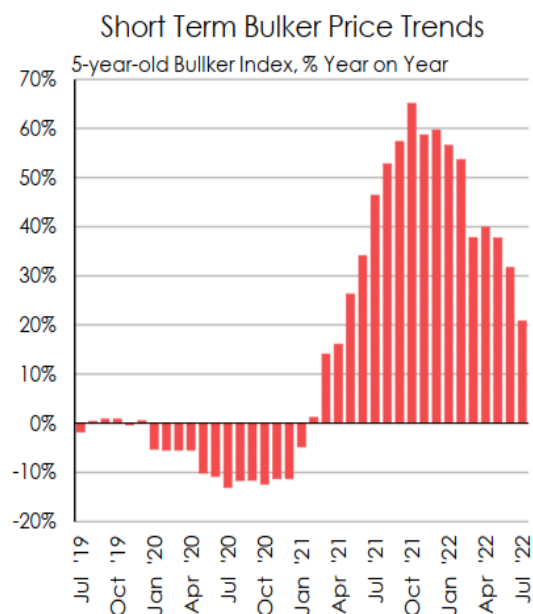
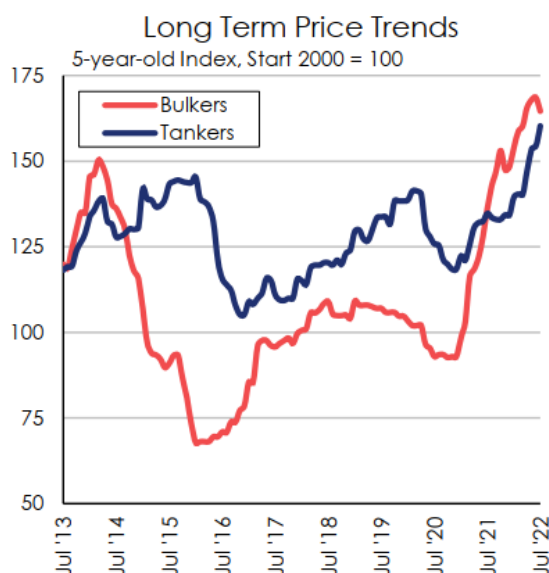
III. Thị trường tàu cũ

Hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng đã tăng rất mạnh trong năm 2021 về lượng với khoảng 61,2 triệu DWT và 14,4 tỷ USD về giá trị được giao dịch, tăng tương ứng 54% và 152% so với năm 2020. Thị trường mua bán tàu hàng rời vẫn tiếp tục sôi động trong khoảng 02 tháng đầu năm 2022 với 5,7 triệu DWT được giao dịch, bằng 9,3% về lượng và 11,8% về giá trị so với cả năm 2021 (nguồn Allied Shipping Research 19/08/2022). Giá tàu duy trì ở mức cao do giá cước vận tải phục hồi và cao nhất trong hơn một thập kỷ qua cùng với diễn biến của giá thép đóng tàu tăng mạnh từ tháng 05/2021.

Bulkcarrier Prices		End Year, \$m			Three Month		
		2019	2020	2021	Jul	Trend	
180,000 dwt	Resale	52.0	49.0	59.5	62.5	FIRM....	4%
180,000 dwt	5 yrs	37.5	35.5	47.0	53.0	FIRMER...	9%
180,000 dwt	10 yrs	22.0	19.5	33.0	35.0	FIRMER...	11%
176,000 dwt	15 yrs	13.5	12.75	21.0	22.5	FIRMER...	11%
82,000 dwt	Resale	31.0	29.5	40.5	42.0	STEADY...	2%
82,000 dwt	5 yrs	23.5	22.0	33.0	36.0	FIRM....	5%
82,000 dwt ~	10 yrs	13.5	13.75	23.5	26.5	FIRM....	7%
76,000 dwt #	15 yrs	9.5	8.25	16.75	18.5	FIRMER...	8%
63,000 dwt	Resale	28.0	26.5	37.0	40.5	STEADY...	3%
60-61,000 dwt	5 yrs	22.0	17.75	30.0	33.0	STEADY...	2%
56,000 dwt	10 yrs	12.5	10.75	21.0	23.5	FIRM....	4%
56,000 dwt '	15 yrs	8.25	6.75	15.75	18.0	FIRM....	5%
38,000 dwt	Resale	23.0	20.5	30.0	32.5	STEADY...	1%
37,000 dwt	5 yrs	16.5	14.75	25.5	28.5	STEADY...	1%
32,000 dwt	10 yrs	9.0	8.25	17.0	20.0	FIRM....	4%
28,000 dwt	15 yrs	5.5	5.0	10.5	14.5	FIRMER...	10%
5-y-o Bulker Index		105	93	148	165	FIRM....	3%
12 month Change		1%	-11%	60%	21%		

Pre-Jan 22 (dwt): #75k, '52k. Pre Jan-21 (dwt): ~76k. All resale & 5 year old prices for tankers & bulkers basis eco vessels.

Secondhand Price Trends



Nguồn: Clarkson Research, report ngày 22/07/2022

Tham chiếu các xu hướng ngắn và dài hạn về chỉ số index giá tàu hàng rời 05 tuổi cho thấy giá tàu cũ đã qua sử dụng thời gian gần đây đã tăng so với giai đoạn 2014 - 2020 và năm 2021. Ở giai đoạn hiện tại do tiếp tục chịu tác động kép từ tình trạng lạm phát, giá cả nguyên vật liệu tăng mạnh, cụ thể là giá thép đóng tàu tại Nhật Bản ở mức

1.000 USD/tấn (cao hơn so với mức bình quân của năm 2020 là 39% và năm 2021 là 21%) cùng với thị trường cước vận tải duy trì ở mức cao đã tác động lên thị trường mua bán tàu. Các tàu đã qua sử dụng loại Panamax/Ultramax/Supramax có giá tăng so với năm 2020 khoảng 182% - 208% và năm 2021 khoảng 7% - 8%.

CHƯƠNG III

LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ

I. Loại tàu và đặc tính kỹ thuật:

Stt	Nội dung	Thông số
1.	Trọng tải tàu (Ship size)	28,000 - 85,000 DWT
2.	Tuổi tàu (Vessel age)	11-15 tuổi
3.	Nơi đóng (Where built)	Nhật Bản/Hàn Quốc/EU
4.	Đăng kiểm (Class)	IACS
5.	Loại tàu (Type of vessel)	Chở hàng rời (Bulk carrier)
6.	Thiết kế của tàu	Là thiết kế đang được sử dụng rộng rãi trên thị trường quốc tế và được đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu lớn của Hàn Quốc, Nhật Bản hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật Bản, Hàn Quốc có cơ sở đặt tại các quốc gia Đông Nam Á
7.	Tàu và thiết bị trên tàu	Phải đảm bảo tính đồng bộ, hoạt động tin cậy, ổn định lâu dài và thỏa mãn đầy đủ yêu cầu, qui định và luật lệ của đăng kiểm, các tổ chức quốc gia, quốc tế về hàng hải trên thế giới.
8.	+ Kết cấu và thân vỏ	Phù hợp với những quy định của các tổ chức đăng kiểm mà tàu được phân cấp và các công ước của IMO
9.	Các thiết bị sử dụng nhiên liệu như máy chính, máy phát điện, nồi hơi Các thiết bị sử dụng nhiên liệu như máy chính, máy phát điện, nồi hơi	Thỏa mãn các Công ước tại thời điểm mua nhận tàu: Công ước về kiểm soát khí thải Sox...
10.	Tất cả các trang thiết bị an toàn, an ninh, phòng chống ô nhiễm, thông tin liên lạc, hành hải, làm hàng	Luôn thỏa mãn các quy định/ Công ước quốc tế hiện hành và có đầy đủ các giấy chứng nhận còn thời hạn
<i>Các tàu có sự cố hoặc tai nạn ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình trạng kỹ thuật, an toàn hoạt động của tàu sẽ không được xem xét.</i>		

II. Đánh giá tác động của công ước hạn chế khí thải SOx:

Công ước hạn chế khí thải SOx qui định việc hạn chế khí thải có hàm lượng lưu huỳnh trên 0,5% ra môi trường. Công ước này đã được Tổ chức hàng hải Quốc tế triển

khai áp dụng từ 01/01/2020. Hiện dầu nhiên liệu low sulphur đã và đang được sản xuất đại trà và bán rộng rãi tại các cảng lớn trên thế giới.

Do đó, tại báo cáo này sẽ không tính chi phí lắp đặt hệ thống Scrubber.

CHƯƠNG IV

TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN

I. Tổng mức đầu tư của dự án:

PCT lựa chọn phương án triển khai dự án đầu tư mua tàu chở hàng rời trọng tải 28.000 – 85.000 DWT, với độ tuổi từ 10-15 tuổi gần đây được giao dịch với mức giá từ 14.5 đến 26 triệu USD, tùy thuộc vào điều kiện giao tàu, cò tàu, tình trạng kỹ thuật, size tàu. Công ty dự kiến sẽ tìm kiếm và đầu tư tàu với mức giá khoảng 18 đến 20 triệu USD.

Trong báo cáo khả thi này, mức đầu tư của dự án được tính trên cơ sở bình quân khoảng giá dự kiến như sau:

Đơn vị tính: USD

Stt	Nội dung	ĐVT	Giá trị
1	Giá mua tàu bao gồm chi phí lắp đặt BWM (nếu có)	USD	18.500.000
2	Thuế nhập khẩu	USD	370.000
2	Phí trước bạ	USD	22.000
3	Chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư...	USD	200.000
4	Tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	19.092.000
5	Thuế VAT	USD	1.887.000
6	TỔNG CỘNG:	USD	20.979.000

Tổng giá trị đầu tư là: **20.979.000 USD** tương đương khoảng **493 tỷ đồng** (tỷ giá 23.500).

II. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Dự án được xây dựng để thực hiện đầu tư tàu hàng rời trọng tải từ 28.000 – 85.000 DWT. Về nguồn vốn đầu tư, PCT lựa chọn phương án cơ cấu vốn: 100% là Vốn chủ sở hữu.

Để bổ sung vốn đầu tư tàu và đảm bảo nguồn vốn lưu động cho Công ty, căn cứ dự kiến dòng tiền từ thời điểm hiện tại tới cuối năm, Công ty dự kiến phát hành thêm cổ phiếu huy động bổ sung từ cổ đông hiện hữu: 276.000.000.000 đồng. Trong trường hợp kết thúc thời gian chào bán theo quy định, Công ty không chào bán hết số cổ phiếu như đăng ký, số tiền thu được từ đợt phát hành không đủ theo đúng dự kiến thì tùy theo tình hình thực tế, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT tiến hành bổ sung nguồn vốn còn thiếu thông qua hình thức huy động vốn từ các tổ chức tín dụng hoặc đối tượng không phải là tổ chức tín dụng/tổ chức kinh tế để tài trợ khoản vay đầu tư, trong BCNCKT này, thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

- + Hạn mức huy động vốn tối đa: 70% giá trị đầu tư.
- + Lãi suất cho vay: 11,0%/năm đối với tổ chức tín dụng; không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay với đối tượng không phải là tổ chức tín dụng/tổ chức kinh tế.
- + Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 5 năm.

CHƯƠNG V

HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN

I. Doanh thu của dự án:

Hiện nay, phương án khai thác phổ biến mà Công ty PCT đang quản lý khai thác là khai thác Spot và cho thuê Time charter trên thị trường quốc tế. Trên thực tế thì phương án khai thác Spot sẽ có hiệu quả cao hơn, tuy nhiên lại thiếu ổn định, do đó phương án cho thuê time charter vẫn được các chủ tàu tại Việt Nam sử dụng là phương án khai thác chính, cùng với lợi thế về dòng tiền thu luôn ổn định trong suốt thời gian cho thuê.

Phương án khai thác cho thuê định hạn (TC):

Trên thế giới, việc khai thác tàu chở hàng rời sẽ tùy thuộc vào khả năng và quy mô của từng chủ tàu. Thông thường các chủ tàu nhỏ sẽ lựa chọn phương án cho thuê tàu theo hình thức Time Charter (TC) để tận dụng thời gian khai thác. Trên thực tế đơn vị sẽ linh hoạt và chủ động lựa chọn phương án khai thác, tuy nhiên đối với phương án khai thác spot đặc thù là các voy ngắn, hạn chế về tính liên tục, ổn định, do vậy để phục vụ mục đích nghiên cứu khả thi tính toán hiệu quả của dự án, đơn vị sử dụng số liệu thống kê và dự báo theo phương án cho thuê TC.

Doanh thu hàng năm của dự án sẽ được tính toán trên các biến số sau:

Doanh thu trong năm được tính như sau:

$$\text{Doanh thu năm} = \text{Doanh thu TC} \times \text{Số ngày khai thác}$$

II. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

1. Phương án khai thác

Tàu hàng rời thời gian khai thác 14 năm:

Đơn vị tính: USD

	Thời gian	Số ngày thực hiện	Số ngày offhire sửa chữa	Số ngày offhire TM	Số ngày khai thác	TCE tính toán trong dự án
Năm thứ	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(3)-(4)	
1	Năm thứ một: cho thuê T/C,	365	5	10	350	14.430
2	Năm thứ hai: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	10	330	14.430
3	Năm thứ ba: cho thuê T/C	365	5	10	350	14.430
4	Năm thứ tư: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	10	330	14.430
5	Năm thứ năm: cho thuê T/C	365	5	10	350	12.987
6	Năm thứ sáu: cho thuê T/C	365	5	10	350	12.987
7	Năm thứ bảy: cho thuê T/C, dự kiến dock iS	365	25	10	330	12.987
8	Năm thứ tám: cho thuê T/C	365	5	10	350	12.987
9	Năm thứ chín: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	10	330	12.987
10	Năm thứ mười: cho thuê T/C	365	10	15	340	11.688
11	Năm thứ mười một, cho thuê T/C	365	10	15	340	11.688
12	Năm thứ mười hai, cho thuê T/C, dự kiến lên dock IS	365	25	15	325	11.688
13	Năm thứ mười ba, cho thuê T/C	365	10	15	340	11.688
14	Năm thứ mười bốn, cho thuê T/C, dự kiến thanh lý	365	10	15	340	11.688
Tổng 11 năm (từ 2023 đến 2037)		5.110	190	165	4.755	12.935

2. Chi phí dự án

2.1. Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định bình quân năm ước tính là 4.460 USD/ ngày bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhờn, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách		
		Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	651.371	54.281	1.785
1,1	Chi phí lương	498.894	41.574	1.367
1,2	Chi phí thay ca	32.766	2.730	90
1,3	Chi phí ăn ca	66.383	5.532	182
1,4	Phụ cấp sửa (độc hại)	3.876	323	11
1,5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	3.745	312	10
1,6	Chi phí đóng BHXH	14.105	1.175	39
1,7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	29.787	2.482	82
1,8	Phụ cấp sỹ quan an ninh	511	43	1
1,9	Chi phí đồ báo hộ và đồng phục	1.304	109	4
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	292.045	24.337	800
2,1	Vật tư, phụ tùng	150.000	12.500	411
2,2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	130.000	10.833	356
2,5	Chi phí nước ngọt	12.045	1.004	33
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	300.000	25.000	822
5	DẦU NHỜN (LO)	150.000	12.500	411
6	BẢO HIỂM	201.005	16.750	551
6,1	Thân tàu (H&M)	49.005	4.084	134
6,2	Crews	12.000	1.000	33
6,3	P&I	140.000	11.667	384
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	33.301	2.775	91
7,2	Phí đăng ký thuê bao Q88	2.556	213	7
7,3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	407	34	1
7,6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm trong nước)	3.021	252	8
	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm nước ngoài)	11.915	993	33
7,7	Vetting tàu	16.295	1.358	45
7,11	Lệ phí IMO	2.128	177	6
TỔNG OPEX		1.627.721	135.643	4.460

2.2. Chi phí vốn (Capex)

- Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 19.092.000 USD
- Tổng lãi vay dự kiến phải trả: 3.937.496 USD
- Thời gian khấu hao < thời gian khai thác: 11 năm với chi phí khấu hao hàng năm dự kiến là: 1.735.636 USD

3. Suất chiết khấu dự án

Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kì vọng là 10%/năm.

Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 100%

Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển: 1%.

Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 1% + 10% = 10.1%

4. Bảng tính hiệu quả kết quả dự án

Tuổi tàu	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Năm dự án		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vốn đầu tư (chưa VAT)	19.092.000														
Vốn đầu tư của CSH	5.455.650														
Vốn vay NH (70% giá mua tàu)	13.636.350														
Tuyến khai thác		Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU		5.050.500	4.761.900	5.050.500	4.761.900	4.545.450	4.545.450	4.285.710	4.545.450	4.285.710	3.974.022	3.974.022	3.798.698	3.974.022	6.774.022
1.1. Doanh thu khai thác		5.050.500	4.761.900	5.050.500	4.761.900	4.545.450	4.545.450	4.285.710	4.545.450	4.285.710	3.974.022	3.974.022	3.798.698	3.974.022	3.974.022
1.2. TCE (USD/ngày)		14.430	14.430	14.430	14.430	12.987	12.987	12.987	12.987	12.987	11.688	11.688	11.688	11.688	11.688
1.3. Số ngày khai thác trong năm		350	330	350	330	350	350	330	350	330	340	340	325	340	340
1.4. Thu hồi cuối dự án															2.800.000
II. CHI PHÍ		4.750.856	4.450.857	4.150.857	3.850.857	3.632.244	3.444.744	3.444.744	3.444.744	3.444.744	3.530.199	3.530.199	1.794.563	1.794.563	1.794.563
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)		1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563
2.1.1. Số ngày trong năm		365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)		4.460	4.460	4.460	4.460	4.682	4.682	4.682	4.682	4.682	4.917	4.917	4.917	4.917	4.917
2.2. Chi phí Capex		3.123.135	2.823.135	2.523.136	2.223.136	1.923.136	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636		
2.2.1. Chi phí khấu hao	4.755	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636		
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn		1.387.499	1.087.499	787.499	487.500	187.500									
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND															
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)		8.557	7.735	6.913	6.091	5.269	4.755	4.755	4.755	4.755	4.755	4.755			
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ		299.644	311.043	899.643	911.043	913.206	1.100.706	840.966	1.100.706	840.966	443.823	443.823	2.004.135	2.179.459	4.979.459
3.1. Thuế TNDN (20%)		59.929	62.209	179.929	182.209	182.641	220.141	168.193	220.141	168.193	88.765	88.765	400.827	435.892	995.892
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ	13.814.898	239.715	248.835	719.714	728.834	730.565	880.565	672.773	880.565	672.773	355.058	355.058	1.603.308	1.743.567	3.983.567
LNST (USD/ngày)		657	682	1.972	1.997	2.002	2.413	1.843	2.413	1.843	973	973	4.393	4.777	10.914
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu	253,22%	4,39%	4,56%	13,19%	13,36%	13,39%	16,14%	12,33%	16,14%	12,33%	6,51%	6,51%	29,39%	31,96%	73,02%
V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN															
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu	(19.092.000)														
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)		1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án		3.422.779	3.134.179	3.422.779	3.134.179	2.836.343	2.836.343	2.576.603	2.836.343	2.576.603	2.179.459	2.179.459	2.004.135	2.179.459	4.979.459
5.4. Dòng tiền thuần của dự án	(19.092.000)	3.362.850	3.071.970	3.242.850	2.951.970	2.653.701	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu	(19.092.000)	(15.729.150)	(12.657.180)	(9.414.330)	(6.462.360)	(3.808.659)	(1.192.458)	1.215.952	3.832.153	6.240.562	8.331.257	10.421.951	12.025.259	13.768.826	17.752.394
5.6. Dòng tiền chiết khấu	(19.092.000)	3.053.170	2.532.234	2.426.930	2.005.792	1.637.078	1.465.318	1.224.714	1.207.866	1.009.535	795.656	722.385	502.966	496.597	1.030.103
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(19.092.000)	(16.038.830)	(13.506.596)	(11.079.666)	(9.073.874)	(7.436.796)	(5.971.478)	(4.746.765)	(3.538.898)	(2.529.363)	(1.733.707)	(1.011.322)	(508.356)	(11.760)	1.018.343
5.8. Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	1.018.343														
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR	11,20%														
5.10. Hiệu số thu chi (B/C)															
5.11. Thời gian hoàn vốn chiết khấu	13,01														
VI. DÒNG TIỀN CHỦ ĐẦU TƯ															
6.1. Dòng tiền đầu tư của chủ đầu tư	(5.455.650)														
6.2. Dòng tiền thuần của chủ đầu tư	(5.455.650)	(751.919)	(742.799)	(271.919)	(262.799)	(261.069)	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
6.3. Dòng tiền sau chiết khấu	(5.455.650)	(682.676)	(612.292)	(203.503)	(178.566)	(161.054)	1.465.318	1.224.714	1.207.866	1.009.535	795.656	722.385	502.966	496.597	1.030.103
6.4. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(5.455.650)	(6.138.326)	(6.750.617)	(6.954.120)	(7.132.686)	(7.293.740)	(5.828.422)	(4.603.708)	(3.395.842)	(2.386.306)	(1.590.651)	(868.266)	(365.300)	131.297	1.161.400
6.5. Hiện giá dòng tiền NPV	1.161.400														
6.6. Tỷ suất sinh lời nội bộ vốn chủ sở hữu IRR	12,02%														
6.7. Thời gian HV chiết khấu của CDT	12,74														
VII. CÂN ĐỐI THU CHI															
7.1. Tổng nguồn trả nợ		3.362.850	3.071.970	3.242.850	2.951.970	2.653.701	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
7.2. Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)		4.114.769	3.814.769	3.514.769	3.214.770	2.914.770									
7.3. Trả nợ gốc (USD/năm)		2.727.270	2.727.270	2.727.270	2.727.270	2.727.270									
7.4. Dự nợ gốc đầu kỳ		13.636.350	10.909.080	8.181.810	5.454.540	2.727.270									
7.5. Dự nợ gốc cuối kỳ		10.909.080	8.181.810	5.454.540	2.727.270										
7.6. Lãi suất NH (%/năm)		11,00%	11,00%	11,00%	11,00%										
7.7. Trả lãi vay NH		1.387.499	1.087.499	787.499	487.500	187.500									
Cân Bằng trả nợ		(751.919)	(742.799)	(271.919)	(262.799)	(261.069)	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567

Trong đó giá trị thanh lý tàu:

Theo các cập nhật, báo cáo thống kê về giá tàu thanh lý của Clarkson Researchs, GMS đối với loại tàu hàng rời phân khúc Supramax tại các thị trường phá dỡ hàng đầu là Bangladesh và Ấn Độ từ năm 2011 và giá tàu thanh lý bình quân giai đoạn 2011 - 2021 cụ thể như sau:

Thị trường Demolition (Bangladesh)												
Nă m	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7	201 8	201 9	202 0	202 1	28/02 /22
Bul ker	495	403	415	430	280	315	425	415	375	415	585	665
Giá bình quân giai đoạn (2011 - 2021), ĐV USD/LTD											414	
Thị trường Demolition (Ấn Độ)												
Bul ker	455	405	425	420	282	290	430	420	365	405	565	630
Giá bình quân giai đoạn (2010 - 2020), ĐV USD/LTD											406	

Giá thanh lý đối với các tàu Supramax/Panamax (nguồn Clarksons, GMS 02/2022)

5. Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án

Đơn vị tính: USD

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	20.979.000
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	19.092.000
	Trong đó, giá mua tàu	USD	18.500.000
	Thuế nhập khẩu, chi phí khác	USD	592.000
3	Tổng doanh thu	USD	49.780.614
4	Tổng chi phí	USD	41.675.045
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	8.105.569
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	6.484.455
7	Hiệu quả đầu tư của dự án		
	- NPV (i=10.1%)	USD	1.018.343
	- IRR	%	11,20%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	13,01

6. Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro:

6.1. Rủi ro về thị trường đầu ra:

Trong trường hợp tàu không có hợp đồng định hạn hoặc khi hết hạn hợp đồng định hạn mà không được tái tục thì PCT sẽ khai thác tàu theo hình thức spot. Qua tính toán hiệu quả dự án cho thấy phương án khai thác spot có những chỉ tiêu hiệu quả dự án tốt hơn so với phương án cho thuê định hạn. Tuy nhiên, phương án khai thác spot tiềm ẩn rủi ro bởi các hợp đồng mang tính chất ngắn hạn gây khó khăn cho việc bảo đảm nguồn hàng, có thể dẫn đến việc tàu phải nằm chờ phát sinh chi phí và làm giảm hiệu quả của dự án.

6.2. Rủi ro về giá cước:

Đây có thể là rủi ro lớn nhất đối với dự án của PCT tuy nhiên với diễn tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường trong những năm tới thì kế hoạch giá cước của dự án là khá thận trọng với mức giá cho thuê TC trong giai đoạn được tính trên cơ sở thống kê giá cước lịch sử khai thác tàu trên thị trường quốc tế trong 15 năm là thời gian đủ dài và phù hợp làm căn cứ tính giá cước, đồng thời dự phòng 10% cho giai đoạn tàu dưới 15 tuổi và giảm thêm 10% giá cước so với giá cước thống kê cho từng giai đoạn tuổi tàu. Trường hợp giá cước vẫn diễn biến xấu và thấp hơn mức dự kiến như trong dự án thì Chủ đầu tư bằng kinh nghiệm quản lý và khai thác tàu của mình sẽ thực thi các giải pháp nhằm tiết kiệm tối đa chi phí của dự án như chi phí thuyền viên, chi phí bảo trì bảo dưỡng, chi phí vật tư tiêu hao, chi phí bảo hiểm, chi phí lãi vay, chi phí quản lý... để đảm bảo dự án vẫn có hiệu quả hoặc giảm thiểu tối đa những thua lỗ để vượt qua giai đoạn khó khăn.

Ngoài ra, việc không ngừng nâng cao kỹ năng quản lý, khai thác tàu, đặc biệt là loại tàu hóa chất đối với PCT là công việc cấp thiết và phải làm ngay từ những ngày đầu giúp giảm thiểu các chi phí phát sinh do lỗi chủ quan trong vận hành và khai thác tàu.

6.3. Rủi ro về lãi suất vay vốn:

Dự án đầu tư dự kiến sẽ vay vốn ngân hàng theo hình thức vay đồng Việt Nam với lãi suất vay tính bằng lãi suất khoảng 11%/năm.

Trong quá trình thực hiện dự án, tùy vào tình hình thị trường thực tế, PCT sẽ tiếp tục làm việc ngân hàng tài trợ để điều chỉnh lãi suất ở mức tốt nhất cũng như tìm kiếm nguồn tài trợ có mức lãi suất thấp để tái cấu trúc khoản vay (nếu cần).

6.4. Rủi ro về tỷ giá:

Do dự án đầu tư vay vốn bằng đồng VND với phương án khai thác tuyến quốc tế là chủ yếu, nguồn thu của dự án là USD (tàu khai thác tuyến quốc tế) nên công ty có khả năng chịu rủi ro về tỷ giá nếu đồng VND tăng giá so với đồng USD, tuy nhiên khả

năng xảy ra trong dài hạn là rất thấp và nếu trong ngắn hạn có xảy ra thì mức tăng cũng không nhiều, không thực sự ảnh hưởng đến hiệu quả của toàn bộ dự án.

PHẦN III: THUYẾT MINH DỰ ÁN TÀU DẦU/HÓA CHẤT (SỐ 3) TRỌNG TẢI 19.000 DWT-25.000 DWT

Ở báo cáo nghiên cứu khả thi tàu dầu/hóa chất sẽ đầu tư vào quý 4/2022 đã nói rất rõ về sự cần thiết của việc đầu tư tàu dầu/hóa chất và tổng quan về thị trường vận tải dầu/hóa chất. Vì thế trong báo cáo này sẽ không nói thêm về sự cần thiết đầu tư và thị trường vận tải dầu/hóa chất.

CHƯƠNG I

LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ

Từ kết quả nghiên cứu thị trường quốc tế và thực tiễn tư vấn quản lý tàu cho các chủ tàu, Công ty thấy rằng nhu cầu đối với phân khúc size tàu dầu/hóa chất khoảng từ 19.000 DWT – 25.000DWT khá đa dạng, có tính ổn định cao hơn, tàu sau khi đầu tư sẽ dễ tìm kiếm khách hàng để đưa vào khai thác ngay sau khi được bàn giao.

STT	Nội dung	Thông số
11.	Trọng tải tàu (Ship size)	19.000 - 25.000 DWT
12.	Tuổi tàu (Vessel age)	Từ 11 đến 15 tuổi
13.	Nơi đóng (Where built)	Nhật Bản/Hàn Quốc/EU
14.	Đăng kiểm (Class)	IACS
15.	Loại tàu (Type of vessel)	Oil/Chemical tanker
16.	Loại hầm hàng (Type of Cargo tanks)	Stainless Steel
17.	Loại kết slop (Type of Slop tanks)	Stainless Steel
18.	Số kết hàng (Number of cargo tanks (include slop))	Min 14 tanks
19.	Tổng dung tích hầm hàng (Total cubic capacity of cargo tanks, including slop (98%))	Min 19.000 CBM
20.	IMO Class	IMO 2, IMO 3
<i>Các tàu có sự cố hoặc tai nạn ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình trạng kỹ thuật, an toàn hoạt động của tàu sẽ không được xem xét.</i>		

CHƯƠNG II

TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN

I. Tổng mức đầu tư của dự án:

Tàu dầu/hóa chất loại Stainless Steel có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT xuất xứ tại Nhật Bản/Hàn Quốc/EU từ 10 đến 15 tuổi gần đây được giao dịch với mức giá từ 16 đến 24 triệu USD, tùy thuộc vào điều kiện giao tàu, cò tàu, tình trạng kỹ thuật, size tàu. Công ty dự kiến sẽ tìm kiếm và đầu tư tàu với mức giá khoảng 18 đến 20 triệu USD.

Trong báo cáo khả thi này, mức đầu tư của dự án được tính trên cơ sở bình quân khoảng giá dự kiến như sau:

Đơn vị tính: USD

Stt	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu dự kiến, đã bao gồm CP lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast (*)	USD	18.500.000
2	Thuế nhập khẩu nếu có: 2% (phân nhóm 8901.20.70 - ND122/2016 v/v biểu thuế XNK).	USD	370.000
3	Phí trước bạ dự kiến: 1%*(1+2+4) tối đa 500 triệu đồng (Nghị định 140/2016/NĐ-CP)	USD	22.000
4	Dự kiến chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư...(*)	USD	200.000
	Dự kiến tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	19.092.000
6	Thuế VAT nếu có = 8% * (Giá mua tàu + Thuế NK nếu có)	USD	1.887.000
	TỔNG CỘNG:	USD	20.979.000

Tổng giá trị đầu tư là: **20.979.000 USD** tương đương khoảng **493 tỷ đồng** (tỷ giá 23.500).

II. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Dự án được xây dựng để thực hiện đầu tư tàu dầu trọng tải từ 19.000-25.000 DWT. Về nguồn vốn đầu tư, PCT lựa chọn phương án cơ cấu vốn: Vốn chủ sở hữu.

Để bổ sung vốn đầu tư tàu và đảm bảo nguồn vốn lưu động cho Công ty, căn cứ dự kiến dòng tiền từ thời điểm hiện tại tới cuối năm, Công ty dự kiến phát hành thêm cổ phiếu huy động bổ sung từ cổ đông hiện hữu: 276.000.000.000 đồng. Trong trường hợp kết thúc thời gian chào bán theo quy định, Công ty không chào bán hết số cổ phiếu như đăng ký, số tiền thu được từ đợt phát hành không đủ theo đúng dự kiến thì tùy theo

tình hình thực tế, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT tiến hành bổ sung nguồn vốn còn thiếu thông qua hình thức huy động vốn từ các tổ chức tín dụng hoặc đối tượng không phải là tổ chức tín dụng/tổ chức kinh tế để tài trợ khoản vay đầu tư, trong BCNCKT này, thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

+ Hạn mức huy động vốn tối đa: 70% giá trị đầu tư.

+ Lãi suất cho vay: 11,0%/năm đối với tổ chức tín dụng; không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay với đối tượng không phải là tổ chức tín dụng/tổ chức kinh tế.

+ Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 5 năm.

III. Hiệu quả kinh tế của dự án

1. Phương án khai thác

Trong báo cáo này sẽ tính dựa theo phương án khai thác tàu dầu/hóa chất với thời gian khai thác là 14 năm.

Đơn vị tính: USD

Thời gian		Số ngày thực hiện	Số ngày offhire sửa chữa	Số ngày offhire TM	Số ngày khai thác	TCE tính toán trong dự án
Năm thứ	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(3)-(4)	
1	Năm thứ một: cho thuê T/C,	365	5	5	355	13.163
2	Năm thứ hai: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	5	335	13.163
3	Năm thứ ba: cho thuê T/C	365	5	5	355	13.163
4	Năm thứ tư: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	13.163
5	Năm thứ năm: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
6	Năm thứ sáu: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
7	Năm thứ bảy: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	5	335	12.509
8	Năm thứ tám: cho thuê T/C	365	5	5	355	12.509
9	Năm thứ chín: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	12.509

10	Năm thứ mười: cho thuê T/C	365	5	10	350	11.885
11	Năm thứ mười một, cho thuê T/C	365	5	10	350	11.885
12	Năm thứ mười hai, cho thuê T/C, dự kiến lên dock IS	365	25	10	330	11.885
13	Năm thứ mười ba, cho thuê T/C	365	5	10	350	11.885
14	Năm thứ mười bốn, cho thuê T/C, dự kiến thanh lý	365	5	10	350	11.885
<u>Tổng 11 năm (từ 2023 đến 2037)</u>		5.110	170	95	4.845	12.473

2. Chi phí dự án

2.1 Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định ước tính trong giai đoạn tàu dưới 15 tuổi ước tính là 4.053 USD/ ngày bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhờn, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách			
		Năm (VND)	Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	15.747.730.000	670.116	55.843	1.836
1,1	Chi phí lương	12.030.000.000	511.915	42.660	1.403
1,2	Chi phí thay ca	810.000.000	34.468	2.872	94
1,3	Chi phí ăn ca	1.592.000.000	67.745	5.645	186
1,4	Phụ cấp sữa (độc hại)	92.080.000	3.918	327	11
1,5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	88.000.000	3.745	312	10
1,6	Chi phí đóng BHXH	352.000.000	14.979	1.248	41
1,7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	735.000.000,00	31.277	2.606	86
1,8	Phụ cấp sỹ quan an ninh	12.000.000	511	43	1
1,9	Chi phí đồ báo hộ và đồng phục	36.650.000	1.560	130	4
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	7.274.743.200	321.426	26.786	882
2,1	Vật tư, phụ tùng	5.600.000.000	238.298	19.858	653
2,2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	700.000.000	29.787	2.482	82
2,3	Cước thông tin liên lạc của tàu	374.743.200	15.947	1.329	44
2,4	Đăng kiểm	600.000.000	25.532	2.128	70
	Chi phí nước ngọt		11.863	989	33
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	4.000.000.000	170.213	14.184	466
4	THIẾT BỊ AN TOÀN, BẢO HỘ, ẨM PHẨM HÀNG HẢI, CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	356.997.600	15.191	1.266	42
4,1	Thiết bị an toàn	-	-	-	-
4,2	Hải đồ và ẨM phẩm hàng hải	356.997.600	15.191	1.266	42
5	ĐẦU NHỒN (LO)	3.800.000.000	161.702	13.475	443
6	BẢO HIỂM	2.546.405.763	108.358	9.029	296
6,1	Thân tàu (H&M)	621.577.000	26.450	2.204	72
6,2	Crews	61.001.875	2.596	216	7
6,3	P&I	1.863.826.888	79.312	6.609	217
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	762.051.700	32.428	2.702	89
7,1	Phí quản lý kỹ thuật	-		-	-
7,2	Phí đăng ký thuê bao Q88	60.056.200	2.556	213	7
7,3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	9.573.500	407	34	1
7,6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm trong nước)	65.400.000	2.783	232	8
	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh (làm nước ngoài)	236.000.000	10.043	837	28
7,7	Vetting tàu	404.422.000	17.209	1.434	47
7,11	Lệ phí IMO	52.000.000	2.213	184	6
TỔNG OPEX		34.487.928.263	1.479.434	123.286	4.053

Chi phí opex dự kiến giai đoạn tàu dưới 15 tuổi

2.2 Chi phí vốn (Capex)

- Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 19.092.000 USD
- Tổng lãi vay dự kiến phải trả: 3.937.496 USD
- Thời gian khấu hao < thời gian khai thác: 11 năm
- Khấu hao hàng năm: 1.735.636 USD/ năm

3. Suất chiết khấu dự án

Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng là 10%/năm.

Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 100%

Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển: 1%.

Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 10.1 %

4. Bảng tính hiệu quả kết quả dự án

Tuổi tàu	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Năm dự án		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Vốn đầu tư (chưa VAT)	19.092.000														
Vốn đầu tư của CSH	5.455.650														
Vốn vay NH (70% giá mua tàu)	13.636.350														
Tuyển khai thác		Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU		5.050.500	4.761.900	5.050.500	4.761.900	4.545.450	4.545.450	4.285.710	4.545.450	4.285.710	3.974.022	3.974.022	3.798.698	3.974.022	6.774.022
1.1. Doanh thu khai thác		5.050.500	4.761.900	5.050.500	4.761.900	4.545.450	4.545.450	4.285.710	4.545.450	4.285.710	3.974.022	3.974.022	3.798.698	3.974.022	3.974.022
1.2. TCE (USD/ngày)		14.430	14.430	14.430	14.430	12.987	12.987	12.987	12.987	12.987	11.688	11.688	11.688	11.688	11.688
1.3. Số ngày khai thác trong năm		350	330	350	330	350	350	330	350	330	340	340	325	340	340
1.4. Thu hồi cuối dự án															2.800.000
II. CHI PHÍ		4.750.856	4.450.857	4.150.857	3.850.857	3.632.244	3.444.744	3.444.744	3.444.744	3.444.744	3.530.199	3.530.199	1.794.563	1.794.563	1.794.563
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)		1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563
2.1.1. Số ngày trong năm		365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)		4.460	4.460	4.460	4.460	4.682	4.682	4.682	4.682	4.682	4.917	4.917	4.917	4.917	4.917
2.2. Chi phí Capex		3.123.135	2.823.135	2.523.136	2.223.136	1.923.136	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636			
2.2.1. Chi phí khấu hao	4.755	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636	1.735.636			
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn		1.387.499	1.087.499	787.499	487.500	187.500									
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND															
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)		8.557	7.735	6.913	6.091	5.269	4.755	4.755	4.755	4.755	4.755	4.755			
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ		299.644	311.043	899.643	911.043	913.206	1.100.706	840.966	1.100.706	840.966	443.823	443.823	2.004.135	2.179.459	4.979.459
3.1. Thuế TNDN (20%)		59.929	62.209	179.929	182.209	182.641	220.141	168.193	220.141	168.193	88.765	88.765	400.827	435.892	995.892
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ	13.814.898	239.715	248.835	719.714	728.834	730.565	880.565	672.773	880.565	672.773	355.058	355.058	1.603.308	1.743.567	3.983.567
LNST (USD/ngày)		657	682	1.972	1.997	2.002	2.413	1.843	2.413	1.843	973	973	4.393	4.777	10.914
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu	253,22%	4,39%	4,56%	13,19%	13,36%	13,39%	16,14%	12,33%	16,14%	12,33%	6,51%	6,51%	29,39%	31,96%	73,02%
V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN															
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu	(19.092.000)														
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)		1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.627.721	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.709.107	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563	1.794.563
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án		3.422.779	3.134.179	3.422.779	3.134.179	2.836.343	2.836.343	2.576.603	2.836.343	2.576.603	2.179.459	2.179.459	2.004.135	2.179.459	4.979.459
5.4. Dòng tiền thuần của dự án	(19.092.000)	3.362.850	3.071.970	3.242.850	2.951.970	2.653.701	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu	(19.092.000)	(15.729.150)	(12.657.180)	(9.414.330)	(6.462.360)	(3.808.659)	(1.192.458)	1.215.952	3.832.153	6.240.562	8.331.257	10.421.951	12.025.259	13.768.826	17.752.394
5.6. Dòng tiền chiết khấu	(19.092.000)	3.053.170	2.532.234	2.426.930	2.005.792	1.637.078	1.465.318	1.224.714	1.207.866	1.009.535	795.656	722.385	502.966	496.597	1.030.103
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(19.092.000)	(16.038.830)	(13.506.596)	(11.079.666)	(9.073.874)	(7.436.796)	(5.971.478)	(4.746.765)	(3.538.898)	(2.529.363)	(1.733.707)	(1.011.322)	(508.356)	(11.760)	1.018.343
5.8. Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	1.018.343														
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR	11,20%														
5.10. Hiệu số thu chi (B/C)															
5.11. Thời gian hoàn vốn chiết khấu	13,01														
VI. DÒNG TIỀN CHỦ ĐẦU TƯ															
6.1. Dòng tiền đầu tư của chủ đầu tư	(5.455.650)														
6.2. Dòng tiền thuần của chủ đầu tư	(5.455.650)	(751.919)	(742.799)	(271.919)	(262.799)	(261.069)	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
6.3. Dòng tiền sau chiết khấu	(5.455.650)	(682.676)	(612.292)	(203.503)	(178.566)	(161.054)	1.465.318	1.224.714	1.207.866	1.009.535	795.656	722.385	502.966	496.597	1.030.103
6.4. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(5.455.650)	(6.138.326)	(6.750.617)	(6.954.120)	(7.132.686)	(7.293.740)	(5.828.422)	(4.603.708)	(3.395.842)	(2.386.306)	(1.590.651)	(868.266)	(365.300)	131.297	1.161.400
6.5. Hiện giá dòng tiền NPV	1.161.400														
6.6. Tỷ suất sinh lời nội bộ vốn chủ sở hữu IRR	12,02%														
6.7. Thời gian HV chiết khấu của CĐT	12,74														
VII. CÂN ĐỐI THU CHI															
7.1. Tổng nguồn trả nợ		3.362.850	3.071.970	3.242.850	2.951.970	2.653.701	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567
7.2. Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)		4.114.769	3.814.769	3.514.769	3.214.770	2.914.770									
7.3. Trả nợ gốc (USD/năm)		2.727.270	2.727.270	2.727.270	2.727.270	2.727.270									
7.4. Dự nợ gốc đầu kỳ		13.636.350	10.909.080	8.181.810	5.454.540	2.727.270									
7.5. Dự nợ gốc cuối kỳ		10.909.080	8.181.810	5.454.540	2.727.270										
7.6. Lãi suất NH (%/năm)		11,00%	11,00%		11,00%										
7.7. Trả lãi vay NH		1.387.499	1.087.499	787.499	487.500	187.500									
Cân Bằng trả nợ		(751.919)	(742.799)	(271.919)	(262.799)	(261.069)	2.616.201	2.408.409	2.616.201	2.408.409	2.090.695	2.090.695	1.603.308	1.743.567	3.983.567

Trong đó Giá trị thanh lý tàu được tính theo căn cứ số liệu thống kê Clarkson Researchs, Athennia Shipbrokers đối với loại tàu dầu/hóa chất tại các thị trường phá dỡ hàng đầu là Pakistan, Bangladesh và Ấn Độ từ năm 2010 và giá tàu thanh lý bình quân giai đoạn 10 năm (2010 - 2020), giá sắt thép thanh lý bình quân giai đoạn 2010 - 2020 là 408 - 412 USD/LTD. Tuy nhiên, để đảm bảo tính thận trọng trong xây dựng Báo cáo chấp thuận chủ trương đầu tư tàu và thời điểm thu hồi của dự án, với giá sắt vụn thanh lý áp dụng cho dự án được tính với giá thanh lý 400USD/LDT nhân với trọng tải tịnh (lightship) của tàu.

Trọng tải tịnh (lightship) của tàu trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT vào khoảng 5.150 - 5.600 LDT, để thận trọng, lựa chọn lightship của loại tàu này là 5.200 LDT.

5. Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án

Đơn vị tính: USD

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	20.979.000
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	19.092.000
	Trong đó, giá mua tàu	USD	18.500.000
	Thuế nhập khẩu, chi phí khác	USD	592.000
3	Tổng doanh thu	USD	49.780.614
4	Tổng chi phí	USD	41.675.045
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	8.105.569
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	6.484.455
7	Hiệu quả đầu tư của dự án		
	- NPV (i=11%)	USD	1.018.343
	- IRR	%	11,20%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	13,01

6. Độ nhạy của dự án

Tính toán hiệu quả dự án biến động theo giá cước TC, giá tàu đầu tư như sau:

- ***Khi giá cước cho thuê TC thay đổi:***

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
		95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
NPV	1.018.343	(309.139)	221.854	752.847	1.018.343	1.549.336	2.345.826	3.673.308
IRR	11,20%	9,82%	10,38%	10,93%	11,20%	11,75%	12,55%	13,88%
NPV (Chủ đầu tư)	1.161.400	(166.082)	364.911	895.903	1.161.400	1.692.393	2.488.882	3.816.364
ROE	12,02%	9,88%	10,73%	11,59%	12,02%	12,89%	14,19%	16,39%

Như vậy, dự án đặc biệt nhạy cảm với chỉ tiêu cước cho thuê TC của tàu. 1% biến động giá cước sẽ ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả của dự án. Như Công ty đã phân tích ở trên, Công ty đã có dự phòng khi xây dựng giá cước tính toán cho dự án, khi giá cước vẫn tiếp tục diễn biến xấu xuống dưới mức dự kiến, công ty sẽ thực hiện các biện pháp cắt giảm chi phí tối đa, đồng thời nghiên cứu chuyển sang khai thác spot để nâng cao hiệu quả

PHẦN VI

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Lĩnh vực hoạt động vận tải là một lĩnh vực luôn đòi hỏi sự nhạy bén thay đổi và nắm bắt các xu hướng, cơ hội thị trường cũng như nhận diện từ sớm nguy cơ để có giải pháp phòng ngừa. Trên thực tế thế giới các công ty shipping luôn phải liên tục tái cấu trúc tài sản, thị trường để bắt kịp các nhu cầu vận tải thế giới ngày càng thay đổi nhanh và mạnh. Việc các công ty vận tải đơn ngành, đơn chủng loại tàu hầu như không còn mà ít nhất phải từ 2 loại hình như hình thức phân tán rủi ro khỏi các chu kỳ giảm sâu của bước sóng cước cũng như nắm bắt các cơ hội thị trường trong ngắn hạn.

Trên cơ sở các giả định đầu vào cũng như giá mua tàu được cập nhật tại thời điểm rà soát báo cáo khả thi thì dự án đầu tư tàu chở hàng rời trọng tải 28.000 – 85.000 DWT hoặc đầu tư tàu dầu/ hóa chất trọng tải 19.000-25.000 DWT của PCT là khả thi. Tuy nhiên, thực tế thị trường mua bán tàu thay đổi liên tục, do đó tùy thuộc vào giá chào bán tàu có được tại thời điểm mua tàu, Công ty PCT sẽ tiếp tục tiến hành rà soát đánh giá các thông số đầu vào của dự án để xác định lựa chọn tàu có hiệu quả đầu tư và có giải pháp kiểm soát rủi ro phù hợp nhất đồng thời công ty sẽ có lựa chọn đầu tư một trong hai loại tàu này để có lợi nhất cho công ty.

Do vậy, Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua Báo cáo nghiên cứu khả thi với các nội dung chính như sau:

1. Phê duyệt Kế hoạch đầu tư 01 tàu hóa chất (số 3) mới trọng tải 19.000-25.000 DWT hoặc tàu chở hàng rời trọng tải 28.000-85.000 DWT:

- Loại tàu: tàu dầu/ hóa chất trọng tải 19.000-25.000 DWT
- Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
- Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022
- Nguồn vốn cho dự án: 35% vốn chủ sở hữu, 65 % vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
- Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh
- Hiệu quả của dự án không thấp hơn:
 - + NPV: 858.269 USD
 - + IRR: 11,01%

Hoặc

- Loại tàu: tàu chở hàng rời trọng tải 28.000-85.000 DWT
- Tuổi tàu: 11 tuổi đến 15 tuổi
- Nơi đóng: Nhật Bản/ Hàn Quốc/ EU
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ Quý 4 năm 2022

- Nguồn vốn cho dự án: 35% vốn chủ sở hữu, 65 % vốn vay (trên tổng mức vốn đầu tư bao gồm thuế, phí)
- Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh
- Hiệu quả của dự án không thấp hơn:

+ NPV: 1.018.343 USD

+ IRR: 11,20%

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định toàn bộ các bước tiếp theo để triển khai kế hoạch đầu tư (kế hoạch mua tàu, lựa chọn loại tàu phù hợp, kết quả chào giá, lựa chọn tàu để đầu tư, quyết toán hoàn thành dự án đầu tư, thanh lý và các nội dung liên quan khác thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ đối với việc đầu tư dự án) theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty.

3. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định tình hình thực tế huy động vốn sẽ điều chỉnh tỉ lệ nguồn vốn đầu tư cho dự án: vốn chủ sở hữu không vượt quá 100% vốn điều lệ tại thời Phát hành cổ phiếu để huy động vốn, tỉ lệ nguồn vốn vay nhưng không vượt 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan) trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả đầu tư của Dự án đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

4. Ủy quyền HĐQT triển khai, phê duyệt huy động vốn vay mua tàu bao gồm và không giới hạn các nội dung sau:

- Lựa chọn ngân hàng, tổ chức tín dụng, cá nhân có khả năng tài trợ tín dụng với giá trị vay không vượt 70% tổng giá trị đầu tư (đã bao gồm thuế GTGT và các chi phí liên quan) ;

+ Lãi vay của đối tượng cho vay không phải là tổ chức tín dụng hoặc tổ chức kinh tế không vượt quá 150% mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm vay (Điểm 17 Khoản 2 Điều 6 Thông tư 78/2014/TT-BTC quy định).

- Các nội dung khác thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông liên quan đến việc huy động vốn vay phục vụ mua tàu trong quá trình làm việc với bên cấp tín dụng.

Trân trọng kính trình./.

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt Phương án Phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 được thông qua ngày 26/11/2019, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Nghị định số 155/2022/NĐ-CP ngày 31/12/2020 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán;
- Căn cứ Thông tư số 118/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020 của Bộ Tài chính hướng dẫn một số nội dung về chào bán, phát hành chứng khoán, chào mua công khai, mua lại cổ phiếu, đăng ký công ty đại chúng và hủy tư cách công ty đại chúng;
- Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2021 và Báo cáo tài chính 6 tháng đầu năm 2022 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C;

Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ với một số chỉ tiêu cụ thể như sau:

- Tổng số cổ phần dự kiến phát hành : 27.600.000 cổ phần
- Giá dự kiến phát hành : Do HĐQT xác định
- Tổng giá trị dự kiến phát hành theo mệnh giá : 276.000.000.000 đồng
- Tổng số tiền dự kiến thu được từ đợt phát hành : 276.000.000.000 đồng
- Thời gian thực hiện dự kiến : Từ Quý 1 năm 2023
- Phương thức chào bán: Chào bán cho cổ đông hiện hữu theo phương thức thực hiện quyền mua.
- Mục đích phát hành: Bổ sung vốn đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (tàu số 3) trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT hoặc 01 tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 28.000 - 85.000 DWT theo kế hoạch đầu tư của Công ty.

(Chi tiết như Phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ đính kèm)

Đồng thời, kính trình Đại hội đồng cổ đông ủy quyền cho Hội đồng quản trị:

- Triển khai chi tiết phương án phát hành thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu với giá trị cổ phiếu phát hành thêm theo mệnh giá không lớn hơn tổng giá trị cổ phiếu đang

lưu hành tính theo mệnh giá (Theo Điểm 2 Điều 15 Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14);

- Chủ động thực hiện các thủ tục cần thiết để đăng ký chào bán cổ phiếu với Ủy ban chứng khoán Nhà nước và các cơ quan có liên quan;
- Lựa chọn thời điểm phát hành cụ thể và thực hiện các thủ tục cần thiết liên quan đến việc hoàn thành phương án phát hành, xin phép phát hành và triển khai thực hiện theo đúng quy định của Điều lệ Công ty và pháp luật hiện hành, đảm bảo lợi ích cho cổ đông;
- Bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh phương án chào bán để đảm bảo đợt chào bán thành công, đáp ứng yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước hoặc tình hình thực tế tại công ty đảm bảo đúng quy định của pháp luật;
- Lập kế hoạch chi tiết sử dụng vốn và điều chỉnh Phương án sử dụng vốn thu được từ đợt chào bán phù hợp với tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty và thực hiện các thủ tục liên quan đến công bố thông tin theo đúng quy định;
- Thực hiện thủ tục sửa đổi Điều lệ, đăng ký thay đổi vốn điều lệ và điều chỉnh Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của công ty tại cơ quan Nhà nước có thẩm quyền sau khi hoàn tất đợt chào bán;
- Chủ động điều chỉnh phương án xử lý cổ phiếu lẻ, số cổ phiếu không phân phối hết theo hướng bảo đảm quyền lợi cho tất cả cổ đông và theo yêu cầu của Ủy ban chứng khoán Nhà nước và các cơ quan có liên quan theo quy định của pháp luật;
- Thông qua phương án đảm bảo việc phát hành cổ phiếu đáp ứng quy định về tỷ lệ sở hữu nước ngoài;
- Ngoài những nội dung ủy quyền trên đây, trong quá trình thực hiện phương án phát hành, HĐQT ủy quyền cho HĐQT bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh phương án phát hành (bao gồm cả quyết định về các nội dung chưa được trình bày trong phương án tăng vốn này) theo yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước, tình hình thực tế tại công ty sao cho việc huy động vốn của Công ty được thực hiện hợp pháp, đúng quy định, đảm bảo quyền lợi của cổ đông và công ty;
- Thực hiện các thủ tục pháp lý cần thiết khác theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty để hoàn tất việc phát hành cổ phiếu ra công chúng.

Kính trình Đại hội xem xét thông qua và ủy quyền cho Hội đồng quản trị tiến hành các thủ tục cần thiết để hoàn thành việc phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ nói trên.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH CỔ PHIẾU TĂNG VỐN ĐIỀU LỆ

I. Căn cứ pháp lý:

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 01/01/2021;
- Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 được thông qua ngày 26/11/2019, có hiệu lực từ ngày 01/01/2021;
- Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính Phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán;
- Thông tư số 116/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020 của Bộ Tài chính hướng dẫn một số điều về quản trị Công ty áp dụng đối với công ty đại chúng tại Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Chứng khoán;
- Thông tư số 118/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020 của Bộ Tài chính hướng dẫn một số nội dung về chào bán, phát hành chứng khoán, chào mua công khai, mua lại cổ phiếu, đăng ký công ty đại chúng và hủy tư cách công ty đại chúng tại Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Chứng khoán;
- Điều lệ Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Căn cứ Báo cáo tài chính 6 tháng đầu năm 2022 và Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C.

II. Điều kiện pháp lý:

Căn cứ Điều 15 Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 quy định về điều kiện chào bán chứng khoán ra công chúng như sau:

- Mức vốn điều lệ đã góp tại thời điểm đăng ký chào bán từ 30 tỷ đồng trở lên tính theo giá trị ghi trên sổ kế toán;
- Có phương án phát hành và phương án sử dụng vốn thu được từ đợt chào bán cổ phiếu được Đại hội đồng cổ đông thông qua;
- Tổ chức phát hành không thuộc trường hợp đang bị truy cứu trách nhiệm hình sự hoặc đã bị kết án về một trong các tội xâm phạm trật tự quản lý kinh tế mà chưa được xóa án tích;
- Có công ty chứng khoán tư vấn hồ sơ đăng ký chào bán cổ phiếu ra công chúng, trừ trường hợp tổ chức phát hành là công ty chứng khoán;
- Có cam kết và phải thực hiện niêm yết hoặc đăng ký giao dịch cổ phiếu trên hệ thống giao dịch chứng khoán sau khi kết thúc đợt chào bán;
- Tổ chức phát hành phải mở tài khoản phong tỏa nhận tiền mua cổ phiếu của đợt chào bán;
- Hoạt động kinh doanh của năm liền trước năm đăng ký chào bán phải có lãi, đồng thời không có lỗ lũy kế tính đến năm đăng ký chào bán;

- Giá trị cổ phiếu phát hành thêm theo mệnh giá không lớn hơn tổng giá trị cổ phiếu đang lưu hành tính theo mệnh giá, trừ trường hợp có bảo lãnh phát hành với cam kết nhận mua toàn bộ cổ phiếu của tổ chức phát hành để bán lại hoặc mua số cổ phiếu còn lại chưa được phân phối hết của tổ chức phát hành, phát hành tăng vốn từ nguồn vốn chủ sở hữu, phát hành để hoán đổi, hợp nhất, sáp nhập doanh nghiệp;

Công ty dự kiến phát hành cổ phiếu để tăng vốn thêm 500 tỷ đồng để bổ sung vốn đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT hoặc 01 tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 28.000 - 85.000 DWT. Căn cứ số liệu về tình hình tài chính của Công ty tại các Báo cáo tài chính đã được kiểm toán 6 tháng đầu năm 2022 và các năm trước đó, về mặt pháp lý, sau khi có ý kiến chấp thuận của ĐHĐCĐ thông qua phương án, Công ty có đủ điều kiện để triển khai phương án phát hành cổ phiếu để tăng vốn trên.

III. PHÁT HÀNH THÊM CỔ PHIẾU CHO CỔ ĐÔNG HIỆN HỮU

- Tổ chức phát** : Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
hành
- Mã cổ phiếu** : PCT
- Loại cổ phiếu** : Cổ phiếu phổ thông
phát hành
- Mệnh giá** : 10.000 đồng/cổ phiếu
- Vốn điều lệ hiện** : 230.000.000.000 đồng
nay
- Số cổ phiếu dự** : 27.600.000 cổ phiếu
kiến trước khi phát Bao gồm:
hành
 - *Số cổ phiếu đang lưu hành tại thời điểm: 23.000.000 cổ phiếu.*
 - *Số cổ phiếu dự kiến phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2022: 4.600.000 cổ phiếu.*
- Phương thức** : Chào bán cổ phiếu ra công chúng cho cổ đông hiện hữu
chào bán
- Số lượng cổ** : 27.600.000 cổ phiếu (Hai mươi bảy triệu sáu trăm nghìn cổ
phiếu đăng ký chào phiếu)
bán
- Giá trị chào bán** : 276.000.000.000 đồng
theo mệnh giá dự kiến

- 10. Đối tượng phát hành** : Cổ đông hiện hữu của PCT có tên trong danh sách cổ đông tại ngày đăng ký cuối cùng thực hiện quyền mua cổ phiếu chào bán cho cổ đông hiện hữu.
- 11. Giá chào bán** : **a) Cơ sở xác định giá chào bán**
- Giá trị sổ sách (tham khảo tại ngày 30/06/2022) là:
$$\text{Giá trị sổ sách} = \frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Số lượng cổ phiếu đang lưu hành}}$$
$$\text{Giá trị sổ sách} = \frac{307.295.933.533}{23.000.000} = 13.361 \text{ đồng}$$
 - Giá thị trường (Tham khảo tại thời điểm xây dựng phương án): Bình quân giá đóng cửa cổ phiếu PCT từ 1/1/2022 đến 30/09/2022 là 7.952 đồng.
 - Bình quân giữa giá thị trường và giá trị sổ sách (Tham khảo tại thời điểm xây dựng phương án) là 10.657 đồng.
- b) Xác định giá chào bán:** ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT xác định giá chào bán tại thời điểm triển khai thực hiện phương án theo cơ sở xác định giá quy định tại điểm a.
- 12. Tỷ lệ thực hiện quyền** : 1:1 tại ngày chốt danh sách thực hiện quyền, cổ đông sở hữu 01 cổ phiếu thì sẽ nhận được 01 quyền mua cổ phiếu phát hành thêm, cứ 01 quyền mua sẽ được mua thêm 01 cổ phiếu mới phát hành thêm.
- 13. Thặng dư cổ phần dự kiến** : Không đồng.
- 14. Chuyển nhượng quyền mua cổ phiếu** : Cổ đông sở hữu quyền mua cổ phiếu được phép chuyển nhượng quyền mua của mình cho người khác và chỉ chuyển nhượng một lần duy nhất (Bên nhận chuyển nhượng không được chuyển nhượng cho bên thứ 3). Quyền mua cổ phiếu được phép chia nhỏ để chuyển nhượng cho nhiều nhà đầu tư khác nhau theo thỏa thuận của hai bên. Bên chuyển nhượng và bên nhận chuyển nhượng tự thỏa thuận mức giá và thanh toán tiền nhượng quyền. Thời hạn và thủ tục chuyển nhượng quyền này sẽ được quyết định bởi HĐQT công ty.
- 15. Thời gian dự kiến phát hành** : Từ Quý 1 năm 2023 sau khi được UBCKNN chấp thuận, Ủy quyền cho HĐQT quyết định trên cơ sở phù hợp với quy định của Pháp luật.

16. Phương án làm tròn, xử lý số lượng cổ phiếu lẻ, số cổ phần chưa phân phối hết sau đợt chào bán nếu có.

- Phương án làm tròn và xử lý số lượng cổ phiếu lẻ:
 - Do tỷ lệ thực hiện quyền là 1:1 nên không có phần cổ phiếu lẻ cổ phần, cổ phiếu lẻ phát sinh. Do đó không cần có phương án làm tròn, phương án xử lý cổ phiếu lẻ phát sinh.
- Phương án xử lý số cổ phiếu chưa phân phối hết:
 - Trong trường hợp kết thúc thời gian chào bán theo quy định, Công ty không chào bán hết số cổ phiếu như đăng ký, số tiền thu được từ đợt phát hành không đủ theo đúng dự kiến, để thực hiện đầu tư tài theo kế hoạch đã được Đại hội cổ đông thông qua, tùy tình hình thực tế, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT xin gia hạn đợt chào bán để tiếp tục chào bán nốt số cổ phiếu còn lại.
 - Sau thời gian xin gia hạn đợt chào bán mà cổ phiếu vẫn chưa phân phối hết, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT xử lý theo hướng phân phối cho các nhà đầu tư quan tâm với giá có thể thấp hơn giá trị sổ sách của cổ phiếu tại thời điểm chào bán nhưng không thấp hơn giá phát hành cho cổ đông hiện hữu. Trong trường hợp đối tượng được HĐQT lựa chọn để tiếp tục phân phối cổ phiếu thuộc đối tượng phải thực hiện chào mua công khai thì đối tượng đó có trách nhiệm thực hiện thủ tục chào mua công khai theo quy định của pháp luật. Số cổ phiếu chào bán nêu trên bị hạn chế chuyển nhượng tối thiểu 01 năm kể từ ngày hoàn thành đợt chào bán.
 - Trường hợp vẫn không bán hết thì tăng vốn điều lệ theo số cổ phiếu thực tế phát hành. Đồng thời ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT tiến hành thủ tục hủy bỏ số cổ phiếu chưa phân phối hết.
 - ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT xem xét việc bổ sung nguồn vốn còn thiếu thông qua các hình thức khác như vay vốn, phát hành trái phiếu doanh nghiệp.

17. Hạn chế chuyển nhượng

- Số cổ phiếu do cổ đông hiện hữu mua theo quyền mua hoặc cổ phiếu của nhà đầu tư mua do thực hiện quyền mua được mua lại từ cổ đông hiện hữu được tự do chuyển nhượng
- Số cổ phiếu cổ đông không đăng ký mua, không nộp tiền mua được HĐQT phân phối lại cho nhà đầu tư khác bị

18. Mức độ pha loãng của cổ phiếu dự kiến sau phát hành

hạn chế chuyển nhượng tối thiểu 01 (một) năm kể từ ngày hoàn thành đợt chào bán.

- Việc chào bán cổ phiếu sẽ gây ra pha loãng giá Cổ phiếu, pha loãng thu nhập ròng trên mỗi cổ phiếu, pha loãng giá trị sổ sách trên mỗi cổ phiếu, pha loãng tỷ lệ nắm giữ và quyền biểu quyết.

Pha loãng giá Cổ phiếu;

- Điều chỉnh kỹ thuật giá Cổ phiếu đối với phát hành cho cổ đông hiện hữu: việc phát hành cho cổ đông hiện hữu sẽ khiến giá cổ phiếu bị điều chỉnh kỹ thuật do Sở Giao dịch chứng khoán Hà Nội (HNX) tính toán. Theo đó, công thức tính như sau:

$$P_{tc} = \frac{PR_{t-1} + (I_1 \times P_{r1})}{1 + I_1}$$

Trong đó:

P_{tc} : Giá tham chiếu điều chỉnh trong ngày giao dịch không hưởng quyền

PR_{t-1} : Giá tham chiếu của cổ phiếu trước ngày chốt danh sách thực hiện quyền

P_{r1} : Giá chào bán cho cổ đông hiện hữu

I_1 : Tỷ lệ vốn tăng thêm do phát hành quyền mua cổ phiếu

Rủi ro pha loãng EPS:

Theo chuẩn mực Kế toán Việt Nam số 30 – Lãi cơ bản trên một cổ phiếu $EPS = \text{Lợi nhuận sau thuế} / \text{Số lượng cổ phiếu lưu hành bình quân}$

$$\text{Số lượng cổ phiếu lưu hành bình quân} = \frac{X \times 12 + Y \times t}{12}$$

Trong đó:

X: Số lượng cổ phiếu lưu hành trước khi phát hành

Y: Số lượng cổ phiếu phát hành thêm

t: Thời gian lưu hành thực tế trong năm của cổ phiếu phát hành thêm

Sau khi hoàn thành đợt chào bán, thu nhập cơ bản trên mỗi cổ phần sẽ bị thay đổi do có sự thay đổi về vốn chủ sở hữu và tốc độ tăng trưởng lợi nhuận.

- Pha loãng về giá trị sổ sách: Sau khi hoàn thành đợt phát hành, giá trị sổ sách của mỗi cổ phần Công ty sẽ bị thay đổi trong trường hợp phát hành thấp hơn giá trị sổ sách mỗi

cổ phần tại thời điểm phát hành.

- Về tỷ lệ nắm giữ và quyền biểu quyết: Do việc phát hành được thực hiện theo phương thức thực hiện quyền cho cổ đông hiện hữu nên không làm giảm tỷ lệ nắm giữ, quyền biểu quyết của các cổ đông nếu các cổ đông thực hiện quyền đầy đủ. Trường hợp cổ đông từ bỏ hoặc chuyển nhượng quyền có thể làm giảm tỷ lệ sở hữu, giảm tỷ lệ biểu quyết tương ứng.

19. Mục đích phát hành

- Toàn bộ số tiền thu được từ đợt phát hành này được sử dụng làm vốn đối ứng đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất (số 3) trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT hoặc 01 tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 28.000 - 85.000 DWT.
- Căn cứ vào tình hình thực tế HĐQT công ty có thể điều chỉnh kế hoạch sử dụng vốn nếu thấy cần thiết. HĐQT sẽ thực hiện báo cáo Cổ đông tại kỳ Đại hội gần nhất đối với trường hợp điều chỉnh kế hoạch sử dụng vốn.

20. Tỷ lệ chào bán thành công tối thiểu

- Không quy định.

21. Đăng ký niêm yết bổ sung

- Đại hội đồng cổ đông cam kết niêm yết bổ sung và đăng ký lưu ký bổ sung với toàn bộ số lượng cổ phiếu đã phát hành sau khi kết thúc đợt chào bán theo đúng quy định hiện hành.

IV. ỦY QUYỀN CHO HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ:

- Triển khai chi tiết phương án phát hành thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu với giá trị cổ phiếu phát hành thêm theo mệnh giá không lớn hơn tổng giá trị cổ phiếu đang lưu hành tính theo mệnh giá (*Theo Điểm 2 Điều 15 Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14*);
- Chủ động thực hiện các thủ tục cần thiết để đăng ký chào bán cổ phiếu với Ủy ban chứng khoán Nhà nước và các cơ quan có liên quan;
- Lựa chọn thời điểm phát hành cụ thể và thực hiện các thủ tục cần thiết liên quan đến việc hoàn thành phương án phát hành, xin phép phát hành và triển khai thực hiện theo đúng quy định của Điều lệ Công ty và pháp luật hiện hành, đảm bảo lợi ích cho cổ đông;
- Bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh phương án chào bán để đảm bảo đợt chào bán thành công, đáp ứng yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước hoặc tình hình thực tế tại công ty đảm bảo đúng quy định của pháp luật;

- Lập kế hoạch chi tiết sử dụng vốn và điều chỉnh Phương án sử dụng vốn thu được từ đợt chào bán phù hợp với tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty và thực hiện các thủ tục liên quan đến công bố thông tin theo đúng quy định;
- Thực hiện thủ tục sửa đổi Điều lệ, đăng ký thay đổi vốn điều lệ và điều chỉnh Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của công ty tại cơ quan Nhà nước có thẩm quyền sau khi hoàn tất đợt chào bán;
- Chủ động điều chỉnh phương án xử lý cổ phiếu lẻ, số cổ phiếu không phân phối hết theo hướng bảo đảm quyền lợi cho tất cả cổ đông và theo yêu cầu của Ủy ban chứng khoán Nhà nước và các cơ quan có liên quan theo quy định của pháp luật;
- Thông qua phương án đảm bảo việc phát hành cổ phiếu đáp ứng quy định về tỷ lệ sở hữu nước ngoài;
- Ngoài những nội dung ủy quyền trên đây, trong quá trình thực hiện phương án phát hành, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh phương án phát hành (bao gồm cả quyết định về các nội dung chưa được trình bày trong phương án tăng vốn này) theo yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước, tình hình thực tế tại công ty sao cho việc huy động vốn của Công ty được thực hiện hợp pháp, đúng quy định, đảm bảo quyền lợi của cổ đông và công ty;
- Thực hiện các thủ tục pháp lý cần thiết khác theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty để hoàn tất việc phát hành cổ phiếu ra công chúng.

Kính trình Đại hội xem xét thông qua và ủy quyền cho Hội đồng quản trị thực hiện các nội dung nêu trên.

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng năm 2022

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

TỜ TRÌNH

Về việc miễn nhiệm thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 do Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;

Vừa qua, Hội đồng quản trị nhận được đơn từ nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị của Ông Đặng Nguyên Đăng vào ngày 18/10/2022.

Căn cứ Điều 26 Điều lệ Công ty và điểm b khoản 1 Điều 160 Luật Doanh nghiệp 2020, Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét, phê duyệt việc miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023 đối với Ông Đặng Nguyên Đăng.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu: VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

-----***-----

**ĐƠN ĐỀ NGHỊ TỪ NHIỆM CHỨC DANH
THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**

Kính gửi: - **Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Vận tải khí và
Hóa Chất Việt Nam (PCT)**
 - **Hội đồng quản trị Công ty.**

- Tôi tên: **Đặng Nguyên Đăng.**
- Sinh ngày: 12/08/1982
- CMND số: 054082000106 Ngày cấp: 17/06/2022 Nơi cấp: Cục CSQLHCTTXH
- Chỗ ở hiện tại: 21/20/66 Lê Công Phép – P.An Lạc –Q.Bình Tân –Tp.Hồ Chí Minh.
- Chức vụ: Thành viên HĐQT.

Tôi làm đơn này kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông và Hội đồng quản trị công ty cho tôi được từ nhiệm đối với công việc thành viên HĐQT công ty.

Lý do từ nhiệm: Do công việc cá nhân nhiều nên tôi không thu xếp được thời gian để tiếp tục tham gia công việc tại Công ty PCT.

Kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông và Hội đồng quản trị công ty chấp thuận đơn xin từ nhiệm của tôi và tìm kiếm, đề cử - bầu chọn người thay thế phù hợp.

Tôi xin chân thành cảm ơn Quý Cổ đông đã tin tưởng và hỗ trợ tôi rất nhiều trong thời gian thực hiện nhiệm vụ tại công ty. Đồng thời, tôi xin cảm ơn Ban kiểm soát, các thành viên Hội đồng quản trị và Ban Giám đốc công ty cùng tất cả người lao động của công ty đã có sự hợp tác tích cực & chặt chẽ trong quá trình tôi đảm nhận nhiệm vụ.

Kính chúc Công ty luôn ổn định và phát triển bền vững.

Trân trọng,

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 18 tháng 10 năm 2022

Người làm đơn



Đặng Nguyên Đăng

TỜ TRÌNH

Về việc bầu thay thế thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 do Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam nhận được Văn bản đề cử ứng viên để bầu thay thế thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2018-2023 của cổ đông đáp ứng điều kiện theo quy định tại Khoản 2 Điều 25 Điều lệ Công ty, Khoản 5 Điều 115 Luật Doanh nghiệp 2020, cụ thể như sau:

STT	Cổ đông	Tỷ lệ cổ phần nắm giữ % tổng số cổ phần	Số lượng ứng viên đề cử	Họ tên ứng viên
01	Đỗ Anh Việt	24,09%	01	Nguyễn Sơn Lâm

Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông tiến hành bầu ứng viên theo đề nghị của cổ đông theo trình tự của Điều lệ Công ty, Luật Doanh nghiệp 2020 để bầu thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023 của Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam, thay thế thành viên Hội đồng quản trị đã có đơn từ nhiệm.

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu: VT, HĐQT

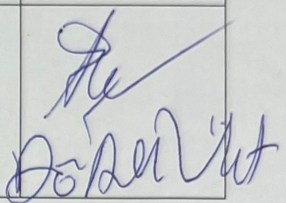
**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

**VĂN BẢN ĐỀ CỬ THÀNH VIÊN HĐQT, BAN KIỂM SOÁT
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM (PCT)**

Kính gửi: - Hội đồng Quản trị Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;

Chúng tôi là cổ đông bao gồm:

STT	Họ và tên cổ đồng	Số CMND/Hộ chiếu, Ngày cấp, Nơi cấp	Số cổ phần sở hữu	Tỷ lệ % số CP có quyền biểu quyết	Chữ ký
01	Đỗ Anh Việt	001082015179 Ngày cấp: 05/05/2016 Nơi cấp: Cục Cảnh sát	5.540.000	24,09%	

Căn cứ quy định về quyền của cổ đông tại Khoản 5 Điều 115 Luật Doanh nghiệp 2020 và Khoản 2 Điều 25 Điều lệ Công ty, chúng tôi kính đề nghị Hội đồng quản trị Công ty tổ chức cuộc họp ĐHĐCĐ để bầu bổ sung thành viên HĐQT theo đúng quy định của Pháp luật hiện hành.

Trên cơ sở đó, chúng tôi trân trọng đề cử Thành viên HĐQT:

Ông: Nguyễn Sơn Lâm

Ngày sinh: 09/04/1981 - Nơi sinh: Đồng Nai.

Địa chỉ thường trú: 3/68B, KP10, Hố Nai, Biên Hòa, Đồng Nai.

Số CMND: 271506529

Ngày cấp: 29/10/2013 tại Công an Tỉnh Đồng Nai.

Trình độ học vấn: Kỹ sư máy tàu biển - Chuyên ngành: Khai thác máy tàu biển

Làm ứng cử viên tham gia ứng cử vào vị trí thành viên HĐQT của Công ty.

Chúng tôi xin cam đoan ứng viên có đủ điều kiện để ứng cử vào vị trí thành viên HĐQT theo quy định của Điều lệ và Pháp luật hiện hành.

Trân trọng cảm ơn!

Hồ sơ kèm theo:

Sơ yếu lý lịch do ứng viên tự khai.

LÝ LỊCH TRÍCH NGANG

Họ và tên : **Nguyễn Sơn Lâm**
Sinh ngày : 09/04/1981
Quê quán : Đồng Nai
Dân tộc : Kinh
Trình độ : Kỹ sư máy tàu biển
Ngoại ngữ : Anh Văn

Tóm tắt quá trình công tác

Từ tháng, năm đến tháng, năm	Làm nghề gì, chức vụ, đơn vị công tác
Từ 2013 đến 2014	Chuyên viên kỹ thuật - Công ty CP Thương Mại Vận Tải Biển Trường Phát Lộc
Từ 2014 đến 2017	Trưởng phòng Kỹ thuật vật tư - Công ty CP Thương Mại Vận Tải Biển Trường Phát Lộc
Từ 2017 đến 2019	Phó Giám đốc – Công ty TNHH Hàng hải và Năng lượng xanh
Từ 2019 đến 07/2022	Phó phòng Kỹ thuật vật tư – Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
Từ 07/2022 đến nay	Phó Giám đốc – Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam