CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**
Số: 38/2024/CBTT-PCT	*Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 29 tháng 11 năm 2024*

CÔNG BỐ THÔNG TIN

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

1. Tên công ty: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC

* Mã chứng khoán: PCT

* Trụ sở chính: Tầng 10, Tháp 1 thuộc dự án khu Văn phòng - Thương mại - Dịch vụ - Khách sạn (The Nexus), 3A-3B đường Tôn Đức Thắng, Phường Bến Nghé, Quận 1, 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

2. Nội dung công bố thông tin: Cập nhật Tài liệu họp Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 2 năm 2024 của Công ty Cổ phần Vận tải Biển Global Pacific.

Thông tin này đồng thời được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty vào ngày 29/11/2024 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: DH (1b).

ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC
NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN
CÔNG BỐ THÔNG TIN

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC

Nguyễn Diệu Hoa

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC

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

CHƯƠNG TRÌNH
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG LẦN 2 NĂM 2024

Thời gian: Ngày 03 tháng 12 năm 2024

Địa điểm: Tầng 10, Tháp 1, Tòa nhà The Nexus, 3A-3B Tôn Đức Thắng, phường Bến Nghé, quận 1, TP. Hồ Chí Minh.

STT	Thời gian	Nội dung
I	**ĐÓN TIẾP ĐẠI BIỂU**	
1	08:30 - 09:00	Đón tiếp Đại biểu, cổ đông tham dự Đại hội. Kiểm tra tư cách cổ đông và đăng ký thủ tục tham dự Đại hội.
II	**KHAI MẠC ĐẠI HỘI**	
2	09:00 - 09:05	Thông qua Báo cáo kết quả kiểm tra tư cách cổ đông tham dự Đại hội. Hướng dẫn an ninh. Tuyên bố lý do; giới thiệu và bầu Đoàn chủ toạ, Thư ký Đại hội, Tổ kiểm phiếu.
3	09:05 - 09:15	Thông qua Nội quy, Chương trình và Thể lệ biểu quyết tại Đại hội.
III	**NỘI DUNG ĐẠI HỘI**	
4	09:15 - 09:30	Thông qua chương trình Đại hội.
5	09:30 - 10:00	1. Tờ trình về việc phê duyệt phương án đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT. 2. Tờ trình về việc miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị đối với Ông Phạm Xuân Quang. 3. Các nội dung khác (nếu có).
6	10:00 - 10:20	Đại hội thảo luận, góp ý.
7	10:20 - 10:25	Biểu quyết thông qua các nội dung Đại hội.
8	10:25 - 10:40	Nghỉ giải lao.
9	10:40 - 10:45	Kiểm phiếu.
10	10:45 - 10:50	Biên bản kiểm phiếu.
IV	**TỔNG KẾT ĐẠI HỘI**	
11	10:50 - 11:00	Thông qua biên bản và nghị quyết của Đại hội.
12	11:00	Bế mạc Đại hội.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**
Số: 23/TTr-PCT-HĐQT	*TP. Hồ Chí Minh, ngày 29 tháng 11 năm 2024*

TỜ TRÌNH

V/v: Phê duyệt nội dung chương trình ĐHĐCĐ bất thường lần 2 năm 2024

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.

- *Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa 14, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 17/6/2020;*
- *Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.*

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt các nội dung chương trình Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 2 năm 2024 như sau:

1. Tờ trình số 24/TTr-PCT-HĐQT ngày 29/11/2024 về việc phê duyệt Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT.
2. Tờ trình số 25/TTr-PCT-HĐQT ngày 29/11/2024 về việc miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị đối với Ông Phạm Xuân Quang.

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận: - Như trên; - BKS; - Lưu: VT, HĐQT, DH (1b).	**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ** **CHỦ TỊCH** **(Đã ký)** **Trần Trung Quốc**

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**
Số: 24/TTr-PCT-HĐQT	*TP. Hồ Chí Minh, ngày 29 tháng 11 năm 2024*

TỜ TRÌNH

V/v: Phê duyệt Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.

Căn cứ tình hình thị trường và triển vọng phát triển của ngành vận chuyển bằng đường biển, thị trường tàu dầu sản phẩm và hóa chất đang trên đà phát triển, giá cước vận chuyển đang đạt mức cao. Trong bối cảnh đó, một số doanh nghiệp vận tải biển đã phát triển đội tàu dầu/hóa chất. Nhìn thấy cơ hội và tiềm năng từ bối cảnh thế giới hiện nay, Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) Phương án đầu tư tàu như sau:

1. Phê duyệt Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT:

- Chủ đầu tư : Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.
- Loại tàu : Tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất.
- Trọng tải : Khoảng 25.900 DWT.
- Nơi đóng : Trung Quốc.
- Hình thức đầu tư: Đóng mới.
- Tổng mức đầu tư: Không vượt quá 48.155.800 USD/tàu.
- Nguồn vốn đầu tư: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 80% giá trị mua tàu.
- Hiệu quả kinh tế của Chủ đầu tư được tính toán đối với 01 tàu không thấp hơn:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	5.281.123
2	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,72

- Thời gian triển khai đầu tư: Dự kiến bắt đầu vào năm 2025.

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

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị:

a. Phê duyệt/quyết định toàn bộ các bước tiếp theo để triển khai Phương án đầu tư (tổng mức đầu tư và nguồn vốn cho phương án chi tiết, phương án 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 phương án đầu tư, thanh lý và các nội dung liên quan khác đối với việc đầu tư mua tàu) theo quy định của pháp luật, Điều lệ công ty và trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả đầu tư mua tàu đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

b. Phê duyệt/quyết định tình hình thực tế huy động vốn, điều chỉnh tỉ lệ vốn đầu tư

mua tàu: tỉ lệ vốn vay không vượt 80% giá trị mua tàu trên nguyên tắc đảm bảo hiệu quả đầu tư mua tàu đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

c. Phê duyệt huy động vốn vay mua tàu bao gồm nhưng 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 80% giá trị mua tàu. 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 đồng cổ đông 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, DH (1b).

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

(Đã ký)

Trần Trung Quốc

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC

BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ
ĐÓNG MỚI 04 TÀU CHỞ DẦU/HÓA CHẤT
CÓ TRỌNG TẢI KHOẢNG 25.900 DWT

Năm 2024

MỤC LỤC

CHƯƠNG I : NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT TRIỂN KHAI PHƯƠNG ÁN

CHƯƠNG II : PHẠM VI HOẠT ĐỘNG, ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT, AN TOÀN CƠ BẢN TÀU

CHƯƠNG III : PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ VÀ HIỆU QUẢ KINH TẾ

CHƯƠNG IV : KẾT LUẬN & KIẾN NGHỊ

PHỤ LỤC : BẢNG TÍNH TOÁN HIỆU QUẢ KINH TẾ PHƯƠNG ÁN

CHƯƠNG I

NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT THỰC HIỆN PHƯƠNG ÁN

1. Thị trường vận tải hàng lỏng (dầu/hóa chất) quốc tế:

Theo quan sát của các chuyên gia trong ngành vận tải biển cũng như báo cáo thống kê của các tổ chức môi giới tàu biển uy tín trên thế giới, sau thời gian đạt cực thịnh vào các năm 2006 – 2007, giá cước/giá thuê tàu, giá mua bán tàu trồi sụt dưới đáy các năm tiếp theo. Đến nay, thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải hàng lỏng nói riêng đã cải thiện và hồi phục tích cực.

Trong những năm gần đây, xung đột địa chính trị diễn biến căng thẳng tại các khu vực có sản lượng dầu lớn như Trung Đông, Đông Âu làm tăng nhu cầu nhập khẩu dầu sản phẩm từ các quốc gia khác. Các lệnh cấm vận của Hoa Kỳ, EU đối với các quốc gia như Iran, Venezuela hoặc Nga cũng dẫn đến sự thay đổi trong nguồn cung toàn cầu và nhu cầu vận tải tăng cao ở các khu vực khác để bù đắp thiếu hụt. Cùng với đó, xung đột giữa Hamas/Houthi và Isarel quanh khu vực Biển Đỏ đã phần nào làm thay đổi khoảng cách vận chuyển hàng hóa tính theo tấn - dặm (ton-mile). Bối cảnh phức tạp hiện nay cho thấy nhu cầu vận tải bằng đường biển nói chung sẽ tăng trưởng trong các năm tiếp theo. Báo cáo thống kê và dự báo từ Clarksons Research cũng cơ bản đồng tình với nhận định này khi thống kê sản lượng luân chuyển bằng đường biển năm 2024 dự kiến ở mức 12.636 triệu tấn, tăng khoảng 2,3% so với năm 2023 ở mức 12.322 triệu tấn (nguồn STM, Clarksons tháng 11/2024). Riêng nhu cầu của thị trường dầu sản phẩm tăng khoảng 2,9% trong năm 2025 so với cùng kỳ do chuyển hướng qua Biển Đỏ và dòng chảy dài hơn từ Nga. Thị trường dầu sản phẩm năm 2026 cũng dự kiến sẽ tăng khoảng 2,3% so với năm 2025, chủ yếu nhờ vào sự ổn định của dòng chảy dầu từ Nga và sự gia tăng nhu cầu tiêu thụ tại các khu vực trọng điểm. Điều này cho thấy xu hướng tăng trưởng ổn định trong ngành dầu sản phẩm, mặc dù phải đối mặt với nhiều thách thức từ biến động địa chính trị và thị trường toàn cầu.

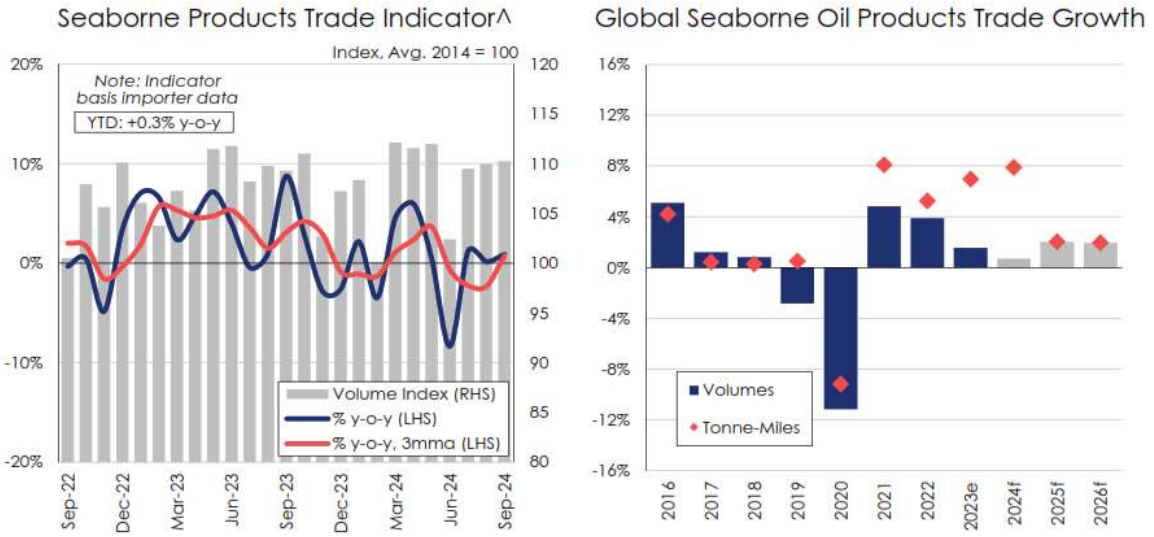
World Seaborne Trade	Million Tonnes				% Chg
	2021	2022	2023	2024f	2024/23
Crude Oil	1,814	1,937	1,988	1,995	0%
Oil Products	1,010	1,050	1,066	1,076	1%
Dry Bulk	5,501	5,363	5,558	5,706	3%
Containers	1,912	1,841	1,848	1,940	5%
Gas	511	535	550	562	2%
Other	1,321	1,311	1,335	1,356	2%
World Seaborne Trade	**12,070**	**12,037**	**12,344**	**12,636**	**2%**
y-o-y growth	***3.2%***	***-0.3%***	***2.6%***	***2.4%***	
Tonne-miles, y-o-y growth	***3.2%***	***0.1%***	***5.0%***	***6.5%***	

Data basis latest information as at start: Nov-24. For more detail see Seaborne Trade Monitor or

Dự báo mức tăng trưởng lượng hàng vận chuyển bằng đường biển.
(Nguồn: STM, Clarksons tháng 11/2024).

Product Tanker Demand	Million Dwt			Demand Trend			
	2022	2023	2024f	'25 (f)	'26 (f)	'25 %	'26 %
LR2	25.7	29.0	32.6	34.4	35.5	5.3%	3.4%
LR1	18.6	19.7	20.7	20.7	20.7	0.2%	0.0%
MR/Handy/SR	59.9	61.4	63.5	65.2	66.8	2.6%	2.5%
Total Dwt Demand	**104.2**	**110.1**	**116.8**	**120.3**	**123.1**	**2.9%**	**2.3%**
% change y-o-y	***4.0%***	***5.7%***	***6.1%***	***2.9%***	***2.3%***		

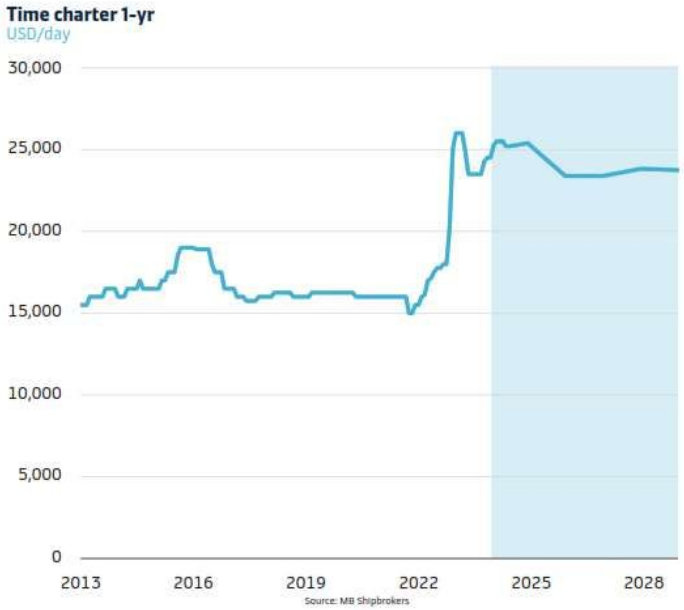
(Nguồn: Oil & Tanker Trades Outlook, Clarksons Research tháng 10/2024).



(Nguồn: Oil & Tanker Trades Outlook, Clarksons Research tháng 10/2024)

Dòng tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 26.000 DWT rất được ưa chuộng để chạy các tuyến hàng xung quanh khu vực Trung Đông, Đông Nam Á, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Châu Mĩ, Châu Âu... vì tính đa đạng mặt hàng chuyên chở. Từ khu vực Trung Đông, một trong những trung tâm dầu khí của thế giới, luôn có nhu cầu thuê tàu vận chuyển các lô hàng dầu sản phẩm (clean petroleum product) kết hợp hóa chất (chemical) như Vinyl Acetate, Ethylene Dichloride, Paraxylene, Orthoxylen, Methanol, Ethanol, Benzen, MTBE, Base Oil… chạy theo chuyến khối lượng khoảng 20.000 – 25.000 tấn trong nội bộ khu vực hoặc xuất đi Biển Đỏ (Red Sea), Đông Phi (East Africa). 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 oil) từ Indonesia, Malaysia, Acid Sulphuric từ Philipine đi Ấn Độ, từ Ấn Độ đi Trung Đông hoặc dầu sản phẩm từ Singapore, Thái Lan đi Ấn Độ, Maldives. Ngoài ra, còn có các tuyến hàng Bắc Á (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan), Châu Âu đi khu vực Nam Mỹ, thường có các loại hàng PX, Benzen, Toluen. Lợi thế của kiểu tàu này là chuyên chở kết hợp nhiều mặt hàng và giảm thiểu chạy rỗng cho chiều ngược lại. Chính vì lợi thế đó mà giá cước vận chuyển hàng hóa chất của size tàu này luôn ở mức ổn định và cao hơn so với vận chuyển xăng dầu. Theo Clarksons Research, lợi nhuận trung bình cho toàn bộ phân khúc

tàu chở dầu sản phẩm (CPP) trong năm 2024 đạt 33.208 USD/ngày, cao hơn 87% so với mức trung bình của 10 năm qua. Đối với thị trường cho thuê định hạn (T/C), theo báo cáo đánh giá của một số nhà môi giới uy tín: Kết thúc năm 2023, mức giá cho thuê T/C của tàu loại khoảng 25.000 DWT loại hầm hàng stainless steel (SS) trung bình khoảng 23.000 USD/ngày, trong khi mức TC bình quân năm 2022 là khoảng 15.000 USD/ngày và bình quân năm 2021 là khoảng 16.000 USD/ngày. Bước sang năm 2024, mức giá cho thuê TC phân khúc tàu này đã tăng lên khoảng 24.000 – 24.500 USD/ngày, có giai đoạn đạt đỉnh cao trên 25.000 USD/ngày, tăng khoảng 4% - 8% so với trung bình năm 2023. Thống kê mức giá cho thuê T/C dài hạn 1 năm (USD/ngày) của tàu chở dầu/hóa chất trọng tải khoảng 25.000 DWT theo chuẩn IMO II như sau:



(Nguồn: Chemical Fleet Update Q2 2024 của MB Shipbrokers)

Đứng trước nhu cầu thị trường vận chuyển hàng hóa nói chung và hàng dầu/hóa chất nói riêng ngày càng tăng, các đơn đóng mới tàu biển đã có xu hướng tăng trong năm nay. Theo thống kê từ MB Shipbrokers vào Quý 2/2024, đội tàu hóa chất toàn cầu có 1.819 tàu, trong đó dòng tàu SS IMO II với trọng tải 25.000 DWT chỉ có 111 chiếc, đơn đặt hàng hiện tại là 25 tàu, chiếm tỷ lệ 25% so với số tàu hiện có. Tuổi tàu ở nhóm này ngày càng trẻ hóa với 29% đội tàu từ 0 – 5 tuổi, 30% đội tàu từ 5 – 10 tuổi và chỉ có ít hơn 9% các tàu từ 20 – 25 tuổi tương đương khoảng 10 tàu cho thấy mức độ cạnh tranh trong dòng tàu này tương đối cao, tổng số lượng tàu ít so với nhu cầu thị trường. Tàu mới đóng thường có hợp đồng thuê dài hạn với giá cước cao hơn so với tàu đã qua sử dụng do khả năng đáp ứng tốt hơn về hiệu suất vận hành và yêu cầu về khí thải môi trường với những công nghệ đóng tàu có nhiều cải tiến.

2. Thị trường vận tải trong nước:

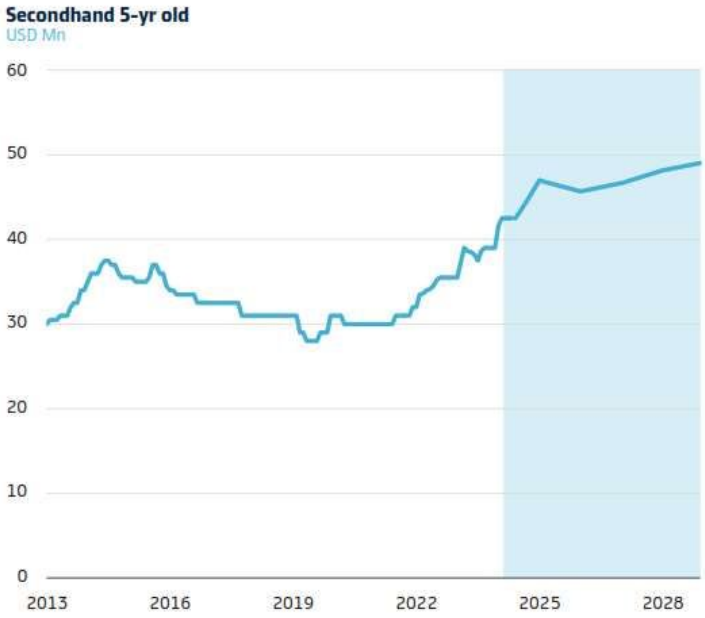
Thị trường trong nước tập trung chủ yếu vào việc vận chuyển phân phối sản phẩm đầu ra cho các Nhà máy lọc hóa dầu trong nước như Bình Sơn, Nghi Sơn. Tuy nhiên sản

phẩm đầu ra của hai nhà máy này hiện nay chủ yếu là xăng dầu nên Công ty không xác định đây là thị trường mục tiêu.

Mặc dù vậy theo báo cáo tóm tắt của ngành hóa chất Việt Nam: Ngành hóa chất Việt Nam đóng vai trò chủ đạo trong việc phát triển kinh tế vì đây là ngành cung cấp đầu vào cho một số ngành công nghiệp thiết yếu. Hiện nay, Việt Nam đã phát triển đầy đủ các phân ngành của ngành công nghiệp hóa chất bao gồm: Phân bón và các hợp chất ni-tơ, xà phòng và chất tẩy rửa, nhựa nguyên sinh và cao su tổng hợp, hóa chất cơ bản, sơn và mực, thuốc trừ sâu, sợi nhân tạo và các loại sản phẩm hóa học khác. Để phục vụ nhu cầu trong nước, 70 - 80% lượng hóa chất được nhập khẩu từ Trung Quốc, còn lại từ các nước khác. Do vậy, thị trường hóa chất nhập khẩu cũng mang lại cơ hội cho chủ tàu Việt Nam sở hữu chủng loại tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 25.000 - 26.000 DWT.

3. Thị trường mua bán tàu biển:

Theo thống kê của MB Shipbrokers vào Quý 2/2024, giá bán tàu khoảng 25.000 DWT có xu hướng tăng từ năm 2022 đến nay và dự báo sẽ tiếp tục tăng trong giai đoạn 2025 đến 2028 do nhu cầu của thị trường và áp lực từ các quy định về bảo vệ môi trường.



(Nguồn: Chemical Fleet Update Q2 2024 của MB Shipbrokers.)

Trong giai đoạn 2021 đến 2023, giá trị các tàu chở hóa chất bằng thép không gỉ đã tăng dần do nhu cầu cao và các yếu tố thị trường như xu hướng nâng cấp đội tàu để đáp ứng yêu cầu môi trường. Ví dụ, giá trị cho một tàu hóa chất loại 19.999 DWT bằng thép không gỉ 5 năm tuổi tăng từ 26,75 triệu USD năm 2021 lên 37,00 triệu USD năm 2024. Giá trị của tàu cũ trong năm 2024 tiếp tục giữ mức cao, phản ánh xu hướng thị trường tích cực với nhu cầu ổn định cho các tàu hiện đại hơn, được trang bị công nghệ mới. Giá tàu cũ vì vậy mà tiệm cận giá đóng mới. Trong khi đó, tàu đóng mới có nhiều lợi thế vượt bậc về số năm khai thác, trang thiết bị, công nghệ, chi phí bảo trì bảo dưỡng.

Oil Tanker Prices		End Year, $m					Sep
		2019	2020	2021	2022	2023	2024"
310k dwt	Resale	100.0	88.0	98.0	125.0	130.0	149.0
310k dwt	5 yrs	75.0	63.0	70.0	95.0	105.0	116.0
310k dwt	10 yrs	53.0	43.0	46.0	70.0	75.0	86.0
160k dwt	Resale	72.0	58.0	69.0	85.0	95.0	99.0
158k dwt	5 yrs	53.0	43.0	47.0	65.0	78.0	81.0
158k dwt	10 yrs	36.0	28.0	31.0	48.0	60.0	66.0
115k dwt	Resale	56.0	45.0	56.0	75.0	83.0	85.0
115k dwt	5 yrs	41.0	32.5	41.0	60.0	70.5	72.5
115k dwt	10 yrs	30.0	20.5	27.0	45.0	55.0	59.0
75k dwt	Resale	45.0	39.0	43.0	57.5	63.0	68.0
75k dwt	5 yrs	32.5	29.0	31.0	45.0	51.0	58.0
75k dwt*	10 yrs	20.0	18.0	20.0	34.0	41.0	48.0
51k dwt	Resale	40.0	36.0	39.0	47.5	53.0	58.0
51k dwt ^	5 yrs	30.0	26.0	29.0	40.0	43.5	49.0
50k dwt #	10 yrs	19.0	17.0	18.5	30.0	34.0	40.0
47k dwt	15 yrs	12.0	11.0	11.0	21.0	25.0	27.5
38k dwt	5 yrs	25.0	23.0	25.0	34.0	38.0	44.0
38k dwt	10 yrs	15.0	14.0	14.5	23.0	29.0	35.0
19.9k dwt Chem S/S'	5 yrs	20.3	24.5	26.8	31.0	34.0	37.00
SH Tanker Price Index		125.0	106.5	119.6	178.2	207.3	231.6

(Nguồn: Oil & Tanker Trades Outlook, Clarksons Research tháng 10/2024)

4. Thông tin về Người thuê tàu:

Thị trường thuê tàu vận chuyển hóa chất phân khúc 25.000 - 26.000 DWT có rất nhiều người thuê tàu, có thể điểm một số người thuê tàu có nhu cầu thuê nhiều tàu cùng thời gian thuê dài từ 01 - 03 năm như Heung-A (Korea), Womar, Aramco, Uni-Tankers…

Đồng thời, người thuê tàu cũng được phân loại theo loại hàng hóa, nhu cầu thuê vận chuyển như: Muntajat-NAO; Muntajat-Chems; Celanese-AA/AM; Sipchem-Chems; Nippon Marine-SUA; Glencore-SUA; SA Services-SUA; CP Chem-Chems; Korea Zinc-SUA; Mitsui-Caustic Soda; SK Lubricats Europe-Base Oil; Trammo-SUA; AAK-Palm oil; Aramco-PX; Chevron-Base Oil; Equate East-Chems; Equate West-Chems; Interacid-SUA; Itouchi-MEG/DEG; Kolmar-SM, Cumene, BNZ; Mitsui-Caustic Soda; SRM ECI-Chems; Suzan-Caustic Soda; Tricon-SUA; Tricon-MEG/DEG.

5. Sự cần thiết thực hiện Phương án:

a) Năng lực đội tàu và khả năng quản lý của Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (PCT):

Với nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực vận tải biển, PCT đã xây dựng được nền tảng vững chắc cả về đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp và khả năng quản lý, khai thác hiệu quả các loại tàu chuyên dụng như tàu chở hóa chất, dầu thô, LPG và hàng rời. Việc đầu tư đóng mới tàu sẽ giúp Công ty phát huy tối đa năng lực này, duy trì chi phí quản lý và vận hành ở mức hợp lý, đồng thời tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường. Thời điểm này phù hợp để Công ty đầu tư mở rộng đội tàu, khi có đủ kinh nghiệm và năng lực khai thác hiệu quả tàu mới, giúp tối ưu hóa lợi nhuận và giảm thiểu rủi ro.

b) Nhu cầu tăng trưởng của thị trường và hiệu quả khai thác tàu mới:

Hiện nay, PCT sở hữu và khai thác 04 tàu dầu sản phẩm/hóa chất dòng J19 với điều kiện kỹ thuật tốt và hiệu suất cao. Tuy nhiên, nhu cầu vận tải dầu sản phẩm và hóa chất quốc tế vẫn tiếp tục tăng mạnh, trong khi Công ty mới chỉ khai thác số lượng tàu hạn chế. Việc đóng mới giúp tàu biển được trang bị công nghệ tiên tiến, giảm tiêu thụ nhiên liệu và đáp ứng các tiêu chuẩn khí thải mới nhất, giúp tiết kiệm chi phí vận hành trong dài hạn. Tàu mới có tuổi thọ dài hơn và ít yêu cầu bảo trì trong giai đoạn đầu, giúp giảm thiểu rủi ro hỏng hóc và chi phí sửa chữa. Việc nâng cao trọng tải cũng giúp tăng khả năng chuyên chở của tàu đồng thời tiết kiệm chi phí quản lý.

Như vậy, đầu tư đóng mới tàu chở dầu/hóa chất thuộc phân khúc IMO II/III với trọng tải khoảng 25.000 - 26.000 DWT sẽ giúp Công ty mở rộng quy mô, tăng năng lực khai thác và tận dụng tối đa cơ hội trên thị trường.

6. Cơ sở lập báo cáo và triển khai Phương án:

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV ngày 17/6/2020.
- Bộ luật Hàng hải số 95/2015/QH13 của Quốc hội khoá XIII ngày 25/11/2015.
- Tham khảo các hướng dẫn về trình tự, thủ tục lập và triển khai phương đóng mới tàu biển tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
- Điều lệ hoạt động của Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.

Nhằm tiếp tục tăng số lượng tàu của Công ty để phù hợp với dự báo, định hướng, nhu cầu của khách hàng, bổ sung mở rộng quy mô tài sản nhằm gia tăng doanh thu, lợi nhuận, Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific xây dựng nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi "Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT" để trình Đại hội đồng Cổ đông/Hội đồng Quản trị phê duyệt.

CHƯƠNG II

PHẠM VI HOẠT ĐỘNG, ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT, AN TOÀN CƠ BẢN TÀU

1. Loại tàu và trọng tải tàu:

- **Tàu chở dầu thông thường (CPP):**

  + *Ưu điểm* : Giá mua ban đầu thấp, chi phí vận hành thấp hơn so với tàu chở hóa chất.

  + *Nhược điểm* : Không chở được đa dạng mặt hàng nên giảm khả năng khai thác, giá cho thuê thấp.

- **Tàu chở hóa chất:**

  + *Ưu điểm* : Chở được nhiều loại hàng, lợi thế về khai thác, giá cho thuê cao hơn so với tàu chở dầu sản phẩm (CPP);

  : Hầm hàng bằng inox nên không phải mất chi phí sơn bảo quản, duy trì tình trạng kỹ thuật trong suốt vòng đời Phương án, giảm thời gian rửa hầm hàng khi thay đổi chủng loại hàng hóa.

  + *Nhược điểm* : Giá mua ban đầu cao, chi phí vận hành, bảo dưỡng cao hơn tàu chở CPP. Nếu dùng tàu hóa chất để chở dầu sản phẩm thì tốc độ trả hàng chậm do sử dụng nhiều bơm chìm và có nhiều hầm hàng.

Sau khi xem xét ưu, nhược điểm của hai loại tàu, trên cơ sở tàu hóa chất có thể đa dạng hóa nguồn hàng phù hợp với nhiều thị trường khác nhau, tàu sau khi sở hữu 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 nên loại tàu chở hóa chất (IMO II/III) sẽ được đề xuất lựa chọn thuê. Đồng thời, từ phân tích nhu cầu của thị trường và đội tàu của PCT, tàu chở dầu sản phẩm, hóa chất (Oil/Chem) có trọng tải khoảng 25.900 DWT được đề xuất lựa chọn.

2. Nơi đóng:

Tàu đóng tại Trung Quốc hiện nay có giá thành cạnh tranh và đang ngày càng nâng cao về chất lượng, đáp ứng tốt hơn nhu cầu của thị trường tàu chở dầu và hóa chất. Trong những năm qua, ngành đóng tàu Trung Quốc đã đầu tư mạnh mẽ vào nâng cao chất lượng và công nghệ sản xuất, giúp tạo ra các tàu với chi phí đầu tư ban đầu thấp hơn nhưng vẫn đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế, bao gồm tiêu chuẩn IMO II/III cho tàu hóa chất. Mặc dù vẫn có một số lo ngại về chi phí thay thế vật tư, thiết bị và sửa chữa định kỳ cao hơn, nhưng mức giá cạnh tranh khi mua tàu mới có thể mang lại lợi ích kinh tế dài hạn, đặc biệt với sự cải tiến liên tục trong dịch vụ hậu mãi (bao gồm dịch vụ hỗ trợ kỹ thuật, bảo trì, sửa chữa, đào tạo vận hành…) và cung ứng phụ tùng (như thiết bị động cơ, thiết bị boong tàu, vật tư chuyên dụng cho tàu hóa chất…) từ các nhà máy đóng tàu lớn của Trung Quốc.

So với tàu đóng tại Nhật Bản, Hàn Quốc hoặc châu Âu, tàu đóng tại Trung Quốc ngày càng trở thành lựa chọn hợp lý cho các chủ tàu có nhu cầu cân bằng giữa chất lượng và chi phí đầu tư. Do vậy, việc chọn mua tàu đóng mới tại Trung Quốc có thể là một phương án phù hợp, tận dụng các lợi thế về giá thành và thời gian giao hàng, đặc biệt khi nhu cầu về tàu chở dầu/hóa chất tiêu chuẩn cao đang tăng trên thị trường quốc tế.

3. Phạm vi hoạt động và điều kiện kỹ thuật, an toàn tàu:

- Phạm vi khai thác/hoạt động: Không hạn chế.

- Điều kiện kỹ thuật, an toàn của tàu: Phải phù hợp với các qui định hiện hành của Luật và công ước quốc tế liên quan.

- Tàu và thiết bị trên tàu phải đảm bảo tính đồng bộ cao, hoạt động tin cậy, ổn định lâu dài và thỏa mãn đầy đủ yêu cầu, qui định của luật, công ước quốc tế liên quan cũng như các yêu cầu, qui định của Đăng kiểm, các tổ chức quốc gia, quốc tế về hàng hải và yêu cầu cơ bản của các chủ dầu (Oil Majors) lớn trên thế giới.

- Giấy chứng nhận cho tàu/liên quan đến tàu: Khi nhận bàn giao, đưa vào khai thác, tàu phải đảm bảo có đầy đủ các Giấy chứng nhận để đăng ký tàu biển cũng như để khai thác trên biển theo qui định bao gồm nhưng không giới hạn: Chính quyền treo cờ tàu, Đăng kiểm, Hội cấp bảo hiểm thuộc câu lạc bộ IG…

- Qua thực tế kinh nghiệm quản lý, vận hành, chủng loại tàu J19 của Công ty cùng với kết quả chấm điểm hiệu quả khai thác trong Hiệp hội chủ tàu (Pool) Maersk thì các tàu có đặc điểm kỹ thuật cơ bản như dưới đây có điểm khai thác ở mức tương đồng:

STT	Tiêu chí	Cụ thể
1	Tuổi tàu	Đóng mới.
2	Nơi đóng	Trung Quốc.
3	Loại tàu	SBT/IGS/IMO II/III (Oil/Chemical tanker), Double Hull.
4	Đăng kiểm	Thành viên thuộc IACS.
5	Trọng tải	Khoảng 25.900 DWT.
6	Loại hầm hàng (bao gồm két Slops)	Stainless steel (Sus 316L…).
7	Máy chính	Thuộc các hãng của Châu Âu/Nhật được sản xuất tại Trung Quốc.

Việc xây dựng kế hoạch mua tàu và các tiêu chí đánh giá lựa chọn tàu sẽ dựa trên các tiêu chí, yêu cầu cơ bản nêu trên.

CHƯƠNG III

PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ VÀ HIỆU QUẢ KINH TẾ

1. Tổng mức đầu tư Phương án:

Ở thời điểm hiện tại, với tổng mức đầu tư tối đa là 192.623.200 USD, theo khảo sát, đánh giá của phòng chức năng của Công ty, trên cơ sở các giao dịch gần đây và thông tin thu thập từ các công ty môi giới, người mua có thể giao dịch thành công tàu dầu/hóa chất đóng mới với trọng tải tàu không quá 30.000 DWT. Để tính toán hiệu quả Phương án thì tàu đóng mới có trọng tải khoảng 25.900 DWT được lấy làm cơ sở tính toán.

Công ty lập Phương án Đầu tư 04 tàu đóng mới dựa trên tổng mức đầu tư không vượt quá 192.623.200 USD tương ứng mức đầu tư không vượt quá 48.155.800 USD/tàu (*Bao gồm: Thuế, phí, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán Phương án đầu tư, lãi vay và các chi phí khác nếu có)*, cụ thể:

STT	Nội dung	Đơn giá (USD)	Tổng cộng (USD)
1	Giá đóng mới	44.825.000	179.300.000
2	Chi phí chuẩn bị thực hiện Phương án	10.000	40.000
3	Chi phí quản lý, giám sát, đăng kiểm và tư vấn	100.000	400.000
	Chi phí thuê ngoài	*50.000*	*200.000*
	Chi phí Chủ đầu tư thực hiện	*50.000*	*200.000*
4	Các hạng mục do Chủ đầu tư cung cấp	512.800	2.051.200
5	Chi phí giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán Phương án đầu tư…	100.000	400.000
6	Chi phí lãi vay được vốn hóa	2.608.000	10.432.000
	TỔNG CỘNG	**48.155.800**	**192.623.200**

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Tổng vốn đầu tư của Phương án cụ thể như sau:

STT	Nội dung	Đơn giá (USD)	Tổng cộng (USD)
1	Tổng mức đầu tư	48.155.800	192.623.200
2	Vốn vay ngân hàng (tối đa đến khoảng 80% giá mua tàu)	35.860.000	143.440.000
3	Vốn chủ sở hữu và/hoặc các nguồn vốn khác (1) - (2)	12.295.800	49.183.200

(Tỷ giá quy đổi VND/USD tạm tính: 25.500 đồng/USD)

2.1. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

Để thực hiện Phương án đầu tư này, Công ty dự kiến sử dụng 49.183.200 USD từ nguồn vốn chủ sở hữu, vốn khác hoặc thực hiện phát hành thêm cổ phiếu theo tiến độ thanh toán cho nhà máy đóng tàu.

2.2. Về 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 để thu xếp vốn cho các phươn án tàu. Đến hiện tại, PCT đã và đang làm việc với các ngân hàng có tính khả thi và cam kết cao trong việc thu xếp tín dụng là: Ngân hàng Phương Đông (OCB), TPBank, MSB, MB Bank… Giá trị cho vay đến 80% giá mua tàu, thời hạn vay đến 08 năm, tài sản đảm bảo là con tàu hình thành từ vốn vay/các khoản bảo đảm khác (hợp đồng tiền gửi, dòng tiền kinh doanh…). Theo các thông báo chủ trương tài trợ vốn của các ngân hàng thì lãi suất cho vay bằng VND (đã bao gồm các loại phí liên quan) dao động từ 6,5% - 9%/năm tùy thuộc vào thời điểm giải ngân. Sau khi Phương án được phê duyệt, các ngân hàng sẽ triển khai phê duyệt tín dụng chính thức.

Để đảm bảo tính khả thi thận trọng của Phương 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 Báo cáo nghiên cứu khả thi này, thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

- Đồng tiền nhận nợ: VND/USD, trong trường hợp không thu xếp được vốn USD thì Phương án dự phòng là vay VND trong nước.
- Lãi suất cho vay lấy mức trung bình của các bản chào là 7,2%/năm cộng thêm dự phòng biến động lãi suất thì lấy mức 8,0%/năm (bao gồm lãi vay và các khoản phí quy đổi).
- Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 8 năm.
- Tài sản đảm bảo: Thế chấp tài sản là con tàu đầu tư, nguồn thu từ việc khai thác con tàu và các tài sản khác theo thông lệ/yêu cầu của ngân hàng tài trợ Phương án.

Sau khi Báo cáo nghiên cứu khả thi được Đại hội đồng Cổ đổng thông qua chủ trương và HĐQT phê duyệt, Công ty sẽ tiếp tục làm việc với các ngân hàng để có Phương án tài trợ chính thức với mức lãi suất cạnh tranh nhất. Trên cơ sở đó, các thông số vay vốn sẽ được chính xác hóa để trình HĐQT xem xét lựa chọn ngân hàng thu xếp vốn tối ưu nhất cho Phương án.

3. Kế hoạch khai thác, doanh thu, chi phí:

Kế hoạch khai thác, doanh thu, chi phí dưới đây được tính toán đối với 01 tàu.

3.1. Kế hoạch khai thác:

- Lộ trình khai thác: tập trung khai thác tuyến quốc tế theo hình thức tối ưu nhất. Trong đó, hình thức cho thuê định hạn (TC) hoặc khai thác trong Pool được áp dụng để tính toán hiệu quả Phương án.

- Thời gian khai thác trung bình trong năm:

  + Các năm tàu không dừng sửa chữa IS/SS: 355 - 360 ngày/năm.

  + Vào các năm có kỳ sửa chữa IS/SS: 340 - 345 ngày/năm.

- Thời gian khai thác tối đa: 25 năm nếu là tàu đóng mới (dựa theo độ tuổi trung bình được các Terminal/Người thuê tàu và các yêu cầu chào tàu vận chuyển đối với loại tàu Oil/Chem thì cơ bản được chấp thuận đến 25 tuổi vào nhận/trả hàng).

3.2. Kế hoạch doanh thu:

Thực tế giá cho thuê TC/Pool theo báo cáo từ các nhà môi giới lớn trên thị trường, đối chiếu với hiệu quả khai thác tàu (TCE) của dòng tàu J19 mà Công ty đang sở hữu, mức hiệu quả đạt được nếu khai thác tàu đóng mới trọng tải khoảng 25.900 DWT sẽ đạt từ 24.000 - 25.000 USD/ngày. Tuy nhiên, trên nguyên tắc thận trọng, phòng ngừa các rủi ro không thể lường trước của thị trường, Công ty PCT tính toán doanh thu trong phương án khai thác cho thuê TC/Pool như sau:

- TC/Pool năm thứ 1 đến năm thứ 5 của Phương án là: 22.800 USD/ngày, tương ứng 95% trung bình giá cước TC/Pool 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- TC/Pool năm thứ 6 đến năm thứ 10 của Phương án là: 21.600 USD/ngày, tương ứng 90% trung bình giá cước TC/Pool 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- TC/Pool năm thứ 11 đến hết năm thứ 15 của Phương án là: 20.400 USD/ngày tương ứng 85% giá cước TC/Pool 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- Giá cho thuê TC/Pool từ năm thứ 16 đến hết năm thứ 20 của Phương án là: 19.200 USD/ngày tương đương tương ứng 80% giá cước TC/Pool 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- Giá cho thuê TC/Pool từ năm thứ 21 đến hết năm thứ 25 của Phương án là: 18.000 USD/ngày tương đương tương ứng 80% giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson).

3.3. Kế hoạch chi phí hoạt động (Opex):

Chi phí hoạt động cho tàu dự kiến dựa trên cơ sở thực tế đã quản lý kỹ thuật tàu Goby và tàu Orion, đồng thời tham khảo chi phí của một số chủ tàu và trên cơ sở xây dựng chi phí của Công ty như sau:

STT	Hạng mục	Ngân sách (USD)	
		Năm	Ngày
1	Thuyền viên	664.240	1.820
2	Vật tư phụ tùng, sửa chữa & kiểm định	240.000	658
3	Dầu nhờn (LO)	150.000	411
4	Chi phí sửa chữa lớn (docking)	233.920	641
5	Bảo hiểm	187.634	514
6	Thiết bị an toàn, bảo hộ, ấn phẩm	23.000	63
7	Phí quản lý KT/TM & khác	27.700	76
	OPEX :	**1.526.494**	**4.182**
1	Khấu hao	3.210.387	8.796
2	Chi phí lãi vay	2.733.465	7.489
3	Chi phí tài chính khác	627.550	1.719
	CAPEX :	**6.571.402**	**18.004**
1	Chi phí quản lý phân bổ	100.000	274
	FIXCOST	**8.197.896**	**22.460**

3.4. Dự kiến giá bán thanh lý tàu:

Theo các cập nhật, báo cáo thống kê về giá tàu thanh lý của các nhà môi giới hàng đầu như Clarkson Research, Athennia and Seoulline Shipbrokers đối với loại tàu dầu/hóa chất tại các thị trường phá dỡ hàng đầu là Pakistan, Bangladesh và Ấn Độ thì giá thanh lý tàu bình quân 10 năm gần nhất (2013 - 2023) cụ thể như sau:

Tanker scrap (USD/Tấn)												
NĂM	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**Bình quân**
PAKISTAN							355	415	590	525	535	**484**
BANGLADESH	430	455	295	295	435	425	385	410	605	510	510	**432**
ẤN ĐỘ	440	460	305	290	435	425	360	405	565	535	510	**430**
Bình quân 3 thị trường												**431**

Nguồn: Clarksons tháng 12/2023

Đối với tàu 25.900 DWT là tàu có hầm hàng Inox, giá bán sắt vụn thường cao hơn 15-20% so với mức bình quân 431 USD/LTD của tàu chở dầu/hóa chất thông thường, tương đương 495 - 517 USD/LTD. Tuy nhiên, để đảm bảo tính thận trọng trong xây dựng Báo cáo nghiên cứu khả thi Phương án đầu tư tàu với thời điểm thu hồi của Phương án còn dài, dự kiến giá sắt vụn thanh lý áp dụng cho Phương án được tính với giá thanh lý theo

mức bình quân 10 năm thống kê tại 3 thị trường cho loại tàu tanker. Trọng tải tịnh (lightship) của tàu J19 nằm trong khoảng từ 5.100 - 5.600 LTD, để thận trọng, lựa chọn lightship của loại tàu này là 5.500 LTD.

Giá trị thanh lý tàu: 5.500 LTD x 431 USD/tấn = 2.370.500 USD.

3.5. Khấu hao, thuế thu nhập DN và suất chiết khấu:

3.5.1. Khấu hao:

Căn cứ Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25/4/2013 của Bộ Tài chính về hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định, thời gian khấu hao của Phương án tối đa là 15 năm. Trong Phương án tàu đóng mới, thời gian khấu hao của Phương án là 15 năm.

3.5.2. Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp: 20%/năm.

3.5.3. Suất chiết khấu và chênh lệch tỉ giá của Phương án trong trường hợp vay USD:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kì vọng 10,0%/năm.
- Vốn vay từ ngân hàng có chi phí sử dụng vốn 8,0%/năm.
- Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển, tàng trữ dầu khí: 1,0%.
- Bảng tính dòng tiền và hiệu quả kinh tế của Phương án này lập bằng USD cho cả doanh thu và chi phí.

STT	Vốn đầu tư	48.155.800	Lãi suất
1	Vốn chủ sở hữu	12.295.800	10,0%
2	Vốn vay	35.860.000	8,0%
WACC = [(VCSH/VĐT) x LS kỳ vọng] + [(Vốn vay/VĐT) x LS vay] x (1 - Thuế TNDN)			**7,32%**
	+ Hệ số rủi ro tính cho Phương án trong lĩnh vực vận chuyển		**1,0%**

3.6 Tổng hợp các thông số tính toán Phương án:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	Giá trị	Ghi chú
I	**THÔNG SỐ**			
1	Tổng giá trị đầu tư	USD	48.155.800	
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:			
	Vốn chủ sở hữu	USD	12.295.800	
	Vốn vay ~ 80% Giá mua tàu	USD	35.860.000	
3	Lãi suất vay ngân hàng	%/năm	8,0%	Phụ lục
4	Thời gian vay	năm	8	""
5	Kỳ trả nợ gốc	kỳ/năm	4	""
6	Chênh lệch tỷ giá	%/năm	2,0%	*Vay ngoại tệ*

7	Hệ số chiết khấu Phương án	%	8,32%	
8	Tuổi tàu : 0 năm	năm	0	
9	Vòng đời khai thác tàu	năm	25	
10	Số năm khai thác	năm	25	
11	Số ngày khai thác, dừng tàu			
	Ngày khai thác bình quân	*ngày/năm*	353	
	Ngày dừng S/C và offhire T/mại bình quân	*ngày/năm*	3	
	Ngày dừng sửa chữa tại năm có IS/SS	*ngày/năm*	20	
12	Thời gian khấu hao	Năm	15	
13	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20%	
II	**DOANH THU**			
1	Giá cho thuê định hạn (T/C)/Pool			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho năm thứ: 1 - 5	*USD/ngày*	22.800	
	+ Đơn giá áp dụng cho năm thứ: 6 - 10	*USD/ngày*	21.600	
	+ Đơn giá áp dụng cho năm thứ: 11 - 15	*USD/ngày*	20.400	
	+ Đơn giá áp dụng cho năm thứ: 16 - 20	*USD/ngày*	19.200	
	+ Đơn giá áp dụng cho năm thứ: 20 - 25	*USD/ngày*	18.000	
2	TSCĐ thanh lý (431 USD x 5.500 LDT)	USD	2.370.500	
	Tải trọng tàu (lightship)		*5.500*	
	Giá thanh lý	USD	*431*	
III	**CHI PHÍ**			
1	Chi phí hoạt động/Opex *(Vật tư, phụ tùng, sửa chữa, thuyền viên, bảo hiểm,...)*			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ: 1	USD/ngày	4.182	
2	Chi phí vốn Capex + Chi phí quản lý *(năm thứ 1)*	USD/ngày	18.278	Phụ lục

4. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế Phương án:

Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính của Phương án đầu tư đối với 01 tàu trong bảng sau:

STT	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư	USD	48.155.800
2	Suất thu lợi nội tại (IRRmin)	%	8,32
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	4.113.320
4	Suất thu lợi nội tại (IRR) Phương án	%	9,47
5	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	5.281.123
6	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,72

5. Đánh giá và quản trị rủi ro Phương án:

Theo dự báo nguồn cung tàu dầu/hóa chất 19.000 - 25.000 DWT có hầm hàng là thép không gỉ tiếp tục khan hiếm trong thời gian tới, trong khi giá cước cho thuê tàu dự báo sẽ duy trì ở mức tốt trong thời gian tới sẽ là cơ hội để triển khai đầu tư mua tàu.

Chi phí Opex: Những rủi ro liên quan đến chi phí Opex đã được tính toán tăng 1% sau mỗi năm đưa tàu vào khai thác và thể hiện ở bảng phân tích của Phương án như trên và tại phụ lục đính kèm.

Giá cước: Thị trường vận tải quốc tế đã gia tăng đáng kể sau giai đoạn đại dịch Covid-19. Giá cước vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất hiện cũng đã tăng đáng kể và dự báo tiếp tục tăng trong các năm tiếp theo cho đến 2027 dựa trên dự báo của các công ty môi giới tàu uy tín như Clarkson, Maersk và Wormar Pool. Do vậy, việc lấy 95% - 80% giá cước trung bình của của Clarkson và TC/Pool 03 năm (2024 - 2026) của Maersk áp cho các năm đầu của Phương án để tính toán hiệu quả Phương án là đã tính đến các rủi ro phát sinh.

Chi phí chênh lệch tỷ giá: Chi phí chênh lệch tỷ giá đánh giá lại số dư nợ vay là 2%/năm. Trong trường hợp vay vốn bằng VND sẽ không áp dụng chi phí chênh lệch tỷ giá.

Lãi suất: Rủi ro về lãi suất đã được kiểm soát đáng kể do Phương án đã ước tính dựa trên mức lãi suất vay USD là 8,0%/năm (bao gồm lãi vay và các khoản phí quy đổi).

CHƯƠNG IV

KẾT LUẬN & KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở các nghiên cứu, đánh giá báo cáo nghiên cứu khả thi được trình bày ở trên **"Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT"** có tính khả thi, đảm bảo hiệu quả kinh tế, khả năng trả nợ vay, mang lại doanh thu và lợi nhuận bền vững cho Công ty PCT. Qua đó, Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét phê duyệt Báo cáo Nghiên cứu khả thi Phương án Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT như sau:

- **Tên Phương án**: Đầu tư đóng mới 04 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 25.900 DWT.
- **Chủ đầu tư** : Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.
- **Loại tàu** : Tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất.
- **Trọng tải** : Khoảng 25.900 DWT.
- **Nơi đóng** : Trung Quốc.
- **Hình thức đầu tư**: Tàu đóng mới.
- **Tổng mức đầu tư**: Không vượt quá 48.155.800 USD/tàu.
- **Nguồn vốn cho Phương án**: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 80% giá trị mua tàu.
- **Hiệu quả kinh tế của Chủ đầu tư được tính toán đối với 01 tàu không thấp hơn:**

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	5.281.123
2	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,72

- **Thời gian triển khai đầu tư:** Dự kiến bắt đầu vào năm 2025.

Trân trọng kính trình.

BẢNG TÍNH HIỆU QUẢ KINH TẾ PHƯƠNG ÁN ĐÓNG MỚI TÀU DẦU CHỞ DẦU/HÓA CHẤT TRỌNG TẢI 25.900 DWT

Giá trị đầu tư	**48.155.800**																									
Vốn vay ~ 80% Giá mua tàu	35.860.000																									
Vốn đầu tư của CSH	12.295.800																									
TÍNH TOÁN		**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**24**	**25**
DOANH THU		**7.853.220**	**7.853.220**	**7.389.180**	**7.853.220**	**7.389.180**	**7.436.340**	**7.436.340**	**6.995.460**	**7.436.340**	**6.995.460**	**7.019.460**	**7.019.460**	**6.601.740**	**7.019.460**	**6.601.740**	**6.602.580**	**6.602.580**	**6.208.020**	**6.602.580**	**6.208.020**	**6.185.700**	**6.185.700**	**5.814.300**	**6.185.700**	**8.463.350**
TCE (usd/ngày)		21.815	21.815	21.733	21.815	21.733	20.657	20.657	20.575	20.657	20.575	19.499	19.499	19.417	19.499	19.417	18.341	18.341	18.259	18.341	18.259	17.183	17.183	17.101	17.183	17.163
Ngày khai thác		360	360	340	360	340	360	360	340	360	340	360	360	340	360	340	360	360	340	360	340	360	360	340	360	355
TSCĐ thanh lý (431 USD x 5.500 LDT)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.370.500
CHI PHÍ		**8.197.896**	**7.757.708**	**7.317.423**	**6.877.043**	**6.436.566**	**5.995.993**	**5.555.323**	**5.114.557**	**4.898.680**	**4.905.971**	**4.913.166**	**4.920.265**	**4.927.268**	**4.934.174**	**4.940.984**	**1.741.400**	**1.753.639**	**1.765.878**	**1.778.117**	**1.790.356**	**1.802.595**	**1.814.834**	**1.827.073**	**1.839.312**	**1.851.551**
1. Chi phí hoạt động		1.526.494	1.534.556	1.542.521	1.550.391	1.558.164	1.565.841	1.573.421	1.580.905	1.588.293	1.595.584	1.602.780	1.609.879	1.616.881	1.623.787	1.630.597	1.641.400	1.653.639	1.665.878	1.678.117	1.690.356	1.702.595	1.714.834	1.727.073	1.739.312	1.751.551
2. Chi phí khấu hao	15 năm	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	3.210.387	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Chi phí lãi vay	8,00%	2.733.465	2.374.865	2.016.265	1.657.665	1.299.065	940.465	581.865	223.265	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. CLTG (usd/vnd)	2%	627.550	537.900	448.250	358.600	268.950	179.300	89.650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Chi phí quản lý phân bổ	274	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
6. Chi phí khác của Tàu		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lãi / lỗ trước thuế		**(344.676)**	**95.512**	**71.757**	**976.177**	**952.614**	**1.440.347**	**1.881.017**	**1.880.903**	**2.537.660**	**2.089.489**	**2.106.294**	**2.099.195**	**1.674.472**	**2.085.286**	**1.660.756**	**4.861.180**	**4.848.941**	**4.442.142**	**4.824.463**	**4.417.664**	**4.383.105**	**4.370.866**	**3.987.227**	**4.346.388**	**6.611.799**
Thuế TNDN : 20%		-	19.102	14.351	195.235	190.523	288.069	376.203	376.181	507.532	417.898	421.259	419.839	334.894	417.057	332.151	972.236	969.788	888.428	964.893	883.533	876.621	874.173	797.445	869.278	1.322.360
Lãi / lỗ sau thuế		**(344.676)**	**76.410**	**57.405**	**780.942**	**762.091**	**1.152.278**	**1.504.814**	**1.504.722**	**2.030.128**	**1.671.591**	**1.685.035**	**1.679.356**	**1.339.578**	**1.668.229**	**1.328.605**	**3.888.944**	**3.879.153**	**3.553.714**	**3.859.570**	**3.534.131**	**3.506.484**	**3.496.693**	**3.189.782**	**3.477.111**	**5.289.439**
Capex (usd/ngày)		*18.278*	*17.050*	*15.822*	*14.594*	*13.365*	*12.137*	*10.909*	*9.681*	*9.070*	*9.070*	*9.070*	*9.070*	*9.070*	*9.070*	*9.070*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*	*274*
Fixcost (usd/ngày)		*22.460*	*21.254*	*20.048*	*18.841*	*17.634*	*16.427*	*15.220*	*14.012*	*13.421*	*13.441*	*13.461*	*13.480*	*13.499*	*13.518*	*13.537*	*4.771*	*4.804*	*4.838*	*4.872*	*4.905*	*4.939*	*4.972*	*5.006*	*5.039*	*5.073*
DỰ ÁN	**8,32%**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DÒNG TIỀN																										
Dòng tiền ra (-)	(48.155.800)	(1.626.494)	(1.653.658)	(2.472.873)	(1.845.626)	(2.898.687)	(1.953.910)	(2.049.624)	(2.913.086)	(2.195.825)	(3.203.482)	(2.124.038)	(2.129.718)	(2.947.776)	(2.140.845)	(3.202.749)	(2.713.636)	(2.723.427)	(3.590.306)	(2.743.010)	(3.863.889)	(2.679.216)	(2.689.007)	(3.600.518)	(2.708.589)	(3.173.911)
+ Chi phí đầu tư ban đầu	(48.155.800)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Chi phí dự án gồm thuế TNDN	-	(1.626.494)	(1.653.658)	(1.656.873)	(1.845.626)	(1.848.687)	(1.953.910)	(2.049.624)	(2.057.086)	(2.195.825)	(2.113.482)	(2.124.038)	(2.129.718)	(2.051.776)	(2.140.845)	(2.062.749)	(2.713.636)	(2.723.427)	(2.654.306)	(2.743.010)	(2.673.889)	(2.679.216)	(2.689.007)	(2.624.518)	(2.708.589)	(3.173.911)
+ Chi phí dự án docking	-	-	-	(816.000)	-	(1.050.000)	-	-	(856.000)	-	(1.090.000)	-	-	(896.000)	-	(1.140.000)	-	-	(936.000)	-	(1.190.000)	-	-	(976.000)	-	-
+ Chi phí dự án tài chính & khác	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dòng tiền vào (+)	-	8.087.140	8.087.140	7.623.100	8.087.140	7.623.100	7.670.260	7.670.260	7.229.380	7.670.260	7.229.380	7.253.380	7.253.380	6.835.660	7.253.380	6.835.660	6.836.500	6.836.500	6.441.940	6.836.500	6.441.940	6.419.620	6.419.620	6.048.220	6.419.620	8.697.270
+ Chi phí phân bổ docking	-	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920		233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	
+ Chi phí phân bổ khác	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dòng ngân lưu thuần	(48.155.800)	6.460.646	6.433.482	5.150.227	6.241.514	4.724.413	5.716.350	5.620.636	4.316.294	5.474.435	4.025.898	5.129.342	5.123.662	3.887.884	5.112.535	3.632.911	4.122.864	4.113.073	2.851.634	4.093.490	2.578.051	3.740.404	3.730.613	2.447.702	3.711.031	5.523.359
Dòng ngân lưu chiết khấu	(48.155.800)	5.964.452	5.483.214	4.052.379	4.533.860	3.168.259	3.539.045	3.212.531	2.277.548	2.666.799	1.810.540	2.129.618	1.963.881	1.375.759	1.670.168	1.095.653	1.147.920	1.057.240	676.699	896.789	521.414	698.400	643.073	389.523	545.210	749.147
Thu nhập thuần lũy kế chiết khấu	(48.155.800)	(42.191.348)	(36.708.135)	(32.655.756)	(28.121.895)	(24.953.637)	(21.414.591)	(18.202.061)	(15.924.513)	(13.257.714)	(11.447.174)	(9.317.556)	(7.353.675)	(5.977.916)	(4.307.748)	(3.212.095)	(2.064.175)	(1.006.934)	(330.235)	566.554	1.087.967	1.786.367	2.429.440	2.818.963	3.364.173	4.113.320
CHỈ TIÊU DỰ ÁN																										
Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	**4.113.320**																									
Suất sinh lời nội bộ của dự án IRR	**9,47%**																									
Thời gian hoàn vốn	**18 năm 4 th**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,37	-	-	-	-	-	-	-
CHỦ ĐẦU TƯ	**8,32%**																									
Thu nhập thuần của chủ đầu tư	(12.295.800)	(755.319)	(423.884)	(1.348.538)	101.348	(1.057.152)	293.385	556.270	(389.471)	5.474.435	4.025.898	5.129.342	5.123.662	3.887.884	5.112.535	3.632.911	4.122.864	4.113.073	2.851.634	4.093.490	2.578.051	3.740.404	3.730.613	2.447.702	3.711.031	5.523.359
Thu nhập thuần chiết khấu của chủ đầu tư	(12.295.800)	(697.309)	(361.273)	(1.061.077)	73.620	(708.941)	181.637	317.942	(205.509)	2.666.799	1.810.540	2.129.618	1.963.881	1.375.759	1.670.168	1.095.653	1.147.920	1.057.240	676.699	896.789	521.414	698.400	643.073	389.523	545.210	749.147
Thu nhập thuần cộng dồn của chủ đầu tư	(12.295.800)	(12.993.109)	(13.354.382)	(14.415.459)	(14.341.839)	(15.050.780)	(14.869.143)	(14.551.201)	(14.756.710)	(12.089.911)	(10.279.371)	(8.149.753)	(6.185.872)	(4.810.113)	(3.139.945)	(2.044.292)	(896.372)	160.869	837.568	1.734.357	2.255.771	2.954.170	3.597.243	3.986.766	4.531.976	5.281.123
CHỈ TIÊU CHỦ ĐẦU TƯ																										
Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	**5.281.123**																									
Suất sinh lời nội bộ của dự án ROE	**10,72%**																									
Thời gian hoàn vốn	**16 năm 10 th**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,85	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CÂN ĐỐI THU CHI		(1.616.789)	(1.195.704)	(1.214.708)	(491.172)	(510.022)	(119.835)	232.700	232.609	5.240.515	4.881.978	4.895.422	4.889.742	4.549.964	4.878.615	4.538.991	3.888.944	3.879.153	3.553.714	3.859.570	3.534.131	3.506.484	3.496.693	3.189.782	3.477.111	5.289.439
Khấu hao + LNST & Lãi vay		5.599.176	5.661.662	5.284.057	5.648.994	5.271.543	5.303.130	5.297.066	4.938.374	5.240.515	4.881.978	4.895.422	4.889.742	4.549.964	4.878.615	4.538.991	3.888.944	3.879.153	3.553.714	3.859.570	3.534.131	3.506.484	3.496.693	3.189.782	3.477.111	5.289.439
Nghĩa vụ trả nợ gốc vay	8 năm	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	(4.482.500)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nghĩa vụ trả nợ lãi vay		(2.733.465)	(2.374.865)	(2.016.265)	(1.657.665)	(1.299.065)	(940.465)	(581.865)	(223.265)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nghĩa vụ trả nợ lãi vay (áp dụng swap)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TCE		**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**24**	**25**
Số ngày trong năm	**365**																									
Số ngày dừng Docking năm có IS/SS	**20**	-	-	20	-	20	-	-	20	-	20	-	-	20	-	20	-	-	20	-	20	-	-	20	-	-
Số ngày offhire thương mại & sửa chữa khác	**75**	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	10
Số ngày vận doanh	**8.815**	**360**	**360**	**340**	**360**	**340**	**360**	**360**	**340**	**360**	**340**	**360**	**360**	**340**	**360**	**340**	**360**	**360**	**340**	**360**	**340**	**360**	**360**	**340**	**360**	**355**
Đơn giá cho thuê T/C / ngày		**22.800**	**22.800**	**22.800**	**22.800**	**22.800**	**21.600**	**21.600**	**21.600**	**21.600**	**21.600**	**20.400**	**20.400**	**20.400**	**20.400**	**20.400**	**19.200**	**19.200**	**19.200**	**19.200**	**19.200**	**18.000**	**18.000**	**18.000**	**18.000**	**18.000**
Tổng tiền cho thuê TC		**8.208.000**	**8.208.000**	**7.752.000**	**8.208.000**	**7.752.000**	**7.776.000**	**7.776.000**	**7.344.000**	**7.776.000**	**7.344.000**	**7.344.000**	**7.344.000**	**6.936.000**	**7.344.000**	**6.936.000**	**6.912.000**	**6.912.000**	**6.528.000**	**6.912.000**	**6.528.000**	**6.480.000**	**6.480.000**	**6.120.000**	**6.480.000**	**6.390.000**
Chi phí bunker		6.000	6.000	30.000	6.000	30.000	6.000	6.000	30.000	6.000	30.000	6.000	6.000	30.000	6.000	30.000	6.000	6.000	30.000	6.000	30.000	6.000	6.000	30.000	6.000	12.000
Chi phí Broker	3,50%	287.280	287.280	271.320	287.280	271.320	272.160	272.160	257.040	272.160	257.040	257.040	257.040	242.760	257.040	242.760	241.920	241.920	228.480	241.920	228.480	226.800	226.800	214.200	226.800	223.650
Chi phí khác		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Tổng chi phí khai thác		**354.780**	**354.780**	**362.820**	**354.780**	**362.820**	**339.660**	**339.660**	**348.540**	**339.660**	**348.540**	**324.540**	**324.540**	**334.260**	**324.540**	**334.260**	**309.420**	**309.420**	**319.980**	**309.420**	**319.980**	**294.300**	**294.300**	**305.700**	**294.300**	**297.150**
TCE / ngày khai thác	***19.468***	**21.815**	**21.815**	**21.733**	**21.815**	**21.733**	**20.657**	**20.657**	**20.575**	**20.657**	**20.575**	**19.499**	**19.499**	**19.417**	**19.499**	**19.417**	**18.341**	**18.341**	**18.259**	**18.341**	**18.259**	**17.183**	**17.183**	**17.101**	**17.183**	**17.163**
Đơn giá & định mức bunker tàu :																										
Giá nhiên liệu quốc tế : IFO (usd/tấn)	*600*																									
Giá nhiên liệu quốc tế : MGO (usd/tấn)	*800*	*Chi phí Bunker:*																								
Định mức tiêu thụ máy chính (tấn FO/ngày)	*18,0*	*(1) Năm không dock : d/m máy đèn * giá MGO * số ngày offhire TM & S/C*																								
Định mức tiêu thụ máy đèn (tấn MGO/ngày)	*1,5*																									
Số ngày Mob tàu docking (ngày)	*2,0*	*(2) Năm có Dock : (d/m máy đèn * đơn giá MGO * số ngày offhire TM & S/C) + (số ngày*																								

OPEX		**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**24**	**25**
Số ngày trong năm	365																									
Tuổi tàu : 0 năm	0,0																									
OPEX (usd/day)	4.182	4.182	4.204	4.226	4.248	4.269	4.290	4.311	4.331	4.351	4.371	4.391	4.411	4.430	4.449	4.467	4.497	4.531	4.564	4.598	4.631	4.665	4.698	4.732	4.765	4.799
+ Từ năm 3 tuổi (tăng 1% sau mỗi năm)		*100%*	*101%*	*102%*	*103%*	*104%*	*105%*	*106%*	*107%*	*108%*	*109%*	*110%*	*111%*	*112%*	*113%*	114%	*115%*	*116%*	*117%*	*118%*	*119%*	*120%*	*121%*	*122%*	*123%*	124%
CHI PHÍ HÀNG NĂM		**1.526.494**	**1.534.556**	**1.542.521**	**1.550.391**	**1.558.164**	**1.565.841**	**1.573.421**	**1.580.905**	**1.588.293**	**1.595.584**	**1.602.780**	**1.609.879**	**1.616.881**	**1.623.787**	**1.630.597**	**1.641.400**	**1.653.639**	**1.665.878**	**1.678.117**	**1.690.356**	**1.702.595**	**1.714.834**	**1.727.073**	**1.739.312**	**1.751.551**
Thuyền viên	664.240	664.240	670.882	677.525	684.167	690.810	697.452	704.094	710.737	717.379	724.022	730.664	737.306	743.949	750.591	757.234	763.876	770.518	777.161	783.803	790.446	797.088	803.730	810.373	817.015	823.658
Vật tư, phụ tùng; Sửa chữa; Kiểm định	240.000	240.000	242.400	244.800	247.200	249.600	252.000	254.400	256.800	259.200	261.600	264.000	266.400	268.800	271.200	273.600	276.000	278.400	280.800	283.200	285.600	288.000	290.400	292.800	295.200	297.600
Dầu nhờn (LO)	150.000	150.000	151.500	153.000	154.500	156.000	157.500	159.000	160.500	162.000	163.500	165.000	166.500	168.000	169.500	171.000	172.500	174.000	175.500	177.000	178.500	180.000	181.500	183.000	184.500	186.000
Sửa chữa lớn (Dock SS/IS)	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920	233.920
Bảo hiểm	187.634	187.634	184.646	181.563	178.383	175.106	171.734	168.265	164.699	161.038	157.280	153.426	149.475	145.428	141.285	137.046	136.799	137.989	139.178	140.368	141.557	142.747	143.936	145.126	146.316	147.505
Thiết bị an toàn, ấn phẩm	23.000	23.000	23.230	23.460	23.690	23.920	24.150	24.380	24.610	24.840	25.070	25.300	25.530	25.760	25.990	26.220	26.450	26.680	26.910	27.140	27.370	27.600	27.830	28.060	28.290	28.520
Phí quản lý kỹ thuật/Thương mại	27.700	27.700	27.977	28.254	28.531	28.808	29.085	29.362	29.639	29.916	30.193	30.470	30.747	31.024	31.301	31.578	31.855	32.132	32.409	32.686	32.963	33.240	33.517	33.794	34.071	34.348
Chi phí khác của Tàu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DOCKING		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Tuổi tàu : 0 năm	0,0																									
+ Từ năm 3 tuổi (tăng 1% sau mỗi năm)	-	100%	101%	102%	103%	104%	105%	106%	107%	108%	109%	110%	111%	112%	113%	114%	115%	116%	117%	118%	119%	120%	121%	122%	123%	124%
DOCK SS/IS CÁC KỲ	-	-	-	**816.000**	-	**1.050.000**	-	-	**856.000**	-	**1.090.000**	-	-	**896.000**	-	**1.140.000**	-	-	**936.000**	-	**1.190.000**	-	-	**976.000**	-	-
Chi phí SS phân bổ 2,5 năm Chi phí IS phân bổ 2,5 năm	-	-	-	-	-	-	*420.000*	*420.000*	*210.000*	-	*218.000*	*436.000*	*436.000*	-	-	*228.000*	*456.000*	*456.000*	-	-	*238.000*	*476.000*	*476.000*	-	-	-
Phân bổ từ năm phát sinh dock đầu tiên Đồng	-	-	-	*163.200*	*326.400*	*326.400*	-	-	*171.200*	*342.400*	*342.400*	-	-	*358.400*	*358.400*	*179.200*	-	-	*374.400*	*374.400*	*187.200*	-	-	*390.400*	*390.400*	*195.200*
	379.692	**-**	**-**	**163.200**	**326.400**	**326.400**	**420.000**	**420.000**	**381.200**	**342.400**	**560.400**	**436.000**	**436.000**	**358.400**	**358.400**	**407.200**	**456.000**	**456.000**	**374.400**	**374.400**	**425.200**	**476.000**	**476.000**	**390.400**	**390.400**	**195.200**
tiền phát sinh Docking +/-		**233.920**	**233.920**	**(582.080)**	**233.920**	**(816.080)**	**233.920**	**233.920**	**(622.080)**	**233.920**	**(856.080)**	**233.920**	**233.920**	**(662.080)**	**233.920**	**(906.080)**	**233.920**	**233.920**	**(702.080)**	**233.920**	**(956.080)**	**233.920**	**233.920**	**(742.080)**	**233.920**	**233.920**

INSURANCE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Giá trị Tài sản đầu năm (GTCL)		48.155.800	44.945.413	41.735.027	38.524.640	35.314.253	32.103.867	28.893.480	25.683.093	22.472.707	19.262.320	16.051.933	12.841.547	9.631.160	6.420.773	3.210.387	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Giá trị Tài sản tính phí H&M		48.155.800	44.945.413	41.735.027	38.524.640	35.314.253	32.103.867	28.893.480	25.683.093	22.472.707	19.262.320	16.051.933	12.841.547	9.631.160	6.420.773	3.210.387	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500	2.370.500
+ Tỷ lệ phí H&M (%)	0,15%																									
+ Đơn giá phí P&I (USD/MT)	9,00																									
Gross Tấn	12.000																									
Bảo hiểm		**187.634**	**182.818**	**178.003**	**173.187**	**168.371**	**163.556**	**158.740**	**153.925**	**149.109**	**144.293**	**139.478**	**134.662**	**129.847**	**125.031**	**120.216**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**	**118.956**
Thân tàu (H&M)	*38.525*	*72.234*	*67.418*	*62.603*	*57.787*	*52.971*	*48.156*	*43.340*	*38.525*	*33.709*	*28.893*	*24.078*	*19.262*	*14.447*	*9.631*	*4.816*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*	*3.556*
P&I	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*	*108.000*
Crews	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*	*2.400*
Tranh chấp	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*	*5.000*

VAY		1	2	3	4	5	6	7
Vốn vay ~ 80% Giá mua tàu	35.860.000							
Thời gian vay	8							
Lãi suất vay ngân hàng	8,00%							
Số ngày tính lãi	365							
Kỳ trả nợ gốc	4							
Số tiền gốc vay trả hàng năm		**4.482.500**	**4.482.500**	**4.482.500**	**4.482.500**	**4.482.500**	**4.482.500**	**4.482.500**
Số dư nợ gốc Vay kỳ 1		*34.739.375*	*30.256.875*	*25.774.375*	*21.291.875*	*16.809.375*	*12.326.875*	*7.844.375*
Số dư nợ gốc Vay kỳ 2		*33.618.750*	*29.136.250*	*24.653.750*	*20.171.250*	*15.688.750*	*11.206.250*	*6.723.750*
Số dư nợ gốc Vay kỳ 3		*32.498.125*	*28.015.625*	*23.533.125*	*19.050.625*	*14.568.125*	*10.085.625*	*5.603.125*
Số dư Nợ gốc vay cuối năm		**31.377.500**	**26.895.000**	**22.412.500**	**17.930.000**	**13.447.500**	**8.965.000**	**4.482.500**
Số tiền lãi vay trả hàng năm		**2.733.465**	**2.374.865**	**2.016.265**	**1.657.665**	**1.299.065**	**940.465**	**581.865**
Chênh lệch tỷ giá	2,00%							
CLTG thanh toán, swap (usd/vnd)		**627.550**	**537.900**	**448.250**	**358.600**	**268.950**	**179.300**	**89.650**

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**
Số: 25/TTr-PCT-HĐQT	*TP. Hồ Chí Minh, ngày 29 tháng 11 năm 2024*

TỜ TRÌNH

V/v: Miễn nhiệm thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2023 - 2028

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific.

- *Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa 14, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 17/6/2020;*
- *Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Biển Global Pacific;*
- *Căn cứ Đơn từ nhiệm của Ông Phạm Xuân Quang ngày 03/10/2024.*

Vừa qua, Hội đồng quản trị nhận được Đơn từ nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị của Ông Phạm Xuân Quang vào ngày 03/10/2024.

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 miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2023 - 2028 đối với Ông Phạm Xuân Quang.

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

Nơi nhận: - Như trên; - BKS; - Lưu: VT, HĐQT, DH (1b).	**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ** **CHỦ TỊCH** **(Đã ký)** **Trần Trung Quốc**

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

ĐƠN TỪ NHIỆM

Kính gửi:- Đại hội đồng Cổ đông Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific;

- Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific;

Tôi tên : Phạm Xuân Quang Sinh ngày : 04/09/1980
Số CCCD : 048080001399 do Cục Cảnh sát QLHCTTXH cấp ngày 12/04/2022.

Chức vụ đang đảm nhiệm: Ủy viên Hội đồng quản trị (nhiệm kỳ 2023-2028); Phó Giám đốc Công ty Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (PCT);

Được sự tín nhiệm của Đại hội đồng Cổ đông, Hội đồng quản trị trong thời gian được bầu làm thành viên Hội đồng quản trị, Phó Giám đốc Công ty PCT Tôi luôn phấn đấu hoàn thành tốt nhiệm vụ được phân công. Tuy nhiên, vì lý do cá nhân nên Tôi không thể tiếp tục đảm nhận các vị trí thành viên Hội đồng quản trị (nhiệm kỳ 2023-2028) và chức danh Phó Giám đốc Công ty PCT;

Vì vậy, nay Tôi làm đơn này xin từ nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị (nhiệm kỳ 2023-2028); chức danh Phó Giám đốc Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific và xin chấm dứt Hợp đồng lao động kể từ ngày 04/11/2024.

Kính đề nghị Đại hội đồng Cổ đông, Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific xem xét chấp thuận nguyện vọng theo đơn từ nhiệm của tôi.

Tôi xin chân thành cảm ơn Hội đồng Quản trị, Ban Kiểm soát và Ban Điều hành đã tin tưởng, đồng hành và tạo điều kiện cho Tôi hoàn thành tốt công việc trong thời gian qua.

Trân trọng!

TP. Hồ Chí Minh, ngày 03 tháng 10 năm 2024
Người viết đơn

Phạm Xuân Quang