

Số: 02/2024/TB-HĐQT

Tp.HCM, ngày 25 tháng 4 năm 2024

V/v: Thông báo tổ chức Đại hội
đồng cổ đông bất thường lần 1 năm
2024

Kính gửi: - Ủy ban chứng khoán Nhà nước;
- Sở giao dịch chứng khoán Hà Nội;
- Tổng Công ty Lưu ký và Bù trừ chứng khoán Việt Nam – Chi
nhánh TP.HCM

Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (PCT) xin được gửi tới Quý Cơ quan lời chào trân trọng và cảm ơn sự giúp đỡ của Quý Cơ quan trong thời gian qua. Đồng thời, PCT xin thông báo tới Quý Cơ quan việc tổ chức Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 1 năm 2024 với nội dung như sau:

- 1. Thời gian:** Khai mạc lúc 09h00, ngày 31/5/2024 (đăng ký từ 08h30).
- 2. Địa điểm tổ chức Đại hội:** 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
- 3. Nội dung Đại hội:**
 - Tờ trình phê duyệt nội dung chương trình ĐHCĐ bất thường lần 1 năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 11/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
 - Tờ trình đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2023, kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 12/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
 - Tờ trình lựa chọn Công ty kiểm toán cho năm tài chính 2024 (theo nội dung Tờ trình số 13/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối còn lại của năm 2023 (theo nội dung Tờ trình số 14/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 04 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 15/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 16/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên BKS nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 17/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ Công ty (theo nội dung Tờ trình số 18/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)



- Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 05 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 19/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
- Tờ trình dừng thực hiện Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM, trọng tải khoảng 45.000 – 50.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 20/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
- Tờ trình hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (theo nội dung Tờ trình số 21/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
- Các nội dung khác trình tại đại hội (nếu có)

4. Đề đăng ký tham dự Đại hội:

Quý cổ đông vui lòng thông báo việc ủy quyền tham dự ĐHĐCĐ theo mẫu đính kèm trước 16 giờ ngày 20/5/2024 qua fax, email hoặc qua địa chỉ sau:

- Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific
- 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: 028. 62582330; Số fax: 028. 62582334
- Người liên hệ: Bà Đặng Thị Phương – Người phụ trách quản trị công ty; Số máy lẻ: 123; Email: thukyhdqt.pct@tanker.com.vn

Cổ đông có thể truy cập tại website của Công ty: <http://www.pct.com.vn/quan-he-co-dong/dai-hoi-dong-co-dong> để tham khảo các tài liệu nội dung liên quan đến ĐHĐCĐ và cách sử dụng hệ thống Đại hội trực tuyến (nếu có)

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

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhân:

- Như trên;
- Lưu VT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



NGUYỄN THỊ NGỌC ĐỆP

**THƯ MỜI
THAM DỰ ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG
LẦN 1 NĂM 2024**

Công ty Cổ phần Vận tải Biển Global Pacific (PCT) xin trân trọng thông báo và kính mời Quý Cổ đông về tham dự Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 1 năm 2024 với các thông tin chi tiết như sau:

- Thời gian:** Khai mạc lúc 09h00, ngày 31/5/2024 (đăng ký từ 08h30).
- Địa điểm tổ chức Đại hội:** Tầng 10, Tháp 1, Tòa nhà The Nexus, 3A-3B Tôn Đức Thắng, phường Bến Nghé, quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh.
- Thành phần tham dự:** Tất cả các cổ đông sở hữu cổ phần phổ thông của PCT theo danh sách chốt ngày 17/4/2024 do Tổng công ty lưu ký và bù trừ chứng khoán Việt Nam cung cấp.
- Thủ tục tham dự Đại hội:**
 - Cổ đông là cá nhân: khi đến tham dự Đại hội, vui lòng mang theo Giấy mời và bản gốc CMND/CCCD (nếu là cá nhân mang quốc tịch Việt Nam) hoặc bản gốc Hộ chiếu (nếu là cá nhân mang quốc tịch nước ngoài).
 - Cổ đông là pháp nhân: khi đến tham dự Đại hội, vui lòng mang theo Giấy mời và giấy tờ chứng minh người đại diện theo pháp luật của tổ chức (Bản gốc giấy đăng ký doanh nghiệp của tổ chức và bản gốc giấy tờ cá nhân của người đại diện).
 - Trường hợp Quý cổ đông không thể trực tiếp tham dự có thể ủy quyền cho người khác tham dự Đại hội theo mẫu giấy uỷ quyền đính kèm và cung cấp bản sao có chứng thực CMND/CCCD hoặc Hộ chiếu của người uỷ quyền cho người được uỷ quyền.
- Nội dung Đại hội:**
 - Tờ trình phê duyệt nội dung chương trình ĐHĐCĐ bất thường lần 1 năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 11/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
 - Tờ trình đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2023, kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 12/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
 - Tờ trình lựa chọn Công ty kiểm toán cho năm tài chính 2024 (theo nội dung Tờ trình số 13/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối còn lại của năm 2023 (theo nội dung Tờ trình số 14/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)



- Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 04 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 15/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 16/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên BKS nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 17/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ Công ty (theo nội dung Tờ trình số 18/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 05 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 19/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình dừng thực hiện Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM, trọng tải khoảng 45.000 – 50.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 20/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Tờ trình hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (theo nội dung Tờ trình số 21/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)
 - Các nội dung khác trình tại đại hội (nếu có)
6. Để thuận tiện cho việc sắp xếp, tổ chức và đón tiếp, Quý cổ đông vui lòng thông báo việc tham dự cuộc họp ĐHĐCĐ hoặc uỷ quyền tham dự ĐHĐCĐ theo mẫu đính kèm trước 16 giờ ngày 20/5/2024 qua fax, email hoặc qua địa chỉ sau:
- Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific
 - 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: 028. 62582330; Số fax: 028. 62582334
 - Người liên hệ: Bà Đặng Thị Phương – Người phụ trách quản trị công ty; Số máy lẻ: 123; Email: thukyhdqt.pct@tanker.com.vn
7. Các tài liệu liên quan đến ĐHĐCĐ bắt thường lần 1 năm 2024, Quý Cổ đông vui lòng xem tại trang website của Công ty: www.pct.com.vn.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH




NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP



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 1 NĂM 2024

Thời gian: Ngày 31 tháng 5 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	08h30 - 08h55	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. Phát tài liệu cho cổ đông (nếu có).
II	KHAI MẠC ĐẠI HỘI	
2	09h00 - 09h05	Làm lễ chào cờ
3	09h05 - 09h25	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.
4	09h25 - 09h35	Thông qua Nội quy, Thể lệ Biểu quyết và Thể lệ Bầu cử Đại hội.
III	NỘI DUNG ĐẠI HỘI	
5	09h35-09h50	Thông qua chương trình Đại hội.
6	09h50 – 10h30	<ol style="list-style-type: none">Tờ trình phê duyệt nội dung chương trình ĐHĐCĐ bất thường lần 1 năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 11/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)Tờ trình đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2023, kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 12/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)Tờ trình lựa chọn Công ty kiểm toán cho năm tài chính 2024 (theo nội dung Tờ trình số 13/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)

		<p>4. Tờ trình trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhận chưa phân phối còn lại của năm 2023 (theo nội dung Tờ trình số 14/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>5. Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 04 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 15/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>6. Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 16/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>7. Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên BKS nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 17/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>8. Tờ trình thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ Công ty (theo nội dung Tờ trình số 18/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>9. Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 05 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 19/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>10. Tờ trình dừng thực hiện Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM, trọng tải khoảng 45.000 – 50.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 20/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>11. Tờ trình hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (theo nội dung Tờ trình số 21/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/4/2024)</p> <p>12. Các nội dung khác trình tại đại hội (nếu có)</p>
7	10h30-10h45	Đại hội thảo luận, góp ý
8	10h45-11h05	Biểu quyết thông qua các nội dung Đại hội.
9	11h05-11h15	Nghỉ giải lao
10	11h15-11h20	Kiểm phiếu
11	11h20-11h30	Biên bản kiểm phiếu
IV	TỔNG KẾT ĐẠI HỘI	
12	11h30 -11h45	Thông qua biên bản & Nghị quyết của Đại hội.
13	11h45 – 11h50	Giới thiệu thành viên HĐQT và BKS mới, cảm ơn các TV HĐQT cũ
14	11h55	Bế mạc Đại hội.



....., ngày... .. tháng... .. năm 2024

**GIẤY ỦY QUYỀN THAM DỰ VÀ BIỂU QUYẾT
TẠI ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG LẦN 1 NĂM 2024**

Kính gửi: Công ty cổ phần Vận tải Biển Global Pacific

Tên cổ đông:.....

Số CCCD/ CMND (cá nhân):.....

Ngày cấp:.....Nơi cấp:.....

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

Địa chỉ:

Điện thoại:

Số cổ phần có quyền biểu quyết:.....

Đồng ý uỷ quyền cho:

Ông/Bà:

Số CCCD/ CMND (cá nhân):.....

Ngày cấp:.....Nơi cấp:.....

Địa chỉ:

Điện thoại:

Số cổ phần được uỷ quyền:

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

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

TT	Họ và tên	Chức danh	Người được uỷ quyền	Số CP uỷ quyền
01	Nguyễn Thị Ngọc Đẹp	Chủ tịch HĐQT		
02	Lê Thị Mai	Giám đốc		

Nội dung uỷ quyền:

- Bên được uỷ quyền thay mặt Bên uỷ quyền tham dự và biểu quyết các vấn đề tại Đại hội đồng cổ đông bất thường lần 1 và không được uỷ quyền lại cho bên thứ ba.
- Bên uỷ quyền chịu trách nhiệm đối với mọi hành vi của người được uỷ quyền thực hiện trong phạm vi được uỷ quyền.
- Giấy uỷ quyền có hiệu lực kể từ ngày ký và chấm dứt hiệu lực khi kết thúc Đại hội.

BÊN ỦY QUYỀN

BÊN ĐƯỢC ỦY QUYỀN

Số: 11/TTr-PCT-HĐQT

TP. Hồ Chí Minh, ngày 25 tháng 4 năm 2024

TỜ TRÌNH

Về việc Phê duyệt nội dung chương trình ĐHĐCĐ bất thường lần 1 năm 2024

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty CP Vận tải biển Global Pacific

- 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 Biển Global Pacific;

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 1 năm 2024 như sau:

Các Tờ trình trình bày và xin ý kiến tại Đại hội:

- Tờ trình đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2023, kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2024 (theo nội dung Tờ trình số 12/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình lựa chọn Công ty kiểm toán cho năm tài chính 2024 (theo nội dung Tờ trình số 13/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối còn lại của năm 2023 (theo nội dung Tờ trình số 14/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 04 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 15/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 16/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên BKS nhiệm kỳ 2023-2028 (theo nội dung Tờ trình số 17/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ Công ty (theo nội dung Tờ trình số 18/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
- Tờ trình phê duyệt kế hoạch đầu tư tàu số 05 loại tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 19/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)

9. Tờ trình dừng thực hiện Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM, trọng tải khoảng 45.000 – 50.000 DWT (theo nội dung Tờ trình số 20/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
10. Tờ trình hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (theo nội dung Tờ trình số 21/TTr-PCT-HĐQT ngày 25/4/2024)
11. Các nội dung khác trình tại đại hội (nếu có)

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu: VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

*Về việc đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2023
Kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2024*

Kính gửi: Đại hội Cổ đông Công ty CP Vận tải biển Global Pacific

*- Căn cứ điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific;
Căn cứ tình hình thực tế.*

Công ty xin báo cáo thù lao, tiền lương, tiền thưởng của Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát năm 2023 và kế hoạch năm 2024 như sau:

I. Tình hình thực hiện thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2023:

- Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 02/06/2023 của Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2023 về việc phê duyệt kế hoạch thù lao của HĐQT, BKS năm 2023.

- Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 02/06/2023 của Đại hội đồng cổ đông thường niên về việc miễn nhiệm thành viên Hội đồng quản trị là Ông Phạm Ngọc Hà và bầu thành viên HĐQT và BKS nhiệm kỳ 2023-2028.

Công ty PCT báo cáo thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS như sau:

- Chủ tịch HĐQT không chuyên trách: 4.000.000 đồng/người/tháng;
- Chủ tịch HĐQT chuyên trách: Theo Quy chế trả lương, trả thưởng Công ty
- Thành viên HĐQT : 3.000.000 đồng/người/tháng;
- Trưởng BKS: 2.000.000 đồng/người/tháng;
- Thành viên BKS: 1.500.000 đồng/người/tháng.

Tổng số tiền thù lao thực hiện là: 790.551.440 đồng, tăng 8,6% so với số được duyệt từ đầu năm là 727.698.000 đồng do lương của thành viên Hội đồng quản trị chuyên trách được chi trả theo Quy chế trả lương của Công ty.

II. Kế hoạch thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2024:

Trên cơ sở nhân sự HĐQT, BKS được kiện toàn và căn cứ quy chế trả lương, trả thưởng của Công ty.

HĐQT kính trình kế hoạch thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2024 như sau:

- ◆ Đối với các trường hợp thành viên HĐQT và BKS không chuyên trách
 - Chủ tịch HĐQT: 10.000.000 đồng/người/tháng
 - Trưởng BKS: 5.000.000 đồng/người/tháng
 - Thành viên HĐQT: 8.000.000 đồng/người/tháng

- Thành viên BKS: 3.000.000 đồng/người/tháng

◇ Đối với các trường hợp thành viên HĐQT chuyên trách, BKS chuyên trách: theo Quy chế trả lương, thưởng của Công ty

III. Tờ trình này thay thế cho Tờ trình số 05/2024/TTr-PCT-HĐQT ngày 24/01/2024 đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 thông qua tại Nghị quyết số 01/2024/NQ-PCT-ĐHCD ngày 29/02/2024.

Kính trình Đại hội cổ đông xem xét thông qua.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

Số: 13/TTr-PCT-BKS

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 25 tháng 4 năm 2024

TỜ TRÌNH

Về việc Lựa chọn công ty kiểm toán cho năm tài chính 2024

Kính gửi: Đại hội đồng Cổ đông - Công ty CP Vận tải Biển Global Pacific

- 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 biển Global Pacific
- Căn cứ hồ sơ năng lực của Công ty TNHH kiểm toán Deloitte Việt Nam.

Kính thưa Quý vị cổ đông!

Liên quan đến việc lựa chọn đơn vị kiểm toán cho năm 2024 của Công ty, tại Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) thường niên năm 2024, Đại hội đã thông qua việc lựa chọn Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C sẽ là đơn vị kiểm toán độc lập cung cấp dịch vụ soát xét báo cáo tài chính 6 tháng và kiểm toán báo cáo tài chính năm 2024 của Công ty.

Tuy nhiên, để đáp ứng nhu cầu đánh giá, kiểm toán soát xét báo cáo theo tiêu chí hiện nay của Công ty thì phải cần một trong các Công ty kiểm toán thuộc loại Big4 thực hiện. Qua tìm hiểu, hiện nay các công ty kiểm toán như Công ty TNHH kiểm toán Deloitte Việt Nam (Công ty Deloitte); PricewaterhouseCoopers (PwC), Ernst & Young (E&Y) và Klynveld Peat Goerdeler (KPMG) được đánh giá là thuộc loại Big4, các công ty này chiếm thị phần kiểm toán lớn nhất thế giới, kiểm toán hơn 90% các công ty niêm yết trên sàn chứng khoán của Mỹ. Các công ty này cũng là nhà tư vấn tài chính hàng đầu thế giới, cung cấp dịch vụ tư vấn cho các công ty về các vấn đề như sáp nhập và mua lại, tái cấu trúc và quản lý rủi ro, sở hữu bề dày lịch sử lâu đời, uy tín và danh tiếng về chất lượng dịch vụ, chuyên môn và kinh nghiệm, các công ty trong Big 4 được xem là những đối tác chiến lược của nhiều doanh nghiệp lớn và các tổ chức trên toàn thế giới. Các công ty này đã không ngừng tăng cường khả năng phục vụ khách hàng, mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động, và thành lập mạng lưới toàn cầu. Trên thực tế, vai trò của Big 4 kiểm toán ngày càng trở nên quan trọng trong việc đảm bảo tính minh bạch và đáng tin cậy trong ngành tài chính và kinh doanh toàn cầu. Các công ty này đóng góp vào việc xây dựng hệ thống kiểm soát nội bộ, giám sát tài chính, cung cấp thông tin dữ liệu chính xác và uy tín.

Sau khi nhận được bảng chào giá của các Công ty, BKS đã thực hiện bảng đánh giá chào giá của Công ty Big4 như sau,

STT	Các chỉ tiêu	Deloitte	KPMG	EY	PWC
1	Thời gian phát hành BCTC	Thời gian	Thời gian	Thời gian	Thời gian
	BCTC 6 tháng	15/8/2024	T8/2024	12/8/2024	
	BCTC năm 2024	28/02/2024	T3/2025	04/03/2024	
2	Điều kiện thanh toán	- 20% ngay khi ký hợp đồng - Phần còn lại thanh toán theo tiến độ kiểm toán	30 ngày từ ngày hóa đơn	Đàm phán khi ký hợp đồng	
3	Phí kiểm toán	490.000.000 VNĐ	500.000.000 VNĐ	500.000.000 VNĐ	Từ chối chào giá
4	Phí phụ thu (tính theo chi phí thực tế)	Dự kiến 10.000.000 VNĐ	Dự kiến 10.000.000 VNĐ	Dự kiến 10.000.000 VNĐ	

Căn cứ bảng đánh giá chào nêu trên, BKS nhận thấy chi phí của Công ty Deloitte là thấp nhất. Ban Kiểm soát kính trình Hội đồng quản trị, Đại hội cổ đông xem xét và lựa chọn Công ty TNHH kiểm toán Deloitte Việt Nam là đơn vị kiểm toán độc lập cung cấp dịch vụ kiểm toán và soát xét các báo cáo tài chính năm 2024 cho Công ty. Đồng thời Tờ trình này thay thế Tờ trình số 06/2024/TTr-PCT-BKS ngày 24/01/2024 đã được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 thông qua tại Nghị quyết số 01/2024/NQ-PCT-ĐHCD ngày 29/02/2024.

Ban kiểm soát Công ty kính trình Đại hội xem xét và thông qua./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT; BKS; Ban GD;
- Lưu VT, BKS.

**TM. BAN KIỂM SOÁT
TRƯỞNG BAN**

ĐẶNG THỊ DUNG

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT; BKS; Ban GD;
- Lưu VT, BKS.

**TM. BAN KIỂM SOÁT
TRƯỞNG BAN**

ĐẶNG THỊ DUNG

TỜ TRÌNH

Về việc trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối còn lại của năm 2023

Kính gửi: Đại hội đồng Cổ đông Công ty CP 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 thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải biển Global Pacific.
- Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2023 của Công ty được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C.

Căn cứ tình hình kinh doanh hiện nay và nhu cầu mở rộng sản xuất kinh doanh. Năm 2024 là năm được dự đoán giá cước vận chuyển bằng đường biển sẽ tăng cao, do đó HĐQT và Ban lãnh đạo công ty nhận thấy đây là thời điểm tốt để mở rộng sản xuất kinh doanh bằng phương án đầu tư mua tàu nhằm gia tăng lợi nhuận cho Công ty trong năm 2024.

Do đó, HĐQT kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét và thông qua tờ trình trích lập quỹ đầu tư phát triển từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối còn lại của năm 2023, như sau:

Đơn vị tính: VNĐ

STT	Nội dung	Số tiền	Ghi chú
1	Lợi nhuận sau thuế còn lại sau khi ĐHCĐ thường niên ngày 29/02/2024 đã thông qua	69.740.000.251	
2	Trích lập Quỹ đầu tư phát triển	69.000.000.000	
3	Lợi nhuận còn lại	740.000.251	

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

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU DẦU/HÓA CHẤT
TRỌNG TẢI 19.000 - 25.000 DWT (TÀU SỐ 4)

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, THÔNG TIN THỊ TRƯỜNG

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 đánh giá, nhận định của các chuyên gia trong ngành vận tải biển cũng như các báo cáo thống kê của các tổ chức môi giới tàu biển thì 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, giá mua bán tàu trôi 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 cải thiện và hồi phục tích cực. Một trong những yếu 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, số lượng tàu hóa chất đóng mới đưa vào khai thác trong năm 2020 chỉ là 34 tàu, năm 2021 chỉ là 45 tàu và 2022 chỉ là 34 tàu, năm 2023 chỉ là 6 tàu thay vì từ 104 - 149 tàu/năm trong giai đoạn 2017 - 2019. Theo báo cáo thống kê và dự báo của Clarksons Research, sản lượng luân chuyển bằng đường biển (million tonnes) năm 2024 dự kiến mức 12.592 cao hơn xấp xỉ 2% so với năm 2023 ở mức 12.322 triệu tấn (nguồn STM, Clarksons tháng 3/2024).

World Seaborne Trade	Million Tonnes				% Chg 2024/23
	2021	2022	2023	2024f	
Crude Oil	1,838	1,975	2,020	2,073	3%
Oil Products	1,011	1,048	1,073	1,108	3%
Dry Bulk	5,459	5,303	5,498	5,565	1%
Containers	1,923	1,851	1,852	1,921	4%
Gas	510	534	552	572	4%
Other	1,319	1,304	1,327	1,353	2%
World Seaborne Trade	12,061	12,016	12,322	12,592	2%
y-o-y growth	3.4%	-0.4%	2.5%	2.2%	
Tonne-miles, y-o-y growth	3.2%	0.0%	4.6%	3.9%	

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

*Dự báo mức tăng trưởng lượng hàng vận chuyển bằng đường biển
(Nguồn: STM, Clarksons tháng 3/2024).*

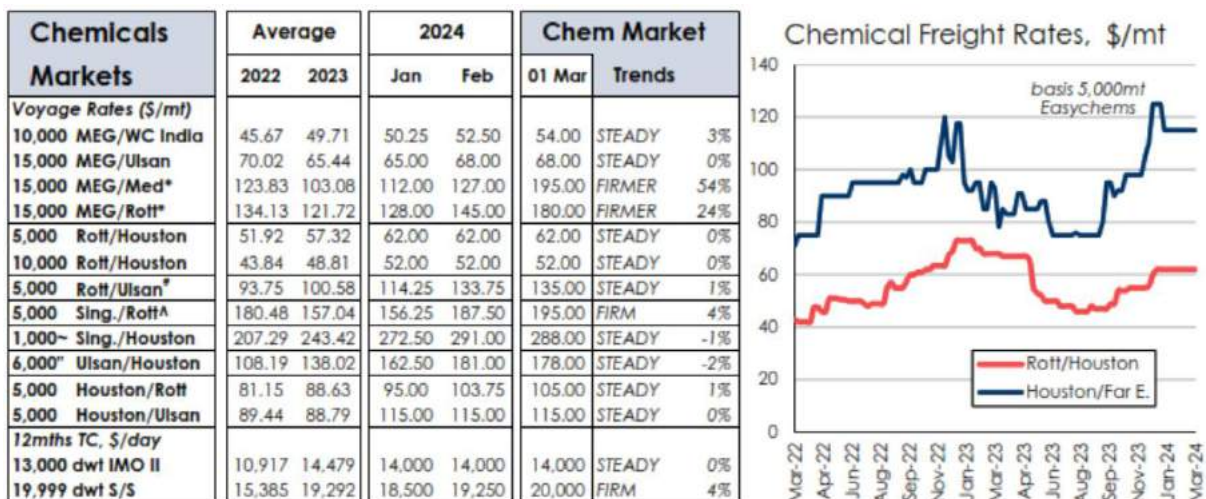
Đặc biệt sau khi các nước EU, Mỹ áp cấm vận đối với mặt hàng xăng dầu của Nga, xung đột vũ trang khu vực Biển Đỏ đã làm cho lượng hàng xăng dầu và hoá chất luân chuyển tính theo tấn hải lý tăng so với trước cấm vận và trước thời điểm xung đột giữa Hamas/Houthi-Israel... Việc này cũng dẫn đến phát sinh nhu cầu sử dụng đối với loại tàu này trên thị trường. Các tuyến hàng xung quanh khu vực Trung Đông, Đông Nam Á, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản cũng đã dần nhộn nhịp trở lại và tập trung nhiều vào các tàu dầu/hóa chất (oil/chemical tanker), phổ biến là các tàu có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT.

Trong phân khúc tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT, giá cước tàu vận chuyển hóa chất luôn ở mức cao hơn so với vận chuyển xăng dầu và tương đối ổn định. Ngoài ra, do các loại hóa chất là mặt hàng chuyên biệt dành cho công nghiệp, cộng với 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 dầu sản phẩm/hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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. 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/Orthoxylene/Methanol/Ethanol/Benzen/MTBE/Base Oil... chạy theo chuyến khối lượng khoảng 20.000 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 Philippine đi Ấn Độ, từ Ấn Độ đi Trung Đông hoặc dầu sản phẩm từ Singapore/Thailand 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, Toluene, size hàng 10.000 – 20.000 tấn. Lợi thế của kiểu tàu này để chuyên chở kết hợp nhiều mặt hàng và giảm thiểu chạy rỗng cho chiều ngược lại.

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 20.000 DWT loại hầm hàng stainless steel (SS) trung bình khoảng 19.250 USD/ngày, trong khi mức TC bình quân năm 2022 là 15.385 USD/ngày và bình quân năm 2021 là 12.979 USD/ngày. Bước sang năm 2024, mức giá cho thuê TC phân khúc tàu này đã tăng lên 20.000 – 20.500 USD/ngày, tăng khoảng 4% - 5% so với trung bình năm 2023.

Nhìn chung giá cước tàu vận chuyển hóa chất luôn ở mức cao hơn so với vận chuyển xăng dầu và tương đối ổn định. Thống kê mức giá cho thuê T/C ở biểu đồ sau:



Nguồn: Thống kê của môi giới Clarkson tháng 3/2024

Theo thống kê của các công ty môi giới có uy tín thì đều dự báo thị trường thuê tàu dầu/hóa chất nói chung và tàu dầu/hóa chất khoảng 20.000 DWT nói riêng đều có sự tăng trưởng từ năm 2023 đến năm 2024. Như thống kê của Maersk những hợp đồng thuê định hạn 3 năm đã thực hiện từ đầu năm 2024 cho dự báo thị trường khá ổn định ở mức như hiện tại là 19.688 USD/ngày, cho thấy nhu cầu thuê tàu 20.000 DWT sẽ tiếp tục ổn định ở mức cao như hiện nay và duy trì trong những năm tới.

Rates & Prices

USD/day (rates), USD M. (price, monthly average)

	20k DWT IMO2 SS	16.5k DWT IMO 2 Ctd	13k DWT IMO 2 Ctd	8.5k DWT IMO 2 Ctd
1-year TC	20,500	19,000	15,000	14,500
3-year TC	19,688	16,500	13,500	13,500

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 02/2024

Theo kết quả nghiên cứu thị trường, nhu cầu đối với phân khúc size tàu dầu/hóa chất khoảng 19.000 - 25.000 DWT có hầm hàng inox khá đa dạng, giá cho thuê luôn cao hơn so với mặt bằng các tàu vận tải dầu sản phẩm cùng loại và có tính ổn định cao hơn, tàu sau khi mua sẽ dễ tìm kiếm khách hàng để đưa vào khai thác ngay sau khi được bàn giao.

2. Thị trường vận tải trong nước:

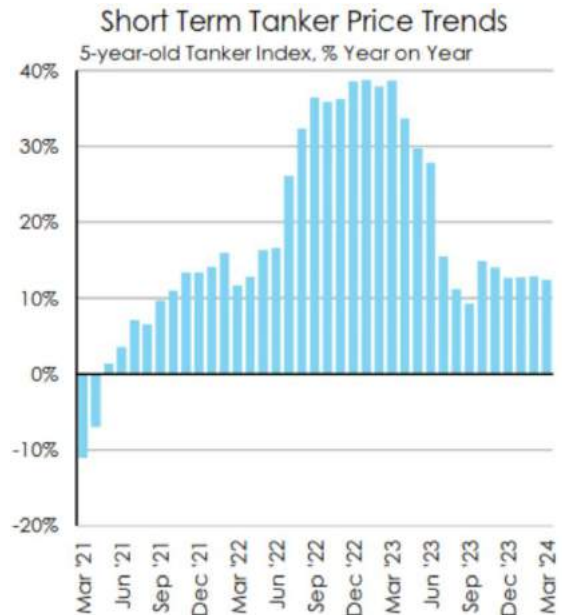
Thị trường trong nước tập trung chủ yếu vào việc vận chuyển phân phối sản phẩm đầu ra cho các Nhà máy lọc hóa dầu trong nước như Bình Sơn, Nghi Sơn. Tuy nhiên sản phẩm đầu ra của 2 nhà máy này hiện nay chủ yếu là xăng dầu nên Công ty không xác định đây là thị trường mục tiêu.

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 20.000 DWT.

3. Thị trường mua bán tàu biển:

Theo thống kê của Clarksons ở trên, do nhu cầu thuê tàu hóa chất tăng cao nên giá TC trong năm 2023 tăng khoảng 52% so với năm 2021, nên giá bán tàu 19.999 DWT năm 2023 tăng khoảng 9,6% so với mức bình quân năm 2022 và tăng khoảng 27,1% so với năm 2021 (26,75 triệu USD). Sang năm 2024 dự kiến giá bán tàu phân khúc này tiếp tục tăng khoảng 12% so với năm 2023.

Oil Tanker Prices	End Year, \$m			Three Month	
	2021	2022	2023	Mar	Trend
	VLCC 310k dwt Resale	98.0	125.0	130.0	143.0
VLCC 310k dwt 5 yrs	70.0	95.0	105.0	113.0	FIRMER... 11%
VLCC 310k dwt* 10 yrs	46.0	70.0	75.0	84.0	FIRMER... 11%
VLCC 300k dwt 15 yrs	33.0	58.0	55.0	58.0	FIRM... 4%
Suezmax 160k dwt Resale	69.0	85.0	95.0	99.0	FIRM... 4%
Suezmax 160k dwt 5 yrs	47.0	65.0	78.0	83.0	FIRM... 6%
Suezmax 158k dwt 10 yrs	31.0	48.0	60.0	68.0	FIRMER... 11%
Aframax 115k dwt Resale	56.0	75.0	83.0	83.0	STEADY... 0%
Aframax 115k dwt 5 yrs	41.0	60.0	70.5	72.0	STEADY... 2%
Aframax 115k dwtA 10 yrs	27.0	45.0	55.0	58.0	FIRM... 5%
LR1 75k dwt Resale	43.0	57.5	63.0	63.0	STEADY... 0%
LR1 75k dwt 5 yrs	31.0	45.0	51.0	53.0	FIRM... 4%
LR1 75k dwt 10 yrs	20.0	34.0	41.0	43.0	FIRM... 5%
MR 51k dwt Resale	39.0	47.5	53.0	53.0	STEADY... 1%
MR 51k dwt 5 yrs	29.0	40.0	43.5	45.5	FIRM... 5%
MR 50k dwt 10 yrs	18.5	30.0	34.0	38.0	FIRMER... 13%
MR 47k dwt 15 yrs	11.0	21.0	25.0	26.0	FIRM... 5%
Handy 37k dwt 5 yrs	25.0	34.0	38.0	40.5	FIRM... 8%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.5	23.0	29.0	33.0	FIRMER... 14%
19,999 dwt Chem S/S 5 yrs	26.75	31.0	34.0	36.0	FIRM... 3%
5-y-o Tanker Index	134	186	210	219	FIRM... 5%
12 month Change	13%	39%	13%	12%	



Nguồn: Thống kê của Clarkson tháng 3/2024.

Theo thống kê của Maersk Broker, giá tàu 20.000 DWT IMO II Stainless Steel 05 tuổi hiện đang ở mức khoảng 34,5 triệu USD, 10 tuổi ở mức khoảng 27 triệu USD, tàu 15 tuổi ở mức khoảng 19,5 triệu USD.

Rates & Prices

USD/day (rates), USD M. (price, monthly average)

	20k DWT IMO2 SS	16.5k DWT IMO 2 Ctd	13k DWT IMO 2 Ctd	8.5k DWT IMO 2 Ctd
Newbuilding	40.0	36.0	30.0	24.0
5-year-old	34.5	27.0	21.0	17.0
10-year-old	27.0	19.0	15.0	12.0
15-year-old	19.5	14.4	10.4	10.0

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 02/2024

Hiện nay, tàu hóa chất size khoảng 20.000 DWT (viết tắt là J19) đang rất được ưa chuộng trên thị trường, trong đó tàu đóng tại Nhật có hàm hàng stainless steel, 10-14 tuổi giá từ 19,5 đến 25 triệu USD. Nguyên nhân dẫn đến giá tàu chủng loại J19 tăng cao thời gian vừa qua một phần cũng xuất phát từ số lượng đơn hàng đóng mới bị hạn chế. Tỷ lệ tổng trong tái thay đổi qua các năm 2024-2026 rất ít, tương ứng 1,3% - năm 2024, 1,7% năm 2025 và 1,3% từ năm 2026.

World Fleets & Orderbooks

Total Cargo Fleet, m. Dwt	Year End				01-Mar-24		Orderbook & Delivery Schedule					
	2020	2021	2022	2023	No.	m.Dwt	No.	m.Dwt	% Fleet	2024	2025	2026+
CRUDE TANKERS	428.0	435.5	453.8	462.3	2,324	462.8	151	28.0	6.1%	2.9	6.7	18.4
PRODUCTS TANKERS	191.5	195.2	198.7	202.8	10,160	203.4	445	25.3	12.5%	3.9	10.2	11.3
CHEMICAL TANKERS	48.3	48.9	50.5	51.5	4,198	51.8	264	4.3	8.3%	1.3	1.7	1.3
OTHER TANKERS	1.0	1.0	1.0	1.0	427	1.0	3	0.0	0.1%	0.0	0.0	0.0
BULKERS	913.3	946.3	973.3	1,003.1	13,633	1,008.9	1,163	88.3	8.8%	27.7	31.5	29.1
COMBOS	0.9	1.1	1.1	1.1	12	1.1	0	0.0	0.0%	0.0	0.0	0.0
LPG CARRIERS	27.0	28.4	30.2	33.2	1,648	33.7	204	9.0	26.6%	1.3	1.7	6.0
LNG CARRIERS	50.7	55.6	58.0	60.7	760	61.5	331	30.9	50.3%	6.2	8.4	16.4
CONTAINERSHIPS	282.7	294.3	305.8	329.5	6,188	334.4	787	72.1	21.6%	28.9	21.2	22.1
MULTI-PURPOSE	29.2	29.4	30.2	30.3	3,261	30.3	171	3.2	10.6%	1.0	1.5	0.7
GENERAL CARGO	41.5	42.2	43.5	44.6	16,644	44.7	314	2.4	5.3%	1.2	0.7	0.4
RO-RO	7.1	7.2	7.4	7.5	835	7.5	27	0.4	5.2%	0.2	0.2	0.0
CAR CARRIERS	12.3	12.4	12.4	12.6	769	12.7	193	4.3	33.6%	0.8	1.5	2.0
REEFERS	4.6	4.5	4.5	4.4	1,560	4.4	31	0.4	8.3%	0.1	0.1	0.1
OFFSHORE (AHTS/PSV)	9.3	9.2	9.2	9.2	4,364	9.2	103	0.2	2.4%	0.2	0.1	0.0
WORLD CARGO FLEET	2,047.5	2,111.4	2,179.8	2,253.9	66,783	2,267.5	4,187	268.8	11.9%	75.6	85.4	107.8
TOTAL WORLD FLEET	2,134.3	2,198.8	2,269.7	2,346.1	109,047	2,360.0	5,771	275.8	11.7%	78.2	87.2	110.3
TOTAL WORLD FLEET (\$bn)*	950.1	1,310.4	1,290.8	1,374.9		1,451.6		374.4	25.8%	102.0	109.4	163.0

Dự báo đóng mới tàu hóa chất. Nguồn: Clarkson tháng 3/2024.

Với xu hướng hồi phục của thị trường vận tải trong khi lượng tàu đóng mới trong 3 năm tới thấp thì giá tàu có thể sẽ tiếp tục tăng trong thời gian tới. Do vậy, thời điểm hiện nay có cơ hội để các chủ tàu xem xét việc đầu tư tàu.

Danh sách các tàu size khoảng 20.000 DWT đã giao dịch gần đây:

Stt	Tên tàu	Năm đóng	DWT	Nơi đóng	Giá bán (triệu USD)	Thời gian bán
1.	MT "Beatrice"	2013	25.932	Asakawa	Khoảng 29-30	02/2024
2.	MT "Bow Emma"	2009	25.594	Shin Kurushima	24,0	01/2024
3.	Wawasan Bluefin	2008	19.997	SK Hiroshima	18,50	18/8/2023
4.	GT Star	2012	19.956	Usuki Zosensho	21,00	03/5/2023
5.	Gian Trader	2015	19.884	Usuki Zosensho	29,00	21/11/2023
6.	Celsius Malaga	2008	20.832	SK Hiroshima	18,20	19/5/2023
7.	Bunga Lavender	2010	19.997	Fukuoka	19,90	24/01/2023
8.	Dreggen	2008	19.994	Fukuoka	19,00	18/01/2023

Nguồn: Môi giới Fearnley, Clarksons

Danh sách các tàu dầu, hóa chất khoảng 20.000 DWT hiện đang chào bán trên thị trường:

Tên tàu	Năm đóng	DWT	Nơi đóng	Giá tàu (triệu USD)
LINCOLN PARK	2012	19.800	KITANIHON ZOSEN	Ideas USD 26m+
IVORY RAY	2011	19.991	FUKUOKA SB	Aiming USD 24 Mil
CHEM STREAM	2010	19.998	SHITANOE ZOSEN	Idea 22,25 USD Mil
CHEM BULLDOG	2010	21.306	ASAKAWA SHIPBUILDING	Invite best offer/aiming 22,8-23 Mil
SONGA PEACE	2009	19.993	USUKI ZOSENSHO	Aiming USD
SONGA CHALLENGE	2009	19.993	USUKI ZOSENSHO	23m/each
CHEM JUPITER	2008	19.814	KITANIHON ZOSEN	Aiming USD 19,25 m
LIVARDEN	2007	19.951	FUKUOKA SB	Try xs USD 17m
STRINDA	2006	19,959	FUKUOKA SB	Idea USD high 15m.
AL MAHBOOB AH	2006	19,998	USUKI ZOSENSHO	Try rgn USD 15,5m's

Nguồn: Môi giới Clarksons, MB

4. Thông tin về Người thuê tàu:

Thị trường thuê tàu vận chuyển hóa chất phân khúc J19 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 1 – 3 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 quản lý của Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific:

Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (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.

b) Tình hình khai thác 03 tàu sản phẩm/hóa chất dòng J19:

03 tàu thuộc sở hữu của công ty đang được cho thuê định hạn. Tàu được đóng tại Nhật Bản, có điều kiện kỹ thuật tốt, thuộc phân khúc tàu đang được ưa chuộng trên thị trường vận tải dầu sản phẩm/hóa chất.

Qua những nghiên cứu, phân tích ở trên cho thấy nhu cầu về vận tải dầu sản phẩm, hóa chất nhập khẩu và quốc tế là rất lớn, trong khi PCT mới chỉ quản lý/khai thác 03 tàu theo hình thức TC. Việc đầu tư tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) (oil/chemical tanker) có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT phù hợp với chiến lược phát triển dài hạn của PCT, góp phần nâng cao qui mô, năng lực đội tàu chở dầu/hóa chất của của công ty.

Bên cạnh đó, size tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) dòng J19 đang dần khẳng định vị thế do thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size hàng, lịch trình. Hiện size tàu này đang có giá thuê tốt và dự báo sẽ tiếp tục ổn định trong thời gian tới.

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.

- 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 án mua, bán 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 v/v 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 cho công ty, Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific xây dựng nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi “Phương án đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT” để trình 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 (CPP);
: Hầm hàng bằng inox nên không phải mất chi phí sơn sửa 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 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 2 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 mua 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 (IMO2) 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 19.000 - 25.000 DWT được đề xuất lựa chọn.

2. Nơi đóng:

Tàu đóng tại Trung Quốc: Đến thời điểm hiện tại, mặc dù có giá thành cạnh tranh nhưng chất lượng không cao như các tàu đóng tại Châu Âu, Nhật Bản/Hàn Quốc. Đồng thời có chi phí thay thế vật tư, thiết bị, sửa chữa định kỳ lớn.

Tàu đóng ở Châu Âu: Chất lượng thiết bị có độ tin cậy cao, tuy nhiên thiết bị lắp ráp trên tàu khi bị hư hỏng thì chi phí thay mới cao.

Tàu đóng tại 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. Đa số các tàu có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT trên thị trường được đóng tại Nhật Bản/Hàn Quốc.

Đóng tại Việt Nam: Hiện chưa thấy có báo cáo cụ thể nào thể hiện loại tàu chở dầu/hóa chất tiêu chuẩn IMO II, hầm hàng inox, trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT được sản xuất tại Việt Nam.

Do vậy, tàu đóng tại Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc đóng tại Nhà máy đóng tàu của Nhật Bản/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại các quốc gia Đông Nam Á là phù hợp nhất với PCT nên được đề xuất chọn mua.

3. Tuổi tàu:

Tàu dự kiến đầu tư phù hợp với các qui định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển nhằm đảm bảo hiệu quả tốt nhất cho Công ty. Cờ tàu sẽ được đăng ký dựa trên thực tế yêu cầu khai thác nhằm đảm bảo thuận lợi trong công tác quản lý, vận hành tàu cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

4. 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 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 và 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 một trong các 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	10 – 15 tuổi.
2	Nơi đóng	Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật Bản/ Hàn Quốc có cơ sở đặt tại các quốc gia Đông Nam Á.
3	Loại tàu	SBT/IGS/IMO2 (Oil/Chemical tanker), Double Hull.
4	Đăng kiểm	Thành viên thuộc IACS.
5	Trọng tải	Khoảng 20.000 DWT.
6	Loại hàn hàng (bao gồm kết Slops)	Stainless steel (Sus 316L, Sus 304).
7	Máy chính	Được sản xuất tại Nhật Bản, Hàn Quốc hoặc tại các nước thuộc khối G7.

+ 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.

+ Những tàu có sự cố nghiêm trọng liên quan đến hệ thống máy chính, nồi hơi, máy đên, hệ trục, hệ thống làm hàng, hoặc có lịch sử đâm va, mắc cạn, bị hỏa hoạn trong buồng máy, hầm hàng, cabin, buồng bơm hoặc hư hỏng kết cấu vỏ... sẽ không được xem xét đánh giá nếu việc khắc phục không đảm bảo khôi phục khả năng vận hành theo thiết kế ban đầu.

+ Không đánh giá lựa chọn mua những tàu/chủ tàu nằm trong danh sách cấm vận của Chính phủ Việt Nam, Anh, Mỹ, EU và/hoặc Liên Hợp Quốc (Sanction list) và/hoặc không được một trong các câu lạc bộ bảo hiểm tương hỗ (IG Club) chấp nhận làm thành viên.

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 23.120.000 USD, theo khảo sát, đánh giá của bộ phận chuyên môn 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 có độ tuổi khoảng 14-15 tuổi (tùy theo nhu cầu của bên bán) với trọng tải tàu không quá 25.000 DWT. Để tính toán hiệu quả phương án thì tàu 15 tuổi có trọng tải khoảng 20.000 DWT được lấy làm cơ sở tính toán.

Công ty lập phương án mua tàu với TMĐT không vượt quá 23.120.000 USD - *đã bao gồm thuế, phí, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán phương án đầu tư và các chi phí dự phòng khác (nếu có)*, trong đó: Giá mua tàu khoảng 23.000.000 USD là tàu đã hoàn thành sửa chữa định kỳ SS lần thứ 3. Các chi phí nhận tàu, khảo sát, giám định, dự phòng khoảng 100.000 USD, lệ phí trước bạ của tàu khoảng 20.000 USD, cụ thể:

STT	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu (<i>Bao gồm thiết bị các loại thuế + phí nếu có</i>)	USD	23.000.000
2	Phí trước bạ 1% x (1) tối đa 500 triệu đồng (<i>Nghị định 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016</i>)	USD	20.000
3	Chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán phương án đầu tư, dự phòng khác...	USD	100.000
	Tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	23.120.000

Ghi chú: Do tàu dự kiến đầu tư khoảng 15 tuổi nên trong phương án tạm thời sẽ không tính đến việc nhập khẩu tàu.

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Stt	Nội dung	Đvt	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư	USD	23.120.000
2	Vốn vay ngân hàng (tối đa đến khoảng 70% giá mua tàu)	USD	16.100.000
3	Vốn chủ sở hữu và/hoặc các nguồn vốn khác = (1) - (2)	USD	7.020.000

2.1. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

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 ứng cho đầu tư của PCT vào thời điểm 31/12/2023 còn khoảng 188 tỷ đồng (bao gồm Vốn điều lệ chưa sử dụng, Quỹ ĐTPT) hoàn toàn đủ khả năng đáp ứng nhu cầu vốn đối ứng cần thiết để đầu tư tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT.

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 phương 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: Shinhan Bank, Woori Bank, TPBank, MSB, MB Bank. Giá trị cho vay đến 70% giá mua tàu, thời hạn vay đến 07 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 BCNCKT này thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

- Đồng tiền nhận nợ: 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 8,5%/năm (bao gồm lãi vay và các khoản phí quy đổi).
- Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 7 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 BCNCKT được 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:

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) 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: 335-340 ngày/năm.

- Thời gian khai thác tối đa: 10 năm nếu là tàu 15 tuổi (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 và hiệu quả khai thác tàu (TCE) của dòng tàu J19 theo báo cáo của Pool Maersk và một số chủ tàu trong khu vực thì mức hiệu quả đạt được từ giữa năm 2023 đến nay đang ở mức 19.000 – 20.000 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 như sau:

- TC năm đầu tiên của phương án là: 17.423 USD/ngày, tương ứng 90% trung bình giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson).
- TC năm thứ hai đến năm thứ năm của phương án là: 16.455 USD/ngày tương ứng 85% giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson).
- Giá cho thuê TC từ năm thứ 6 đến hết năm thứ 10 của phương án là: 15.487 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 mua dự kiến dựa trên cơ sở thực tế đơn vị đã quản lý kỹ thuật tàu Athena và tàu Minerva, đồng thời tham khảo chi phí của một số chủ tàu và trên cơ sở xây dựng chi phí của Công ty PCT như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách (USD)		Ghi chú
		Năm	Ngày	
1	THUYỀN VIÊN	664.240	1.820	
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG. SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	320.000	877	
3	DẦU NHỜN (LO)	150.000	411	
4	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN (DOCKING)	214.600	588	
5	BẢO HIỂM	150.080	411	
6	THIẾT BỊ AN TÒAN. BẢO HỘ. ẨM PHẨM	23.000	63	
7	PHÍ QUẢN LÝ KT/TM & KHÁC	27.700	76	
OPEX		1.549.620	4.246	
1	KHẤU HAO	2.312.000	6.334	
2	CHI PHÍ LÃI VAY	1.294.719	3.547	
3	CHI PHÍ TÀI CHÍNH KHÁC	276.000	756	
CAPEX		3.882.719	10.638	
1	CHI PHÍ QUẢN LÝ PHÂN BỐ	100.000	274	
FIXCOST		5.532.339	15.157	

3.4. Dự kiến giá bán thanh lý tàu:

Theo các cập nhật, báo cáo thông kê về giá tàu thanh lý của các nhà môi giới hàng đầu như Clarkson Research, Athennia and Seouline 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 20.000 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 5.200 LTD.

Giá trị thanh lý tàu: 5.200 LTD x 431 USD/tấn = 2.241.200 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 25 năm. Khấu hao thực tế của phương án sẽ được cập nhật theo tuổi tàu, trong đó tàu mua thành công được tính thời gian khai thác đến hết năm tàu 25 tuổi. Trong phương án này, công ty dự kiến phương án tàu khoảng 15 tuổi, thời gian khấu hao của phương án là 10 năm, trong trường hợp lựa chọn được tàu cụ thể, công ty sẽ xem xét cập nhật thời gian khấu hao để đảm bảo phù hợp với thời gian khai thác của phương án trước khi trình phê duyệt.

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

3.5.3. Suất chiết khấu và CLTG của phương án trường hợp vay USD:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng 10,0%/năm.
- Vốn vay từ ngân hàng có chi phí sử dụng vốn 8,5%/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	23.120.000	Lãi suất
1	Vốn chủ sở hữu	7.020.000	10,00%
2	Vốn vay	16.100.000	8,50%
WACC = [(VCSH/VĐT) x LS kỳ vọng] + [(Vốn vay/VĐT) x LS vay] x (1 - Thuế TNDN)			7,77%
+ Hệ số rủi ro tính cho phương án trong lĩnh vực vận chuyển			1,00%
IRRmin = WACC + Hệ số rủi ro			8,77%

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	23.120.000	
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:			
	Vốn chủ sở hữu	USD	7.020.000	
	Vốn vay ~ 70% Giá mua tàu	USD	16.100.000	
3	Lãi suất vay ngân hàng	%/năm	8,5%	Phụ lục
4	Thời gian vay	năm	7	
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	%	8,77%	
8	Tuổi tàu : 15 năm	năm	15	
9	Vòng đời khai thác tàu	năm	25	
10	Số năm khai thác	năm	10	
11	Số ngày khai thác, dừng tàu			
	<i>Ngày khai thác bình quân</i>	<i>ngày/năm</i>	351	
	<i>Ngày dừng S/C và offhire T/mai bình quân</i>	<i>ngày/năm</i>	8	
	<i>Ngày dừng sửa chữa tại năm có IS/SS</i>	<i>ngày/năm</i>	20	
12	Thời gian khấu hao	Năm	10	
13	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20%	
II	DOANH THU			
1	Giá cho thuê định hạn (T/C)			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho 1 năm đầu	USD/ngày	17.423	
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ : 2 - 5	USD/ngày	16.455	
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ : 6 - 10	USD/ngày	15.487	
2	TSCĐ thanh lý (431 USD x 5.200 LDT)	USD	2.241.200	
	<i>Tài trọng tàu (lightship)</i>		5.200	
	<i>Giá thanh lý</i>	USD	431	
III	CHI PHÍ			

1	Chi phí hoạt động/Opex			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ 1	USD/ngày	4.246	
2	Chi phí vốn Capex + Chi phí quản lý (năm thứ 1)	USD/ngày	10.912	Phụ lục

4. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế phương án:

Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính của phương án trong bảng sau:

Stt	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư	USD	23.120.000
2	Suất thu lợi nội tại (IRRmin)	%	8,77
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	983.328
4	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,75
5	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.494.863
6	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	11,83

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

Theo dự báo nguồn cung tàu dầu, hóa chất 19.000 - 25.000 DWT 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 (sau thời gian này chưa có báo cáo dự báo) dựa trên dự báo của các công ty môi giới tàu uy tín như Clarkson, Maersk Brokers (MB) và Wormar Pool. Do vậy, việc lấy 90%, 85% và 80% giá cước trung bình của 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson và TC 03 năm (2024-2026) của Maersk 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 8,5%/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 mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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, Giám đốc Công ty kính trình Hội đồng Quản trị xem xét phê duyệt Báo cáo Nghiên cứu khả thi phương án đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải từ 19.000 - 25.000 DWT của Công ty PCT như sau:

- **Tên phương án** : Đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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 19.000 – 25.000 DWT.
- **Nơi đóng** : Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại quốc gia Đông Nam Á.
- **Hình thức đầu tư**: Mua tàu đã qua sử dụng.
- **Tuổi tàu** : Phù hợp với qui định tại Nghị Định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
- **Tổng mức đầu tư**: Không vượt quá 23.120.000 USD.
- **Nguồn vốn cho phương án**: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu.
- **Hiệu quả kinh tế của Phương án không thấp hơn:**

Stt	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	983.328
2	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,75
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.494.863
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	11,83

- **Thời gian dự kiến triển khai đầu tư**: Năm 2024.
Trân trọng kính trình.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt kế hoạch đầu tư số 04 loại tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất (trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 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 khí hóa lỏng 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 Kế hoạch: Đầu tư tàu số 04 loại tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 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 19.000 – 25.000 DWT.
 - **Nơi đóng** : Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại quốc gia Đông Nam Á.
 - **Hình thức đầu tư**: Mua tàu đã qua sử dụng.
 - **Tuổi tàu** : Phù hợp với qui định tại Nghị Định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
 - **Tổng mức đầu tư**: Không vượt quá 23.120.000 USD.
 - **Nguồn vốn đầu tư** : Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu.
 - **Hiệu quả kinh tế của phương án không thấp hơn:**

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	983.328
2	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,75
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.494.863
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	11,83

- **Thời gian dự kiến triển khai đầu tư**: Năm 2024.

(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 kế hoạch 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 70% 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 70% 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 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 kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc Miễn nhiệm và bầu bổ sung Thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2023-2028

Kính gửi: Đại hội đồng Cổ đông Công ty CP 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 thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Luật chứng khoán số 54/2019/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26/11/2019;
- Căn cứ Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2020 của chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật chứng khoán;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Biển Global Pacific;
- Căn cứ Đơn từ nhiệm chức danh Thành viên HĐQT của Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp ngày 22/4/2024; của Bà Lê Thị Mai ngày 22/4/2024; của Ông Nguyễn Sơn Lâm ngày 22/4/2024 và của Ông Hoàng Anh Quân ngày 22/4/2024.

Hiện nay, Hội đồng quản trị (“HĐQT”) đã nhận được Đơn từ nhiệm chức danh Thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023 - 2028 của Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp; Bà Lê Thị Mai; Ông Nguyễn Sơn Lâm và của Ông Hoàng Anh Quân. Để đảm bảo hoạt động của HĐQT không bị ảnh hưởng, trên cơ sở phù hợp với Điều lệ và quy định pháp luật, đồng thời đáp ứng nhu cầu quản trị điều hành trong giai đoạn sắp tới, HĐQT kính trình Đại hội đồng cổ đông (“ĐHĐCĐ”) xem xét và thông qua việc miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2023-2028 như sau:

I. Miễn nhiệm chức danh thành viên HĐQT đối với:

- Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp
- Bà Lê Thị Mai
- Ông Nguyễn Sơn Lâm
- Ông Hoàng Anh Quân

II. Bầu bổ sung thành viên HĐQT:

- Số lượng thành viên bầu bổ sung: 04 người
- Nhiệm kỳ: thời gian còn lại của nhiệm kỳ 2023-2028

Hội đồng quản trị kính đề nghị ĐHĐCĐ thông qua việc miễn nhiệm và bầu bổ sung Thành viên HĐQT soát nhiệm kỳ 2023- 2028 như trên.

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc Miễn nhiệm và bầu bổ sung Thành viên Ban kiểm soát nhiệm kỳ 2023-2028

Kính gửi: Đại hội đồng Cổ đông Công ty CP 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 thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Luật chứng khoán số 54/2019/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26/11/2019;
- Căn cứ Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2020 của chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật chứng khoán;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Biển Global Pacific;
- Căn cứ Đơn từ nhiệm chức danh Thành viên Ban kiểm soát của Bà Đặng Thị Dung ngày 22/4/2024; của Bà Đào Ngọc Mai ngày 22/4/2024 và của Bà Vũ Thị Thanh Thanh ngày 22/4/2024.

Hiện nay, Hội đồng quản trị (“HĐQT”) đã nhận được Đơn từ nhiệm chức danh Thành viên Ban kiểm soát (“BKS”) nhiệm kỳ 2023 - 2028 của Bà Đặng Thị Dung; Bà Đào Ngọc Mai và của bà Vũ Thị Thanh Thanh, HĐQT báo cáo và trình Đại hội đồng cổ đông (“ĐHĐCĐ”) xem xét và thông qua việc miễn nhiệm và bầu bổ sung thành viên BKS nhiệm kỳ 2023-2028 như sau:

I. Miễn nhiệm chức danh thành viên BKS đối với:

- Bà Đặng Thị Dung
- Bà Đào Ngọc Mai
- Bà Vũ Thị Thanh Thanh

II. Bầu bổ sung thành viên BKS:

- Số lượng thành viên bầu bổ sung: 03 người
- Nhiệm kỳ: thời gian còn lại của nhiệm kỳ 2023-2028

Hội đồng quản trị kính đề nghị ĐHĐCĐ thông qua việc miễn nhiệm và bầu bổ sung Thành viên Ban kiểm soát nhiệm kỳ 2023- 2028 như trên.

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

Số: 18/TTTr-PCT-HĐQT.

TP. Hồ Chí Minh, ngày 25 tháng 4 năm 2024

TỜ TRÌNH

*Thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để
tăng vốn điều lệ Công ty.*

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 thông qua ngày 17/6/2020, có hiệu lực từ ngày 01/01/2021;
- Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 được thông qua ngày 26/11/2019, có hiệu lực từ ngày 01/01/2021;
- 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 Biển Global Pacific;
- Căn cứ tình hình và nhu cầu hoạt động thực tế của Công ty.

Để thực hiện định hướng chiến lược phát triển kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (Công ty/PCT) và nhằm nâng cao năng lực tài chính, đáp ứng yêu cầu phát triển hoạt động kinh doanh và quản trị rủi ro. Hội đồng Quản trị (HĐQT) Công ty kính trình Đại hội đồng Cổ đông (ĐHĐCĐ) xem xét thông qua Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (VĐL) với một số chỉ tiêu cụ thể như sau:

I. PHƯƠNG ÁN CHÀO BÁN THÊM CỔ PHIẾU:

- Tổ chức phát hành:** Công ty Cổ phần Vận tải Biển Global Pacific.
- Tên cổ phiếu** : Cổ phiếu Công ty Cổ phần Vận tải Biển Global Pacific.
- Loại cổ phiếu** : Cổ phiếu phổ thông.
- Mã cổ phiếu** : PCT.
- Mệnh giá** : 10.000 đồng/cổ phần.
- Tổng số cổ phiếu đã phát hành** : 50.035.493 cổ phần.
- Số lượng cổ phiếu quỹ** : 0 cổ phần.
- Số lượng cổ phiếu đang lưu hành** : 50.035.493 cổ phần.
- Vốn điều lệ trước khi chào bán** : 500.354.930.000 đồng.
- Số lượng cổ phiếu dự kiến chào bán** : 33.356.996 cổ phần.
- Tỷ lệ phát hành (số lượng cổ phiếu dự kiến phát hành/số lượng cổ phiếu đang**

lưu hành): 66,67%.

12. **Giá chào bán** : 10.000 đồng/cổ phần.

13. **Cơ sở xác định giá chào bán:**

- Giá trị sổ sách (tại ngày 31/12/2023) là:

$$\text{Giá trị sổ sách} = \frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Số lượng cổ phiếu đang lưu hành}}$$

$$\text{Giá trị sổ sách} = \frac{575.769.691.283}{50.035.493} = 11.507 \text{ đồng}$$

- Giá thị trường: Bình quân giá đóng cửa 30 phiên giao dịch gần cổ phiếu PCT tại sàn HNX tính đến ngày 24/04/2024 là 9.603 đồng/cổ phiếu.

Xác định giá chào bán: Trên cơ sở giá trị sổ sách và giá thị trường, HĐQT Công ty đề xuất giá chào bán là 10.000 đồng/cổ phần.

14. **Tổng giá trị dự kiến chào bán theo mệnh giá** : 333.569.960.000 đồng.
15. **Tổng số tiền dự kiến thu được từ đợt chào bán** : 333.569.960.000 đồng.
16. **Mức vốn điều lệ dự kiến sau khi chào bán** : 833.924.890.000 đồng.
17. **Thời gian chào bán dự kiến:** Năm 2024, sau khi được UBCKNN chấp thuận. Ủy quyền cho HĐQT quyết định trên cơ sở phù hợp với quy định của Pháp luật.
18. **Phương thức chào bán:** Chào bán thêm cổ phiếu ra công chúng cho cổ đông hiện hữu theo phương thức thực hiện quyền mua.
19. **Đối tượng chào bán:** 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 thêm cho cổ đông hiện hữu do Tổng công ty Lưu ký và Bù trừ chứng khoán Việt Nam (VSDC) cung cấp.
20. **Tỷ lệ thực hiện quyền:** 3:2 tại ngày chốt danh sách cổ đông thực hiện quyền, cổ đông sở hữu 01 cổ phiếu sẽ được hưởng 01 quyền mua cổ phiếu phát hành thêm, cứ 03 quyền mua sẽ được mua 02 cổ phiếu mới phát hành thêm.
21. **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 theo thông báo của VSDC (đối với cổ đông đã lưu ký) và Công ty (đối với cổ đông chưa lưu ký).
22. **Phương án làm tròn, xử lý cổ phiếu lẻ, cổ phiếu còn dư (nếu có):**
 - 22.1 Phương án làm tròn và xử lý số lượng cổ phiếu lẻ phát sinh:

Số cổ phiếu chào bán thêm cho cổ đông hiện hữu sẽ được làm tròn xuống đến hàng đơn vị, số cổ phiếu lẻ hàng thập phân (nếu có) sẽ được làm tròn xuống bằng 0 và sẽ bị hủy bỏ.

Ví dụ: Tại ngày chốt danh sách cổ đông để thực hiện quyền, cổ đông A sở hữu 103 cổ phiếu tương ứng với 103 quyền mua cổ phiếu mới. Với tỷ lệ thực hiện quyền là 3:2, cổ đông A sẽ được quyền mua $103 \times \frac{2}{3} = 68,7$ cổ phiếu mới. Như vậy, theo nguyên tắc làm tròn xuống đến hàng đơn vị, cổ đông A được quyền mua 68 cổ phiếu.

22.2 Phương án xử lý cổ phiếu lẻ, cổ phiếu còn dư chưa phân phối hết:

- Đối với số cổ phiếu chào bán cho cổ đông hiện hữu không đăng ký mua hết và/hoặc từ chối quyền mua, và/hoặc đến hạn đóng tiền mua cổ phiếu mà không đóng tiền mua và số cổ phiếu lẻ phát sinh do làm tròn sẽ do Hội đồng quản trị xác định đối tượng, số lượng phân phối để phân phối tiếp với giá bán không thấp hơn giá chào bán cho cổ đông hiện hữu. Số cổ phiếu chào bán nêu trên bị hạn chế chuyển nhượng tối thiểu 01 năm kể từ ngày hoàn thành đợt chào bán.
- 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.
- Việc xử lý cổ phiếu còn dư đảm bảo các điều kiện khác theo quy định tại Điều 42 Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 và đảm bảo các điều kiện khác theo quy định của pháp luật hiện hành.
- Đảm bảo không phân phối cổ phiếu cho các công ty con, công ty con trong cùng công ty mẹ theo quy định tại Khoản 2, Điều 195 Luật doanh nghiệp 2020 số 59/2020/QH14.
- Trong trường hợp hết hạn phân phối cổ phiếu theo quy định của pháp luật (bao gồm cả thời gian được gia hạn nếu có), nếu vẫn còn cổ phiếu chưa phân phối hết thì số cổ phiếu chưa được phân phối hết này được hủy và HĐQT ra quyết định kết thúc đợt chào bán.

23. 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.
- Các cổ đông trong tình trạng bị hạn chế chuyển nhượng vẫn được nhận quyền mua cổ phiếu, số lượng cổ phiếu mua thêm từ quyền mua này không bị hạn chế 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 hạn chế chuyển nhượng tối thiểu 01 (một) năm kể từ ngày kết thúc đợt chào bán.

24. **Mức độ pha loãng của cổ phiếu dự kiến sau phát hành:**

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 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.

Pha loãng 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.

25. **Mục đích chào bán:**

Toàn bộ số tiền thu được từ đợt chào bán này được sử dụng để bổ sung vốn đầu tư tàu số 05 chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 DWT và trả nợ

vay Ngân hàng.

26. **Tỷ lệ chào bán thành công tối thiểu:** Không quy định.

27. **Đăng ký bổ sung và niêm yết bổ sung cổ phiếu:** Cổ phiếu phát hành thêm của Công ty sẽ được đăng ký bổ sung tại Tổng công ty Lưu ký và Bù trừ Chứng khoán Việt Nam và được đăng ký niêm yết bổ sung tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội theo đúng quy định của pháp luật.

II. PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG VỐN THU ĐƯỢC TỪ ĐỢT CHÀO BÁN:

- Toàn bộ số tiền dự kiến thu được từ đợt chào bán cổ phiếu dự kiến là 333.569.950.000 đồng được dùng để bổ sung vốn đầu tư tàu số 05 chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 DWT và trả nợ vay Ngân hàng.

Stt	Mục đích sử dụng vốn	Số tiền giải ngân (VND)	Thời điểm giải ngân dự kiến
1	Bổ sung vốn đầu tư tàu số 05 chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 DWT	293.862.000.000	Từ quý 3/2024
2	Trả nợ vay Ngân hàng	39.707.950.000	Từ quý 3/2024
Tổng		333.569.960.000	

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 chào bán không đủ như dự kiến, để thực hiện những mục đích đã được Đại hội đồng Cổ đông thông qua, tùy vào tình hình thực tế, Đại hội đồng Cổ đông ủy quyền cho Hội đồng Quản trị thực hiện các giải pháp như sau:

- Xin gia hạn đợt chào bán để tiếp tục chào bán nốt số cổ phiếu còn lại đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật.
- Tiến hành bổ sung nguồn vốn còn thiếu thông qua các hình thức khác như vay ngân hàng, phát hành trái phiếu doanh nghiệp, các giải pháp khác phù hợp với quy định của pháp luật và quy định nội bộ của Công ty để thực hiện các kế hoạch đã đặt ra.

Trường hợp số tiền thu được từ đợt chào bán sau khi xử lý vẫn không đủ để sử dụng cho toàn bộ mục đích nêu trên thì Công ty sẽ ưu tiên sử dụng vốn thu được từ đợt chào bán theo thứ tự như sau:

- 1) Bổ sung vốn đầu tư tàu số 05 chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 DWT.
- 2) Trả nợ vay Ngân hàng.

III. ỦY QUYỀN CHO HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ:

- Thực hiện xây dựng và giải trình hồ sơ xin phép chào bán chứng khoán gửi cho Ủy ban Chứng khoán Nhà nước và các cơ quan chức năng khác. Đồng thời, chủ động điều chỉnh Phương án chào bán và các hồ sơ khác có liên quan theo yêu cầu của Ủy ban Chứng Khoán Nhà nước và các cơ quan chức năng khác phù hợp với quy định của pháp luật, Điều lệ Công ty và sẽ báo cáo lại Đại hội đồng Cổ đông trong kỳ họp gần

nhất.

- Lựa chọn thời điểm chào bán cụ thể và thực hiện các thủ tục cần thiết liên quan đến việc hoàn thành phương án chào bán, xin phép chào bán 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.
- 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, quy định của pháp luật và thực hiện các thủ tục liên quan đến công bố thông tin theo đúng quy định.
- Chủ động thực hiện phương án xử lý số cổ phiếu không phân phối hết theo hướng bảo đảm quyền lợi cho tất cả cổ đông 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.
- Thực hiện đăng ký bổ sung cổ phiếu phát hành thêm tại Tổng công ty Lưu ký và Bù trừ chứng khoán Việt Nam, niêm yết bổ sung tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội đối với toàn bộ số lượng cổ phần phổ thông được phát hành theo phương án nêu trên.
- 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.
- Ngoài những nội dung ủy quyền trên đây, trong quá trình thực hiện phương án chào bán, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh phương án chào bán (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 đồng Cổ đông xem xét thông qua và ủy quyền cho Hội đồng Quản trị thực hiện các nội dung nêu trên.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN GLOBAL PACIFIC



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
PHƯƠNG ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU DẦU/HÓA CHẤT
TRỌNG TẢI 19.000-25.000 DWT (TÀU SỐ 5)

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, THÔNG TIN THỊ TRƯỜNG

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 đánh giá, nhận định của các chuyên gia trong ngành vận tải biển cũng như các báo cáo thống kê của các tổ chức môi giới tàu biển thì 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, giá mua bán tàu trôi 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 cải thiện và hồi phục tích cực. Một trong những yếu 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, số lượng tàu hóa chất đóng mới đưa vào khai thác trong năm 2020 chỉ là 34 tàu, năm 2021 chỉ là 45 tàu và 2022 chỉ là 34 tàu, năm 2023 chỉ là 6 tàu thay vì từ 104 - 149 tàu/năm trong giai đoạn 2017 - 2019. Theo báo cáo thống kê và dự báo của Clarksons Research, sản lượng luân chuyển bằng đường biển (million tonnes) năm 2024 dự kiến mức 12.592 cao hơn xấp xỉ 2% so với năm 2023 ở mức 12.322 triệu tấn (nguồn STM, Clarksons tháng 3/2024).

World Seaborne Trade	Million Tonnes				% Chg
	2021	2022	2023	2024f	2024/23
Crude Oil	1,838	1,975	2,020	2,073	3%
Oil Products	1,011	1,048	1,073	1,108	3%
Dry Bulk	5,459	5,303	5,498	5,565	1%
Containers	1,923	1,851	1,852	1,921	4%
Gas	510	534	552	572	4%
Other	1,319	1,304	1,327	1,353	2%
World Seaborne Trade	12,061	12,016	12,322	12,592	2%
y-o-y growth	3.4%	-0.4%	2.5%	2.2%	
Tonne-miles, y-o-y growth	3.2%	0.0%	4.6%	3.9%	

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

*Dự báo mức tăng trưởng lượng hàng vận chuyển bằng đường biển
(Nguồn: STM, Clarksons tháng 3/2024).*

Đặc biệt sau khi các nước EU, Mỹ áp cấm vận đối với mặt hàng xăng dầu của Nga, xung đột vũ trang khu vực Biển Đỏ đã làm cho lượng hàng xăng dầu và hoá chất luân chuyển tính theo tấn hải lý tăng so với trước cấm vận và trước thời điểm xung đột giữa Hamas/Houthi-Israel v.v. Việc này cũng dẫn đến phát sinh nhu cầu sử dụng đối với loại tàu này trên thị trường. Các tuyến hàng xung quanh khu vực Trung Đông, Đông Nam Á, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản cũng đã dần nhộn nhịp trở lại và tập trung nhiều vào các tàu dầu/hóa chất (oil/chemical tanker), phổ biến là các tàu có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT.

Trong phân khúc tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT, giá cước tàu vận chuyển hóa chất luôn ở mức cao hơn so với vận chuyển xăng dầu và tương

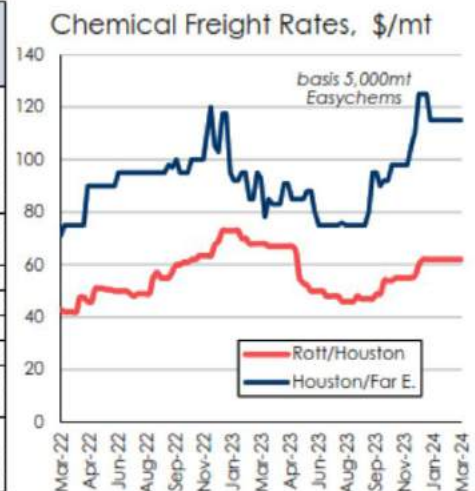
đổi ổn định. Ngoài ra, do các loại hóa chất là mặt hàng chuyên biệt dành cho công nghiệp, cộng với thiết kế tàu mang tính đặc chủng chuyên dùng, có thể kết hợp vận chuyển đa dạng nhiều loại hàng hóa, nên trên thực tế thị trường vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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. 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/Orthoxylene/Methanol/Ethanol/Benzen/MTBE/Base Oil... chạy theo chuyến khối lượng khoảng 20.000 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 Philippine đi Ấn Độ, từ Ấn Độ đi Trung Đông hoặc dầu sản phẩm từ Singapore/Thailand 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, size hàng 10.000 – 20.000 tấn. Lợi thế của kiểu tàu này để chuyên chở kết hợp nhiều mặt hàng và giảm thiểu chạy rỗng cho chiều ngược lại.

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 20.000 DWT loại hầm hàng stainless steel (SS) trung bình khoảng 19.250 USD/ngày, trong khi mức TC bình quân năm 2022 là 15.385 USD/ngày và bình quân năm 2021 là 12.979 USD/ngày. Bước sang năm 2024, mức giá cho thuê TC phân khúc tàu này đã tăng lên 20.000 – 20.500 USD/ngày, tăng khoảng 4% - 5% so với trung bình năm 2023.

Nhìn chung giá cước tàu vận chuyển hóa chất luôn ở mức cao hơn so với vận chuyển xăng dầu và tương đối ổn định. Thống kê mức giá cho thuê T/C ở biểu đồ sau:

Chemicals Markets	Average		2024		Chem Market	
	2022	2023	Jan	Feb	01 Mar	Trends
Voyage Rates (\$/mt)						
10,000 MEG/WC India	45.67	49.71	50.25	52.50	54.00	STEADY 3%
15,000 MEG/Ulsan	70.02	65.44	65.00	68.00	68.00	STEADY 0%
15,000 MEG/Med*	123.83	103.08	112.00	127.00	195.00	FIRMER 54%
15,000 MEG/Rotf*	134.13	121.72	128.00	145.00	180.00	FIRMER 24%
5,000 Rotf/Houston	51.92	57.32	62.00	62.00	62.00	STEADY 0%
10,000 Rotf/Houston	43.84	48.81	52.00	52.00	52.00	STEADY 0%
5,000 Rotf/Ulsan*	93.75	100.58	114.25	133.75	135.00	STEADY 1%
5,000 Sing./Rotf^	180.48	157.04	156.25	187.50	195.00	FIRM 4%
1,000~ Sing./Houston	207.29	243.42	272.50	291.00	288.00	STEADY -1%
6,000* Ulsan/Houston	108.19	138.02	162.50	181.00	178.00	STEADY -2%
5,000 Houston/Rotf	81.15	88.63	95.00	103.75	105.00	STEADY 1%
5,000 Houston/Ulsan	89.44	88.79	115.00	115.00	115.00	STEADY 0%
12mths TC, \$/day						
13,000 dwt IMO II	10.917	14.479	14,000	14,000	14,000	STEADY 0%
19,999 dwt S/S	15.385	19,292	18,500	19,250	20,000	FIRM 4%



Nguồn: Thống kê của môi giới Clarkson tháng 3/2024

Theo thống kê của các công ty môi giới có uy tín thì đều dự báo thị trường thuê tàu dầu/hóa chất nói chung và tàu dầu/hóa chất khoảng 20.000 DWT nói riêng đều có sự tăng trưởng từ năm 2023 đến năm 2024. Như thống kê của Maersk những hợp đồng thuê định hạn 3 năm đã thực hiện từ đầu năm 2024 cho dự báo thị trường khá ổn định ở mức như hiện tại là 19.688 USD/ngày, cho thấy nhu cầu thuê tàu 20.000 DWT sẽ tiếp tục ổn định ở mức cao như hiện nay và duy trì trong những năm tới.

Rates & Prices

USD/day (rates), USD M. (price, monthly average)

	20k DWT IMO2 SS	16.5k DWT IMO 2 Ctd	13k DWT IMO 2 Ctd	8.5k DWT IMO 2 Ctd
1-year TC	20,500	19,000	15,000	14,500
3-year TC	19,688	16,500	13,500	13,500

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 02/2024

Theo kết quả nghiên cứu thị trường, nhu cầu đối với phân khúc size tàu dầu/hóa chất khoảng 19.000 - 25.000 DWT có hầm hàng inox khá đa dạng, giá cho thuê luôn cao hơn so với mặt bằng các tàu vận tải dầu sản phẩm cùng loại và có tính ổn định cao hơn, tàu sau khi mua sẽ dễ tìm kiếm khách hàng để đưa vào khai thác ngay sau khi được bàn giao.

2. Thị trường vận tải trong nước:

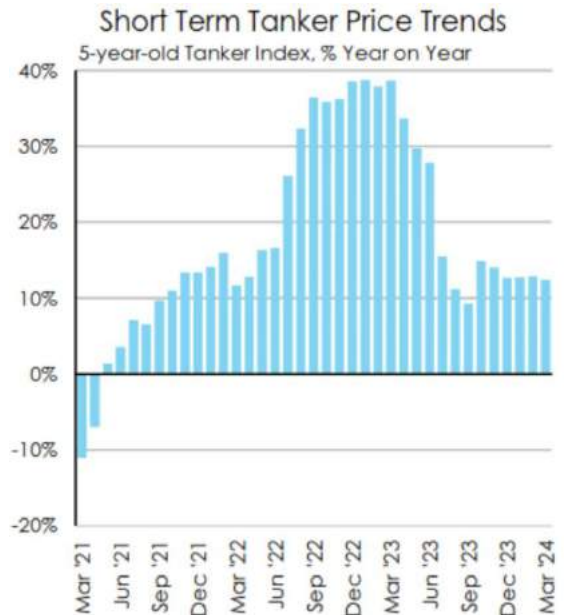
Thị trường trong nước tập trung chủ yếu vào việc vận chuyên phân phối sản phẩm đầu ra cho các Nhà máy lọc hóa dầu trong nước như Bình Sơn, Nghi Sơn. Tuy nhiên sản phẩm đầu ra của 2 nhà máy này hiện nay chủ yếu là xăng dầu nên Công ty không xác định đây là thị trường mục tiêu.

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 20.000 DWT.

3. Thị trường mua bán tàu biển:

Theo thống kê của Clarksons ở trên, do nhu cầu thuê tàu hóa chất tăng cao nên giá TC trong năm 2023 tăng khoảng 52% so với năm 2021 nên giá bán tàu 19.999 DWT năm 2023 tăng khoảng 9,6% so với mức bình quân năm 2022 và tăng khoảng 27,1% so với năm 2021 (26,75 triệu USD). Sang năm 2024 giá bán tàu phân khúc này tiếp tục tăng khoảng 12% so với năm 2023.

Oil Tanker Prices	End Year, \$m			Three Month	
	2021	2022	2023	Mar	Trend
	VLCC 310k dwt Resale	98.0	125.0	130.0	143.0
VLCC 310k dwt 5 yrs	70.0	95.0	105.0	113.0	FIRMER... 11%
VLCC 310k dwt* 10 yrs	46.0	70.0	75.0	84.0	FIRMER... 11%
VLCC 300k dwt 15 yrs	33.0	58.0	55.0	58.0	FIRM... 4%
Suezmax 160k dwt Resale	69.0	85.0	95.0	99.0	FIRM... 4%
Suezmax 160k dwt 5 yrs	47.0	65.0	78.0	83.0	FIRM... 6%
Suezmax 158k dwt 10 yrs	31.0	48.0	60.0	68.0	FIRMER... 11%
Aframax 115k dwt Resale	56.0	75.0	83.0	83.0	STEADY... 0%
Aframax 115k dwt 5 yrs	41.0	60.0	70.5	72.0	STEADY... 2%
Aframax 115k dwtA 10 yrs	27.0	45.0	55.0	58.0	FIRM... 5%
LR1 75k dwt Resale	43.0	57.5	63.0	63.0	STEADY... 0%
LR1 75k dwt 5 yrs	31.0	45.0	51.0	53.0	FIRM... 4%
LR1 75k dwt 10 yrs	20.0	34.0	41.0	43.0	FIRM... 5%
MR 51k dwt Resale	39.0	47.5	53.0	53.0	STEADY... 1%
MR 51k dwt 5 yrs	29.0	40.0	43.5	45.5	FIRM... 5%
MR 50k dwt 10 yrs	18.5	30.0	34.0	38.0	FIRMER... 13%
MR 47k dwt 15 yrs	11.0	21.0	25.0	26.0	FIRM... 5%
Handy 37k dwt 5 yrs	25.0	34.0	38.0	40.5	FIRM... 8%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.5	23.0	29.0	33.0	FIRMER... 14%
19,999 dwt Chem S/S 5 yrs	26.75	31.0	34.0	36.0	FIRM... 3%
5-y-o Tanker Index	134	186	210	219	FIRM... 5%
12 month Change	13%	39%	13%	12%	



Nguồn: Thống kê của Clarkson tháng 3/2024.

Theo thống kê của Maersk Broker, giá tàu 20.000 DWT IMO II Stainless Steel 05 tuổi hiện đang ở mức khoảng 34,5 triệu USD, 10 tuổi ở mức khoảng 27 triệu USD, tàu 15 tuổi ở mức khoảng 19,5 triệu USD.

Rates & Prices

USD/day (rates), USD M. (price, monthly average)

	20k DWT IMO2 SS	16.5k DWT IMO 2 Ctd	13k DWT IMO 2 Ctd	8.5k DWT IMO 2 Ctd
Newbuilding	40.0	36.0	30.0	24.0
5-year-old	34.5	27.0	21.0	17.0
10-year-old	27.0	19.0	15.0	12.0
15-year-old	19.5	14.4	10.4	10.0

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 02/2024

Hiện nay, tàu hóa chất size khoảng 20.000 DWT (viết tắt là J19) đang rất được ưa chuộng trên thị trường, trong đó tàu đóng tại Nhật, có hầm hàng stainless steel, 10-14 tuổi giá từ 19,5 đến 25 triệu USD. Nguyên nhân dẫn đến giá tàu chủng loại J19 tăng cao thời gian vừa qua một phần cũng xuất phát từ số lượng đơn hàng đóng mới bị hạn chế. Tỷ lệ tổng trong tải thay đổi qua các năm 2024-2026 rất ít, tương ứng 1,3% - năm 2024, 1,7% năm 2025 và 1,3% từ năm 2026.

World Fleets & Orderbooks

Total Cargo Fleet, m. Dwt	Year End				01-Mar-24		Orderbook & Delivery Schedule					
	2020	2021	2022	2023	No.	m.Dwt	No.	m.Dwt	% Fleet	2024	2025	2026+
CRUDE TANKERS	428.0	435.5	453.8	462.3	2,324	462.8	151	28.0	6.1%	2.9	6.7	18.4
PRODUCTS TANKERS	191.5	195.2	198.7	202.8	10,160	203.4	445	25.3	12.5%	3.9	10.2	11.3
CHEMICAL TANKERS	48.3	48.9	50.5	51.5	4,198	51.8	264	4.3	8.3%	1.3	1.7	1.3
OTHER TANKERS	1.0	1.0	1.0	1.0	427	1.0	3	0.0	0.1%	0.0	0.0	0.0
BULKERS	913.3	946.3	973.3	1,003.1	13,633	1,008.9	1,163	88.3	8.8%	27.7	31.5	29.1
COMBOS	0.9	1.1	1.1	1.1	12	1.1	0	0.0	0.0%	0.0	0.0	0.0
LPG CARRIERS	27.0	28.4	30.2	33.2	1,648	33.7	204	9.0	26.6%	1.3	1.7	6.0
LNG CARRIERS	50.7	55.6	58.0	60.7	760	61.5	331	30.9	50.3%	6.2	8.4	16.4
CONTAINERSHIPS	282.7	294.3	305.8	329.5	6,188	334.4	787	72.1	21.6%	28.9	21.2	22.1
MULTI-PURPOSE	29.2	29.4	30.2	30.3	3,261	30.3	171	3.2	10.6%	1.0	1.5	0.7
GENERAL CARGO	41.5	42.2	43.5	44.6	16,644	44.7	314	2.4	5.3%	1.2	0.7	0.4
RO-RO	7.1	7.2	7.4	7.5	835	7.5	27	0.4	5.2%	0.2	0.2	0.0
CAR CARRIERS	12.3	12.4	12.4	12.6	769	12.7	193	4.3	33.6%	0.8	1.5	2.0
REEFERS	4.6	4.5	4.5	4.4	1,560	4.4	31	0.4	8.3%	0.1	0.1	0.1
OFFSHORE (AHTS/PSV)	9.3	9.2	9.2	9.2	4,364	9.2	103	0.2	2.4%	0.2	0.1	0.0
WORLD CARGO FLEET	2,047.5	2,111.4	2,179.8	2,253.9	66,783	2,267.5	4,187	268.8	11.9%	75.6	85.4	107.8
TOTAL WORLD FLEET	2,134.3	2,198.8	2,269.7	2,346.1	109,047	2,360.0	5,771	275.8	11.7%	78.2	87.2	110.3
TOTAL WORLD FLEET (\$bn)*	950.1	1,310.4	1,290.8	1,374.9		1,451.6		374.4	25.8%	102.0	109.4	163.0

Dự báo đóng mới tàu hóa chất. Nguồn: Clarkson tháng 3/2024.

Với xu hướng hồi phục của thị trường vận tải trong khi lượng tàu đóng mới trong 3 năm tới thấp thì giá tàu có thể sẽ tiếp tục tăng trong thời gian tới. Do vậy, thời điểm hiện nay có cơ hội để các chủ tàu xem xét việc đầu tư tàu.

Danh sách các tàu size khoảng 20.000 DWT đã giao dịch gần đây:

Stt	Tên tàu	Năm đóng	DWT	Nơi đóng	Giá bán (triệu USD)	Thời gian bán
1.	MT "Beatrice"	2013	25.932	Asakawa	Khoảng 29-30	02/2024
2.	MT "Bow Emma"	2009	25.594	Shin Kurushima	24,0	01/2024
3.	Wawasan Bluefin	2008	19.997	SK Hiroshima	18,50	18/8/2023
4.	GT Star	2012	19.956	Usuki Zosen	21,00	03/5/2023
5.	Gian Trader	2015	19.884	Usuki Zosen	29,00	21/11/2023
6.	Celsius Malaga	2008	20.832	SK Hiroshima	18,20	19/5/2023
7.	Bunga Lavender	2010	19.997	Fukuoka	19,90	24/01/2023
8.	Dreggen	2008	19.994	Fukuoka	19,00	18/01/2023

Nguồn: Môi giới Fearnley, Clarksons

Danh sách các tàu dầu, hóa chất khoảng 20.000 DWT hiện đang chào bán trên thị trường:

Tên tàu	Năm đóng	DWT	Nơi đóng	Giá tàu (triệu USD)
LINCOLN PARK	2012	19.800	KITANIHON ZOSEN	Ideas USD 26m+
IVORY RAY	2011	19.991	FUKUOKA SB	Aiming USD 24 Mil
CHEM STREAM	2010	19.998	SHITANOE ZOSEN	Idea 22,25 USD Mil
CHEM BULLDOG	2010	21.306	ASAKAWA SHIPBUILDING	Invite best offer/aiming 22,8-23 Mil
SONGA PEACE	2009	19.993	USUKI ZOSENSHO	Aiming USD
SONGA CHALLENGE	2009	19.993	USUKI ZOSENSHO	23m/each
CHEM JUPITER	2008	19.814	KITANIHON ZOSEN	Aiming USD 19,25 m
LIVARDEN	2007	19.951	FUKUOKA SB	Try xs USD 17m
STRINDA	2006	19,959	FUKUOKA SB	Idea USD high 15m.
AL MAHBOOB AH	2006	19,998	USUKI ZOSENSHO	Try rgn USD 15,5m's

Nguồn: Môi giới Clarksons, MB

4. Thông tin về Người thuê tàu:

Thị trường thuê tàu vận chuyển hóa chất phân khúc J19 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 1 – 3 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 quản lý của Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific:

Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific (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.

b) Tình hình khai thác 03 tàu sản phẩm/hóa chất dòng J19:

03 tàu thuộc sở hữu của công ty đang được cho thuê định hạn. Tàu được đóng tại Nhật Bản, có điều kiện kỹ thuật tốt, thuộc phân khúc tàu đang được ưa chuộng trên thị trường vận tải dầu sản phẩm/hóa chất.

Qua những nghiên cứu, phân tích ở trên cho thấy nhu cầu về vận tải dầu sản phẩm, hóa chất nhập khẩu và quốc tế là rất lớn, trong khi PCT mới chỉ quản lý/khai thác 03 tàu theo hình thức TC. Việc đầu tư tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) (oil/chemical tanker) có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT phù hợp với chiến lược phát triển dài hạn của PCT, góp phần nâng cao qui mô, năng lực đội tàu chở dầu/hóa chất của của công ty.

Bên cạnh đó, size tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) dòng J19 đang dần khẳng định vị thế do thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size hàng, lịch trình. Hiện size tàu này đang có giá thuê tốt và dự báo sẽ tiếp tục ổn định trong thời gian tới.

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.

- 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 án mua, bán 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 v/v 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 cho công ty, Công ty Cổ phần Vận tải biển Global Pacific xây dựng nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi “Phương án đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT” để trình 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 (CPP);
: Hầm hàng bằng inox nên không phải mất chi phí sơn sửa 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 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 2 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 mua 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 (IMO2) 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 19.000 - 25.000 DWT được đề xuất lựa chọn.

2. Nơi đóng:

Tàu đóng tại Trung Quốc: Đến thời điểm hiện tại, mặc dù có giá thành cạnh tranh nhưng chất lượng không cao như các tàu đóng tại Châu Âu, Nhật Bản/Hàn Quốc. Đồng thời có chi phí thay thế vật tư, thiết bị, sửa chữa định kỳ lớn.

Tàu đóng ở Châu Âu: Chất lượng thiết bị có độ tin cậy cao, tuy nhiên thiết bị lắp ráp trên tàu khi bị hư hỏng thì chi phí thay mới cao.

Tàu đóng tại 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. Đa số các tàu có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT trên thị trường được đóng tại Nhật Bản/Hàn Quốc.

Đóng tại Việt Nam: Hiện chưa thấy có báo cáo cụ thể nào thể hiện loại tàu chở dầu/hóa chất tiêu chuẩn IMO II, hầm hàng inox, trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 DWT được sản xuất tại Việt Nam.

Do vậy, tàu đóng tại Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc đóng tại Nhà máy đóng tàu của Nhật Bản/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại các quốc gia Đông Nam Á là phù hợp nhất với PCT nên được đề xuất chọn mua.

3. Tuổi tàu:

Tàu dự kiến đầu tư phù hợp với các qui định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển nhằm đảm bảo hiệu quả tốt nhất cho Công ty. Dự kiến mua tàu khoảng 10 tuổi, sẽ làm thủ tục nhập khẩu để có thể khai thác trong nước khi có nhu cầu thực tế, cờ tàu trong Báo cáo nghiên cứu khả thi sẽ được đăng ký treo cờ Việt Nam.

4. 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 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 và 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 một trong các 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	Khoảng 10 tuổi.
2	Nơi đóng	Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật Bản/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại các quốc gia Đông Nam Á.
3	Loại tàu	SBT/IGS/IMO2 (Oil/Chemical tanker), Double Hull.
4	Đăng kiểm	Thành viên thuộc IACS.
5	Trọng tải	Khoảng 20.000 DWT.
6	Loại hầm hàng (bao gồm két Slops)	Stainless steel (Sus 316L, Sus 304).
7	Máy chính	Được sản xuất tại Nhật Bản, Hàn Quốc hoặc tại các nước thuộc khối G7.

+ 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.

+ Những tàu có sự cố nghiêm trọng liên quan đến hệ thống máy chính, nồi hơi, máy đèn, hệ trục, hệ thống làm hàng, hoặc có lịch sử đâm va, mắc cạn, bị hỏa hoạn trong buồng máy, hầm hàng, cabin, buồng bơm hoặc hư hỏng kết cấu vỏ... sẽ không được xem xét đánh giá nếu việc khắc phục không đảm bảo khôi phục khả năng vận hành theo thiết kế ban đầu.

+ Không đánh giá lựa chọn mua những tàu/chủ tàu nằm trong danh sách cấm vận của Chính phủ Việt Nam, Anh, Mỹ, EU và/hoặc Liên Hợp Quốc (Sanction list) và/hoặc không được một trong các câu lạc bộ bảo hiểm tương hỗ (IG Club) chấp nhận làm thành viên.

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 30.424.000 USD, theo khảo sát, đánh giá của bộ phận chuyên môn 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 có độ tuổi khoảng 09 - 12 (tùy theo nhu cầu của bên bán) với trọng tải tàu không quá 25.000 DWT. Để tính toán hiệu quả phương án thì tàu 10 tuổi có trọng tải khoảng 20.000 DWT được lấy làm cơ sở tính toán.

Công ty lập phương án mua tàu với TMĐT không vượt quá 30.424.000 USD - đã bao gồm thuế, phí, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán phương án đầu tư và các chi phí dự phòng khác (nếu có), trong đó: Giá mua tàu khoảng 27.000.000 USD là tàu đã hoàn thành sửa chữa định kỳ SS lần thứ 2. Thuế nhập khẩu đối với tàu là 2% dự kiến khoản 540.000 USD. Các chi phí nhận tàu, khảo sát, giám định, dự phòng khoảng 100.000 USD, Lệ phí trước bạ của tàu khoảng 20.000 USD. Thuế GTGT khoản 10%, cụ thể:

STT	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu (Bao gồm thiết bị các loại thuế + phí (nếu có))	USD	27.000.000
2	Thuế nhập khẩu 2% (phân nhóm 8901.20.70 - ND122/2016, biểu thuế XNK)	USD	540.000
3	Phí trước bạ 1% x (1+2+4) tối đa 500 triệu đồng (Nghị định 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016)	USD	20.000
4	Chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán phương án đầu tư, dự phòng khác...	USD	100,000
	Tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	27.660.000
5	Thuế VAT	USD	2.764.000
	TỔNG CỘNG	USD	30.424.000

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

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

Stt	Nội dung	Đvt	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư	USD	30.424.000
2	Vốn vay ngân hàng (tối đa đến khoảng 70% giá mua tàu)	USD	18.900.000
3	Vốn chủ sở hữu và/hoặc các nguồn vốn khác = (1) - (2)	USD	11.524.000

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

2.1. Về nguồn 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 là 333.569.960.000 đồng để đầu tư tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT (tàu số 5) dự kiến số tiền đầu tư là 11.524.000 USD (khoảng 293.862.000.000 đồng).

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 phương 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: Shinhan Bank, Woori Bank, TPBank, MSB, MB Bank. Giá trị cho vay đến 70% giá mua tàu, thời hạn vay đến 07 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 BCNCKT này thông số về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

- Đồng tiền nhận nợ: 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 8,5%/năm (bao gồm lãi vay và các khoản phí quy đổi).
- Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 7 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 BCNCKT được 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:

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) 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 – 363 ngày/năm.
 - + Vào các năm có kỳ sửa chữa IS/SS: 335-343 ngày/năm.
- Thời gian khai thác tối đa: 15 năm nếu là tàu 10 tuổi (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 và hiệu quả khai thác tàu (TCE) của dòng tàu J19 theo báo cáo của Pool Maersk và một số chủ tàu trong khu vực thì mức hiệu quả đạt được từ giữa năm 2023 đến nay đang ở mức 19.000 – 20.000 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 như sau:

- TC năm đầu tiên của phương án là: 18.391 USD/ngày, tương ứng 95% trung bình giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- TC năm thứ 2 đến năm thứ 5 của phương án là: 17.423 USD/ngày, tương ứng 90% trung bình giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- TC năm thứ 6 đến hết năm thứ 10 của phương án là: 16.455 USD/ngày tương ứng 85% giá cước TC 3 năm (2024-2026 theo Maersk và 3 tháng đầu năm 2024 của Clarkson);
- Giá cho thuê TC từ năm thứ 11 đến hết năm thứ 15 của phương án là: 15.487 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 mua dự kiến dựa trên cơ sở thực tế đơn vị đã quản lý kỹ thuật tàu Athena và tàu Minerva, đồng thời tham khảo chi phí của một số chủ tàu và trên cơ sở xây dựng chi phí của Công ty PCT như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách (USD)		Ghi chú
		Năm	Ngày	
1	THUYỀN VIÊN	664.240	1.820	
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG. SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	250.000	685	
3	DẦU NHỒN (LO)	150.000	411	
4	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN (DOCKING)	235.900	646	
5	BẢO HIỂM	156.890	430	
6	THIẾT BỊ AN TOÀN. BẢO HỘ. ÁN PHẨM	23.000	63	
7	PHÍ QUẢN LÝ KT/TM & KHÁC	27.700	76	
OPEX		1.507.730	4.131	

1	KHẤU HAO	2.127.692	5.829	
2	CHI PHÍ LÃI VAY	1.519.887	4.164	
3	CHI PHÍ TÀI CHÍNH KHÁC	324.000	888	
CAPEX		3.971.580	10.881	
1	CHI PHÍ QUẢN LÝ PHÂN BỐ	100.000	274	
FIXCOST		5.579.310	15.286	

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 20.000 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 5.200 LTD.

Giá trị thanh lý tàu: 5.200 LTD x 431 USD/tấn = 2.241.200 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 25 năm. Khấu hao thực tế của phương án sẽ được cập nhật theo tuổi tàu, trong đó tàu mua thành công được tính thời gian khai thác đến hết năm tàu 25 tuổi. Trong phương án này, công ty dự kiến phương án tàu khoảng 10 tuổi, thời gian khấu hao của phương án là 13 năm, trong trường hợp lựa chọn được tàu cụ thể, công ty sẽ xem xét cập nhật thời gian khấu hao để đảm bảo phù hợp với thời gian khai thác của phương án trước khi trình phê duyệt.

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

3.5.3. Suất chiết khấu và CLTG của phương án trường hợp vay USD:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng 10,0%/năm.
- Vốn vay từ ngân hàng có chi phí sử dụng vốn 8,5%/năm.
- Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển, tăng trừ 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	30.424.000	Lãi suất
1	Vốn chủ sở hữu	11.524.000	10,00%
2	Vốn vay	18.900.000	8,50%
$WACC = [(VCSH/VĐT) \times LS \text{ kỳ vọng}] + [(V\text{on vay}/VĐT) \times LS \text{ vay}] \times (1 - \text{Thuế TNDN})$			8,01%
	+ Hệ số rủi ro tính cho phương án trong lĩnh vực vận chuyển		1.00%
	IRRmin = WACC + Hệ số rủi ro		9,01%

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	30.424.000	
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:			
	Vốn chủ sở hữu	USD	11.524.000	
	Vốn vay ~ 70% Giá mua tàu	USD	18.900.000	
3	Lãi suất vay ngân hàng	%/năm	8,5%	Phụ lục
4	Thời gian vay	năm	7	""
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	%	9,01%	
8	Tuổi tàu : 10 năm	năm	10	
9	Vòng đời khai thác tàu	năm	25	
10	Số năm khai thác	năm	15	
11	Số ngày khai thác, dừng tàu			
	Ngày khai thác bình quân	ngày/năm	352	
	Ngày dừng S/C và offhire T/mại bình quân	ngày/năm	6	
	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)			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho 1 năm đầu	USD/ngày	18.391	
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ : 2 - 5	USD/ngày	17.423	
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ : 6 - 10	USD/ngày	16.455	

	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ : 11 - 15	USD/ngày	15.487	
2	TSCĐ thanh lý (431 USD x 5.200 LDT)	USD	2.241.200	
	Tải trọng tàu (lightship)		5.200	
	Giá thanh lý	USD	431	
III	CHI PHÍ			
1	Chi phí hoạt động/Opex			Phụ lục
	+ Đơn giá áp dụng cho Năm thứ: 1	USD/ngày	4.131	
2	Chi phí vốn Capex + Chi phí quản lý (năm thứ 1)	USD/ngày	11.155	Phụ lục

4. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế phương án:

Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính của phương án trong bảng sau:

Stt	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư	USD	30.424.000
2	Suất thu lợi nội tại (IRRmin)	%	9,01
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	517.899
4	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,32
5	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.255.742
6	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,19

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

Theo dự báo nguồn cung tàu dầu, hóa chất 19.000 - 25.000 DWT 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 (sau thời gian này chưa có báo cáo dự báo) dựa trên dự báo của các công ty môi giới tàu uy tín như Clarkson, Maersk Brokers (MB) và Wormar Pool. Do vậy, việc lấy 95%-80% giá cước trung bình của của Clarkson và TC 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 8,5%/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 mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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, Giám đốc Công ty kính trình Hội đồng Quản trị xem xét phê duyệt Báo cáo Nghiên cứu khả thi phương án đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải từ 19.000 - 25.000 DWT của Công ty PCT như sau:

- **Tên Phương án:** Đầu tư mua tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 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 19.000 – 25.000 DWT.
- **Nơi đóng** : Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại quốc gia Đông Nam Á.
- **Hình thức đầu tư:** Mua tàu đã qua sử dụng.
- **Tuổi tàu** : Phù hợp với qui định tại Nghị Định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
- **Tổng mức đầu tư:** Không vượt quá 30.424.000 USD.
- **Nguồn vốn cho phương án:** Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu.
- **Hiệu quả kinh tế của phương án không thấp hơn:**

Stt	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	517.899
2	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,32
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.255.742
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,19

- **Thời gian dự kiến triển khai đầu tư:** Năm 2024.

Trân trọng kính trình.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt kế hoạch đầu tư số 05 loại tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất (trọng tải khoảng 19.000 DWT – 25.000 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 khí hóa lỏng 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 Kế hoạch: Đầu tư tàu số 05 loại tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải khoảng 19.000 – 25.000 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 19.000 – 25.000 DWT.
 - **Nơi đóng** : Nhật Bản/Hàn Quốc hoặc nhà máy đóng tàu của Nhật/Hàn Quốc có cơ sở đặt tại quốc gia Đông Nam Á.
 - **Hình thức đầu tư**: Mua tàu đã qua sử dụng.
 - **Tuổi tàu** : Phù hợp với qui định tại Nghị Định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 171/2016/NĐ-CP của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
 - **Tổng mức đầu tư**: Không vượt quá 30.424.000 USD.
 - **Nguồn vốn đầu tư**: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu.
 - **Hiệu quả kinh tế của phương án không thấp hơn:**

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	517.899
2	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	9,32
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.255.742
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,19

- **Thời gian dự kiến triển khai đầu tư**: Năm 2024.

(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 kế hoạch 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 70% 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 70% 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 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 kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc dừng thực hiện Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM (trọng tải khoảng 45.000-50.000 DWT)

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

Căn cứ Nghị quyết số 01/2024/NQ-PCT-ĐHĐCĐ ngày 29/02/2024 về việc thông qua Kế hoạch đầu tư 01 tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM (trọng tải khoảng 45.000-50.000 DWT), cụ thể như sau:

- Tổng mức đầu tư : từ 64.000.000 USD - 80.000.000 USD.
- Nơi đóng tàu: Nhật Bản / Hàn Quốc/ EU
- Tiến độ thực hiện đầu tư dự kiến: Từ Quý II năm 2024.
- Nguồn vốn cho dự án:
 - Vốn vay của các tổ chức tín dụng/tổ chức kinh tế/cá nhân: không vượt quá 74% tổng mức đầu tư (chưa bao gồm thuế VAT).
 - Vốn chủ sở hữu và vốn khác:
Tổng mức đầu tư (đã bao gồm thuế VAT) – 74% tổng mức đầu tư (chưa bao gồm thuế VAT).
- Phương thức lựa chọn nhà cung cấp: chào giá cạnh tranh.
- Các chỉ tiêu hiệu quả không thấp hơn:

Stt	Chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị
1	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR)	%	12,46%
2	Giá trị hiện tại thuần (NPV) dự án	USD	10.209.244

Sau khi được Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) thông qua, Hội đồng quản trị và Ban lãnh đạo Công ty đã tiến hành tìm kiếm tàu VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM (trọng tải khoảng 45.000-50.000 DWT), tuy nhiên đến thời điểm hiện nay vẫn chưa tìm được loại tàu phù hợp.

Hội đồng quản trị dự kiến trình ĐHĐCĐ các tàu khác thay thế. Do vậy Hội đồng quản trị kính trình ĐHĐCĐ về việc dừng đầu tư tàu VLGC có sức chứa 75.000-80.000 CBM (trọng tải khoảng 45.000-50.000 DWT) theo Nghị quyết số 01/2024/NQ-PCT-ĐHĐCĐ ngày 29/02/2024 của ĐHĐCĐ thường niên năm 2024.

Kính trình ĐHĐCĐ xem xét và thông qua.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP

TỜ TRÌNH

Về việc hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ

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

Căn cứ Nghị quyết số 01/2024/NQ-PCT-ĐHĐCĐ ngày 29/02/2024 của đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 về việc thông qua Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ (**Nghị quyết số 01**), với mục đích để bổ sung vốn đầu tư tàu chở khí hóa lỏng loại VLGC có sức chứa 75.000 – 80.000 CBM (trọng tải khoảng 45.000 – 50.000 DWT).

Căn cứ vốn đầu tư phát triển của Công ty trong thời gian tới, cũng như để gia tăng giá trị và phát triển Công ty. Đồng thời do hiện nay HĐQT chưa tìm kiếm được tàu VLGC phù hợp để đầu tư theo **Nghị quyết số 01** vì vậy Hội đồng quản trị kính trình ĐHCĐ thông qua việc hủy Phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ và phê duyệt việc hủy Tờ trình số 10/TTr-PCT-HĐQT ngày 23/02/2024 về việc thông qua phương án chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ Công ty đã được ĐHCĐ thông qua tại **Nghị quyết số 01**.

Kính trình ĐHCĐ xem xét và thông qua.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- BKS; HĐQT; Ban GD;
- Lưu VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP