

CÔNG TY CP VẬN TẢI DẦU KHÍ
THÁI BÌNH DƯƠNG
PACIFIC PETROLEUM TRANSPORTATION
JOINT STOCK COMPANY

Số/No.: 146/TBD-KHĐT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Independent - Freedom - Happiness

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 04 tháng 04 năm 2025
Hochiminh City, 04 April 2025

CÔNG BỐ THÔNG TIN
INFORMATION DISCLOSURE

Kính gửi:

- Ủy ban Chứng khoán Nhà nước/The State Securities Commission;
- Sở Giao dịch Chứng khoán Tp.HCM/Hochiminh Stock Exchange.

- Tên công ty/Organization Name: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương/Pacific Petroleum Transportation JSC., (PVTrans Pacific)
- Mã chứng khoán/Stock Symbol: PVP
- Địa chỉ trụ sở chính/Address: Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Đa Kao, Quận 1, Tp. HCM/3rd Floor, PVFCCo Tower, No.43 Mac Dinh Chi Road, District 1, Hochiminh City
- Điện thoại/Telephone: (84-28) 38228546 Fax/Fax: (84-28) 38228545
- Người thực hiện công bố thông tin/Submitted by: Ông Hoàng Đức Chính – Giám đốc đồng thời là Người đại diện theo pháp luật/Mr. Hoang Duc Chinh – Director and Legal Representative
- Loại thông tin công bố/Information disclosure type:

☒ 24h/24hrs

☐ Yêu cầu/On demand

☐ Bất thường/Extraordinary

☐ Định kỳ/Periodic

- Nội dung thông tin công bố/Contents of information disclosure:

Công ty công bố thông tin Thông báo về việc mời tham dự Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025 và tài liệu Đại hội. Thông tin trên đã được đăng tải trên website Công ty tại địa chỉ: <http://www.pacificshipping.vn>/The Company discloses the Invitation letter to 2025 Extraordinary General Meeting of Shareholders (EGM) and EGM's documents. This information was published on the company's website at this link: <http://www.pacificshipping.vn>

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố/We hereby declare to be responsible for the accuracy and completeness of the above information.

Nơi nhận/Recipients:

- Như trên/As stated above;
- HĐQT/BOD, BKS/BOS (để b/c/to report);
- Ban Giám đốc/BOM (để biết/for information);
- Lưu/Filing: VT/Archives, P.KHĐT/P&I Dept., MN (02b/02 copies).

Đính kèm/Attached documents:

- Thông báo về việc mời tham dự ĐHĐCĐ bất thường năm 2025 và tài liệu Đại hội/Invitation Letter to 2025 Extraordinary General Meeting of Shareholders (EGM) and EGM's documents.

Người đại diện theo pháp luật

Legal Representative

GIÁM ĐỐC

DIRECTOR



Hoàng Đức Chính

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 04 tháng 4 năm 2025

THÔNG BÁO
Về việc mời tham dự Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025

Kính gửi: Quý cổ đông Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

Tên Tổ chức : Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (PVTrans Pacific)
Mã CK : PVP
Trụ sở chính : Tầng 3, Tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường ĐaKao, Quận 1,
Thành phố Hồ Chí Minh
Giấy CNĐKDN số : 0305475110

Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Khí Thái Bình Dương (PVTrans Pacific) trân trọng thông báo và kính mời Quý cổ đông tham dự họp Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025 của Công ty như sau:

1. **Thời gian:** 09h00 ngày thứ hai, 28/4/2025
2. **Hình thức:** Họp ĐHĐCĐ trực tuyến và bỏ phiếu điện tử
3. **Địa điểm:** Phòng họp Công ty Cổ phần Vận tải Dầu Khí Thái Bình Dương
Tầng 1, tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, P.Đakao, Q1, Tp.HCM
4. **Nội dung Đại hội:** Toàn bộ tài liệu liên quan tới Đại hội và Hướng dẫn tham dự Đại hội được đăng tải trên website của PVTrans Pacific tại địa chỉ: <https://pacificshipping.vn/dai-hoi-co-dong> từ ngày 04/4/2025.
6. **Ủy quyền tham dự Đại hội:** Quý cổ đông có thể ủy quyền cho các Thành viên HĐQT của PVTrans Pacific hoặc người khác tham dự Đại hội trong trường hợp không thể dự họp bằng Giấy ủy quyền (theo mẫu đính kèm) hoặc theo quy định của Luật dân sự và gửi bản gốc về Công ty theo địa chỉ dưới đây trước ngày 22/4/2025.
Bộ phận quản lý cổ đông – Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương
Tầng 3, tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, P.Đakao, Q1, Tp.HCM – Dt: (028) 3822 8546
(Lưu ý: Giấy ủy quyền phải nêu rõ tên cá nhân/tổ chức được ủy quyền, số lượng cổ phần được ủy quyền, nội dung ủy quyền, phạm vi ủy quyền, thời hạn ủy quyền, chữ ký của bên ủy quyền và bên được ủy quyền. Trường hợp nhận ủy quyền từ cổ đông tổ chức thì Giấy ủy quyền phải có dấu của tổ chức ủy quyền).
Công ty sẽ cung cấp thông tin đăng nhập cho người được ủy quyền của cổ đông dựa trên Giấy ủy quyền.
7. **Thông tin đăng nhập hệ thống trực tuyến:** Cổ đông thực hiện truy cập vào đường link: <http://pvp.bvote.vn> để tham dự trực tuyến theo Tên đăng nhập và Mật khẩu đăng nhập gửi kèm theo Thư mời họp. Hệ thống được mở từ lúc 08h30 ngày 25/4/2025.

Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương trân trọng thông báo.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH



Lê Mạnh Tuấn



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

-----o0o-----

....., ngày ... tháng ... năm 2025

GIẤY ỦY QUYỀN

Kính gửi: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương

Tên cổ đông:

- Giấy ĐKKD/CCCD/Hộ chiếu số: cấp ngày:/...../..... Tại

- Địa chỉ:

-

- Điện thoại:

- Đại diện theo pháp luật (đối với tổ chức):

- Số cổ phần sở hữu: cổ phần

Đồng ý ủy quyền cho (a hoặc b):

a. Ông/Bà:

- CCCD/Hộ chiếu số: cấp ngày:/...../..... Tại

- Địa chỉ:

- Điện thoại:

- Số cổ phần được ủy quyền: cổ phần

b. Ủy quyền cho thành viên HĐQT Công ty PVTrans Pacific như sau:

Quý cổ đông vui lòng đánh dấu (x) vào ô "Người được ủy quyền":

Stt	Họ và tên	Chức danh	Người được ủy quyền	Số CP ủy quyền
1	Ông Lê Mạnh Tuấn	Chủ tịch HĐQT	☐	
2	Ông Hoàng Đức Chính	Thành viên HĐQT	☐	
3	Ông Nguyễn Thế Dân	Thành viên HĐQT	☐	
4	Ông Trần Văn Luân	Thành viên HĐQT	☐	
5	Bà Trần Thị Kim Khánh	Thành viên độc lập HĐQT	☐	

Nội dung ủy quyền:

- Bên nhận ủy quyền được quyền thay mặt cho Bên ủy quyền tham dự và biểu quyết các vấn đề tại cuộc họp ĐHĐCĐ bất thường năm 2025 của PVTrans Pacific dự kiến tổ chức ngày 28/4/2025.

- Bên nhận ủy quyền phải chịu trách nhiệm trước Bên ủy quyền và pháp luật về những vấn đề đã biểu quyết tại Đại hội.

- Bên ủy quyền hoàn toàn chịu trách nhiệm về việc ủy quyền và cam kết tuân thủ nghiêm chỉnh các quy định hiện hành của pháp luật và Điều lệ của PVTrans Pacific.

- Giấy ủy quyền có hiệu lực kể từ ngày ký và chấm dứt hiệu lực cho đến khi kết thúc Đại hội.

Bên nhận ủy quyền

(Ký, ghi rõ họ tên)

Bên ủy quyền

(Ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu (nếu có))

Ghi chú:

Để công tác tổ chức Đại hội được chu đáo, trường hợp Quý cổ đông ủy quyền cho người khác tham dự và biểu quyết tại ĐHĐCĐ bất thường năm 2025, Quý cổ đông vui lòng gửi Giấy ủy quyền về cho PVTrans Pacific trước ngày 22/4/2025 theo một trong các hình thức: (1) gửi trực tiếp tại Công ty; (2) gửi qua bưu điện; (3) gửi fax theo số (028) 3822 8545; (4) gửi email: planning@pacificshipping.vn

QUY CHẾ
TỔ CHỨC ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2025
CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

CHƯƠNG I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi áp dụng

- Quy chế này được áp dụng cho việc tổ chức Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025 của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương bằng hình thức Đại hội trực tuyến (sau đây được gọi tắt là “Đại hội”) và biểu quyết bằng phương thức bỏ phiếu điện tử của các cổ đông tại Đại hội trực tuyến.
- Quy chế này quy định cụ thể quyền và nghĩa vụ của cổ đông và các bên tham gia Đại hội; điều kiện, thể thức tiến hành Đại hội.
- Cổ đông, đại diện cổ đông và các bên tham gia có trách nhiệm thực hiện theo các quy định tại Quy chế này.

Điều 2. Giải thích từ ngữ

- Cổ đông:** là người sở hữu ít nhất một cổ phần của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Mã chứng khoán: PVP - Sau đây Công ty được gọi tắt là: “Pacific”), có tên trong danh sách cổ đông có quyền tham dự họp ĐHĐCĐ bất thường chốt ngày 04/04/2025 do Trung tâm Lưu ký Chứng khoán Việt Nam cung cấp hoặc là người được cổ đông ủy quyền hợp lệ bằng văn bản và đã được Pacific cấp tài khoản truy cập để đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến, bỏ phiếu điện tử.
- Đại hội trực tuyến:** là cuộc họp Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025 được tổ chức thông qua áp dụng các giải pháp công nghệ thông tin hiện đại để truyền tải âm thanh và/hoặc hình ảnh Đại hội, cho phép các cổ đông ở các địa điểm khác nhau có thể tham dự, theo dõi, thảo luận và biểu quyết các vấn đề của cuộc họp.
- Địa điểm tổ chức Đại hội trực tuyến:** bao gồm địa điểm chính và các địa điểm khác. Trong đó, địa điểm chính là nơi Đoàn Chủ tọa tham dự và chủ trì cuộc họp, các địa điểm khác là nơi cổ đông đăng nhập vào Hệ thống trực tuyến bằng Tài khoản truy cập đã được Pacific cung cấp để tham dự Đại hội trực tuyến.
- Bỏ phiếu điện tử:** là việc cổ đông hoặc đại diện ủy quyền của cổ đông thực hiện biểu quyết tại cuộc họp ĐHĐCĐ theo hình thức bỏ phiếu trên Hệ thống trực tuyến.
- Hệ thống trực tuyến:** là ứng dụng/hệ thống phần mềm/website mà Pacific sử dụng để phục vụ việc tổ chức ĐHĐCĐ trực tuyến và/hoặc bỏ phiếu điện tử.
- Đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến:** là việc cổ đông sử dụng Thông tin đăng nhập để truy cập vào hệ thống và đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến theo quy định tại Quy chế này và hướng dẫn của Pacific.

7. **Thông tin đăng nhập:** Bao gồm Tên đăng nhập (Username/ID) và mật khẩu (Password) Trong Thư mời họp hoặc mã OTP được gửi vào số điện thoại của cổ đông/người được cổ đông ủy quyền. Tên đăng nhập và mật khẩu được Pacific cung cấp duy nhất cho từng cổ đông hoặc người được cổ đông ủy quyền tại Thư mời họp hoặc số điện thoại của cổ đông/người được cổ đông ủy quyền.

8. **Thời gian mở Hệ thống trực tuyến:** là thời điểm bắt đầu để cổ đông có thể truy cập, đọc tài liệu, đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến. Thời gian biểu quyết các nội dung của Đại hội thực hiện theo quy định của Ban tổ chức Đại hội.

9. **Thời gian đóng cửa Hệ thống trực tuyến:** là thời điểm Hệ thống trực tuyến đóng truy cập, biểu quyết theo thông báo của Chủ tọa đại hội.

10. **Các từ viết tắt có ý nghĩa như sau:** ĐHĐCĐ/Đại hội: Đại hội đồng cổ đông; HĐQT: Hội đồng quản trị; BKS: Ban Kiểm soát; KSV: Kiểm soát viên.

CHƯƠNG II

ĐIỀU KIỆN THAM DỰ ĐẠI HỘI

Điều 3. Điều kiện tham dự Đại hội

Các cổ đông cá nhân hoặc người đại diện theo ủy quyền của cổ đông là tổ chức có tên trong danh sách cổ đông tại ngày chốt quyền tham dự Đại hội có quyền tham dự Đại hội hoặc ủy quyền hợp lệ bằng văn bản cho người khác tham dự Đại hội và đã được Pacific cấp tài khoản truy cập để đăng ký tham dự Đại hội theo quy định của Quy chế này và quy định của pháp luật.

Điều 4. Hình thức tham dự Đại hội

Cổ đông được coi là tham dự cuộc họp Đại hội trực tuyến theo quy định sau đây:

1. Mỗi cổ đông sẽ được cung cấp một tài khoản truy cập và mật khẩu để đăng nhập vào Hệ thống trực tuyến. Tài khoản truy cập của cổ đông sẽ được mã hóa để đảm bảo xác thực tư cách cổ đông tham dự. Pacific thông báo cho cổ đông tài khoản truy cập và mật khẩu tại Thư mời họp.

2. Các cổ đông đăng ký dự họp theo hình thức trực tuyến sẽ được xác thực tư cách tham dự ĐHĐCĐ và được xem là tham dự và biểu quyết hợp lệ tại Đại hội nếu Cổ đông đã hoàn thành việc đăng nhập tại ngày Đại hội bằng Tên đăng nhập (Username) và mật khẩu/mã OTP do Pacific cung cấp.

3. Ban tổ chức Đại hội có thể thực hiện mở cửa Hệ thống trực tuyến để cổ đông có thể truy cập Hệ thống để biểu quyết trước thời điểm diễn ra ĐHĐCĐ trực tuyến, thời điểm mở cửa Hệ thống trực tuyến được Ban tổ chức ĐHĐCĐ thông báo trên website tổ chức ĐH (nếu có). Cổ đông thực hiện thủ tục đăng nhập (check in) trước khi thao tác biểu quyết. Khi cổ đông hoàn thành việc biểu quyết trước ngày khai mạc Đại hội sẽ được tính là cổ đông tham dự Đại hội.

CHƯƠNG III

QUYỀN VÀ NGHĨA VỤ CỦA CỔ ĐÔNG VÀ CÁC BÊN THAM GIA ĐẠI HỘI

Điều 5. Quyền và nghĩa vụ của các cổ đông hoặc người đại diện theo ủy quyền

1. Quyền của các cổ đông hoặc người đại diện theo ủy quyền:

a. Cổ đông hoặc người đại diện theo ủy quyền được quyền tham dự Đại hội, được biểu

quyết tất cả các vấn đề của Đại hội theo quy định của Luật Doanh nghiệp và các văn bản pháp luật có liên quan.

b. Cổ đông thực hiện tham dự Đại hội trực tuyến thì thực hiện đăng nhập vào hệ thống trực tuyến tại địa chỉ: pvp.bvote.vn để tham dự Đại hội và biểu quyết các vấn đề tại Đại hội. Cổ đông có thể đăng nhập thông qua hình thức sau:

- Dùng Tên đăng nhập (Username) và mã OTP để đăng nhập vào hệ thống hoặc;
- Dùng Tên đăng nhập (Username) và mật khẩu trong Thư mời họp để đăng nhập vào hệ thống.

c. Cổ đông và đại diện cổ đông có quyền đăng ký tham dự Đại hội và tham gia biểu quyết các vấn đề tiếp theo của Đại hội. Đại hội không có trách nhiệm dừng, biểu quyết lại các vấn đề đã thông qua và hiệu lực của các đợt biểu quyết đã tiến hành trước đó sẽ không bị ảnh hưởng. Quy định này cũng áp dụng đối với cổ đông đăng nhập hệ thống tham dự Đại hội trực tuyến.

d. Cổ đông có thể ủy quyền cho người khác tham dự theo quy định tại Điều lệ Pacific.

- Đại diện được ủy quyền sau khi nhận được ủy quyền hợp lệ bằng văn bản của bên ủy quyền và bên được ủy quyền, Pacific sẽ cung cấp tên đăng nhập và mật khẩu truy cập cho bên được ủy quyền để đại diện theo ủy quyền tiến hành thực hiện quyền và nghĩa vụ theo nội dung được ủy quyền. Pacific cung cấp thông tin đăng nhập cho đại diện được ủy quyền qua thư điện tử hoặc hình thức khác theo thông tin đăng ký của cổ đông. Cổ đông chịu hoàn toàn trách nhiệm với thông tin ủy quyền đã gửi về Pacific. Người được ủy quyền tham dự Đại hội phải tuân thủ các quy định tại Quy chế này, chịu sự điều khiển của Đoàn Chủ tọa và tôn trọng kết quả làm việc tại Đại hội.

- Trường hợp người được ủy quyền là cổ đông của Pacific thì sau khi Pacific nhận được văn bản ủy quyền hợp lệ, số lượng cổ phần của bên ủy quyền sẽ được cộng dồn vào số cổ phần của bên nhận ủy quyền khi tham dự Đại hội.

2. Nghĩa vụ của các cổ đông hoặc người đại diện theo ủy quyền:

a) Trong thời gian diễn ra Đại hội, các cổ đông phải tuân thủ theo sự hướng dẫn của Đoàn Chủ tọa Đại hội, ứng xử văn minh, lịch sự.

b) Cổ đông tham dự họp thông qua Hệ thống trực tuyến có nghĩa vụ:

- Chuẩn bị và sử dụng thiết bị họp trực tuyến phù hợp, có kết nối internet để đảm bảo theo dõi được diễn biến của Đại hội trực tuyến.

- Tham dự, thực hiện biểu quyết, phát biểu phù hợp với hướng dẫn của Đoàn chủ tịch và tôn trọng sự điều khiển Đại hội của Chủ tọa Đại hội.

- Bảo mật các thông tin liên quan đến tài khoản truy cập như: tên, các yếu tố định danh khác (nếu có) của tài khoản truy cập và mật khẩu đăng nhập để đảm bảo rằng chỉ có cổ đông mới có quyền thực hiện việc dự họp trên Hệ thống trực tuyến, trừ trường hợp cung cấp cho người đại diện theo ủy quyền dự họp của cổ đông. Cổ đông có trách nhiệm bảo đảm người đại diện theo ủy quyền sẽ tuân thủ quy định tại Khoản này tương tự như cổ đông. Trường hợp để lộ thông tin dẫn đến sự cố, Cổ đông sẽ phải tự chịu trách nhiệm về các rủi ro, tổn thất phát sinh từ việc truy cập trái phép hoặc sử dụng thông tin không đúng mục đích.

- Chịu trách nhiệm về mọi rủi ro, tranh chấp liên quan đến việc dự họp thực hiện bằng tài khoản truy cập của cổ đông trên Hệ thống trực tuyến. Việc thực hiện dự họp và biểu quyết trên Hệ thống trực tuyến bằng tên truy cập với đúng mật khẩu và/hoặc các yếu tố định danh khác sẽ được mặc nhiên coi là ý chí của cổ đông.

- Phải thường xuyên cập nhật thông tin số điện thoại, địa chỉ liên lạc, địa chỉ thư điện tử chính xác, đầy đủ, trung thực tại nơi lưu ký chứng khoán để đảm bảo nhận được thông báo tài khoản truy cập và chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với các thông tin đã đăng ký này.

Điều 6. Quyền và nghĩa vụ của Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông

1. Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông do Ban tổ chức Đại hội chuẩn bị và đề xuất với ĐHĐCĐ. Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông có chức năng kiểm tra tư cách cổ đông hoặc đại diện ủy quyền đến dự Đại hội: Kiểm tra xác nhận tư cách cổ đông đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến theo đúng quy định pháp luật, Điều lệ Pacific và Quy chế này; Báo cáo trước Đại hội về kết quả kiểm tra tư cách cổ đông tham dự Đại hội.

2. Phương thức kiểm tra: Tổ kiểm tra xác nhận tư cách cổ đông căn cứ vào thông tin đăng nhập từ Tài khoản của các cổ đông để làm cơ sở xác định số cổ đông tham dự Đại hội trực tuyến.

3. Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông có quyền thành lập bộ phận giúp việc để hoàn thành nhiệm vụ của Tổ.

Điều 7. Đoàn Chủ tọa Đại hội

1. Đoàn Chủ tọa đại hội do Đại hội biểu quyết thông qua có chức năng điều khiển Đại hội.

2. Quyền và nghĩa vụ của Đoàn Chủ tọa:

a) Điều hành các hoạt động của phiên họp theo chương trình đã được Đại hội thông qua. Tiến hành các công việc cần thiết để phiên họp Đại hội đồng cổ đông diễn ra có trật tự, đáp ứng được mong muốn của đa số cổ đông tham dự;

b) Chỉ định Tổ thư ký và giới thiệu để Đại hội bầu chọn Tổ kiểm phiếu;

c) Hướng dẫn việc thảo luận tại phiên họp;

d) Trình dự thảo về những nội dung cần thiết để Đại hội biểu quyết;

e) Trả lời những vấn đề do cổ đông yêu cầu hoặc chỉ định người trả lời.

3. Quyết định của Chủ tọa về vấn đề trình tự, thủ tục hoặc các sự kiện phát sinh ngoài chương trình của Đại hội sẽ mang tính phán quyết cao nhất.

4. Chủ tọa tiến hành các công việc được cho là cần thiết để điều khiển Đại hội một cách hợp lệ và có trật tự, hoặc để Đại hội phản ánh được mong muốn của đa số cổ đông tham dự.

5. Không cần lấy ý kiến của Đại hội, bất cứ lúc nào Chủ tọa cũng có thể trì hoãn Đại hội đến một thời điểm khác (*phù hợp với quy định tại Luật Doanh nghiệp và Điều lệ Pacific*) nếu nhận thấy rằng:

a) Hành vi của những người tham dự cản trở hoặc có khả năng cản trở diễn biến có trật tự của cuộc họp; hoặc

b) Sự trì hoãn là cần thiết để các công việc của Đại hội được tiến hành một cách hợp lệ.

Điều 8. Quyền và nghĩa vụ của Tổ thư ký Đại hội

1. Tổ thư ký Đại hội do Chủ tọa chỉ định.

2. Tổ thư ký Đại hội thực hiện các công việc trợ giúp theo phân công của Chủ tọa như: ghi chép Biên bản về diễn biến cuộc họp Đại hội, phản ánh trung thực, chính xác, đầy đủ nội dung Đại hội trong Biên bản và Nghị quyết Đại hội; tiếp nhận câu hỏi của cổ đông hoặc người được ủy quyền dự họp, trình bày trước Đại hội về Biên bản và Nghị quyết Đại hội.

Điều 9. Quyền và nghĩa vụ của Tổ kiểm phiếu

1. Tổ kiểm phiếu do Đại hội biểu quyết thông qua theo đề nghị của Đoàn Chủ tọa Đại hội.
2. Tổ kiểm phiếu có quyền thành lập bộ phận giúp việc để hoàn thành nhiệm vụ của Tổ.
3. Tổ kiểm phiếu có nhiệm vụ:
 - a. Hướng dẫn cho cổ đông cách thức biểu quyết tại Đại hội trực tuyến.
 - b. Ghi nhận kết quả biểu quyết của các cổ đông và đại diện cổ đông đối với các vấn đề được lấy ý kiến thông qua tại Đại hội;
 - c. Tổng hợp và báo cáo kết quả biểu quyết các vấn đề của đại hội theo chỉ định của Chủ tọa;
 - d. Tiến hành tổng hợp kết quả kiểm phiếu và lập Biên bản kiểm phiếu thông qua các nội dung trình Đại hội đồng cổ đông;
 - e. Báo cáo kết quả kiểm phiếu trước Đại hội;
 - f. Cùng Đoàn Chủ tọa Đại hội xem xét và giải quyết khiếu nại, tố cáo về kết quả biểu quyết (nếu có) và báo cáo đề Đại hội đồng cổ đông quyết định;
 - g. Thực hiện các nhiệm vụ được giao khác.

CHƯƠNG IV TRÌNH TỰ TIẾN HÀNH ĐẠI HỘI

Điều 10. Điều kiện tiến hành Đại hội

Đại hội được tiến hành khi có số cổ đông dự họp đại diện cho ít nhất trên 50% tổng số phiếu biểu quyết theo danh sách cổ đông được chốt tại ngày 22/10/2024 do Trung tâm Lưu ký Chứng khoán Việt Nam thực hiện. Tổ Kiểm tra tư cách cổ đông thông báo số lượng cổ đông tham dự, tổng số cổ phần có quyền biểu quyết và tỷ lệ tham dự để Đại hội có thể tiến hành theo quy định.

Điều 11. Cách thức tiến hành và trật tự Đại hội

1. Đại hội dự kiến diễn ra trong ½ ngày.
2. Đại hội sẽ lần lượt thảo luận và thông qua các nội dung nêu tại Chương trình Đại hội đồng cổ đông.

Điều 12. Chương trình, nội dung làm việc của Đại hội

1. Chương trình và nội dung họp của Đại hội phải được Đại hội đồng cổ đông thông qua ngay trong phần khai mạc cuộc họp.
2. Trường hợp trong quá trình tổ chức cuộc họp nếu Chủ tọa có đề xuất thay đổi chương trình và nội dung họp, các thay đổi phải được Đại hội thông qua.

Điều 13. Tiến hành họp ĐHĐCĐ

1. Chủ tọa điều khiển cuộc họp ĐHĐCĐ diễn ra theo đúng trình tự, nội dung chương trình đã được ĐHĐCĐ thông qua.
2. ĐHĐCĐ thảo luận và thông qua các nội dung chương trình Đại hội theo hình thức biểu quyết tại Quy chế này. Cổ đông thực hiện thảo luận theo hướng dẫn của Chủ tọa trong quá trình diễn ra Đại hội trực tuyến bằng hình thức thảo luận, chat văn trực tuyến và được sự đồng ý của Đoàn Chủ tọa hoặc gửi câu hỏi gửi cho Đoàn Chủ tọa Đại hội thông qua hệ thống

trực tuyến.

3. Chủ tọa sẽ bố trí thời gian hợp lý để trả lời các câu hỏi của cổ đông. Nếu quá thời lượng của chương trình, Chủ tọa Đại hội có thể yêu cầu cổ đông lập các câu hỏi, kiến nghị thành văn bản. Tô Thư ký Đại hội phải ghi nhận và Hội đồng quản trị trong phạm vi thẩm quyền của mình sẽ trả lời bằng văn bản cho cổ đông trong thời gian sớm nhất.

Điều 14. Thông qua Quyết định của cuộc họp Đại hội đồng cổ đông

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty đã được ĐHĐCĐ thông qua, việc thông qua quyết định của ĐHĐCĐ bất thường năm 2024 đối với các báo cáo, tờ trình tại Đại hội được quy định cụ thể như sau:

- Các nội dung quy định tại khoản 1 điều 148 Luật doanh nghiệp, được thông qua nếu được số cổ đông đại diện ít nhất 65% tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông dự họp và tham gia biểu quyết tán thành.
- Các nội dung còn lại: được thông qua khi được số cổ đông đại diện cho ít nhất trên 50% tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông dự họp và tham gia biểu quyết tán thành.

Điều 15. Cách thức biểu quyết thông qua các nội dung tại phiên họp ĐHĐCĐ trực tuyến

1. Thời gian biểu quyết

a. Thời điểm biểu quyết: Thời điểm cổ đông/người được ủy quyền có thể thực hiện biểu quyết/ bầu cử là thời điểm chính thức mở cổng biểu quyết. Cổng biểu quyết được mở khi Đoàn chủ tọa điều hành ĐHĐCĐ thông báo thời gian biểu quyết bắt đầu hoặc một thời điểm khác trước thời điểm diễn ra ĐH trực tuyến được Ban tổ chức ĐHĐCĐ thông báo trên website tổ chức ĐH.

b. Thời điểm kết thúc việc biểu quyết: Thời điểm kết thúc việc biểu quyết/bầu cử là thời điểm được Đoàn chủ tọa điều hành ĐHĐCĐ thông báo chính thức thông báo kết thúc việc bỏ phiếu.

c. Việc bỏ phiếu điện tử có thể thực hiện trước khi ĐHĐCĐ diễn ra và/hoặc tại ĐHĐCĐ. Cổ đông có quyền biểu quyết từ thời điểm mở cửa hệ thống đến trước thời điểm kết thúc biểu quyết theo thông báo của Đoàn chủ tọa.

2. Cách thức biểu quyết

a. Khi thực hiện bỏ phiếu điện tử trên Hệ thống trực tuyến, cổ đông phải tuân thủ các nghĩa vụ quy định tại điểm b khoản 2 Điều 5 Quy chế này. Mỗi cổ đông đăng nhập vào Hệ thống trực tuyến thông qua tài khoản truy cập mà cổ đông được cung cấp tại Thư mời họp và thực hiện bỏ phiếu trên Hệ thống trực tuyến. Hướng dẫn truy cập được gửi kèm Thông báo mời họp đến từng cổ đông, đồng thời được đăng tải trên website Pacific.

b. Cổ đông có quyền biểu quyết là cổ đông hoặc đại diện theo ủy quyền của cổ đông đã đăng ký tham dự Đại hội trực tuyến tính đến thời điểm biểu quyết và số lượng cổ đông này là cơ sở để tính tỷ lệ phiếu biểu quyết của cổ đông.

c. Phương thức biểu quyết:

- Cổ đông hoặc đại diện ủy quyền của cổ đông quyết định chọn biểu quyết bằng hình thức đánh dấu chọn vào 01 trong 03 ô tương ứng “**Tán thành**”, “**Không tán thành**”, “**Không ý kiến**” đối với từng nội dung xin ý kiến và nhấn nút “**Gửi biểu quyết**” để lưu và gửi kết quả biểu quyết về hệ thống.

- Cổ đông/người được ủy quyền hoàn thành việc gửi biểu quyết trước thời điểm kiểm

phiếu theo quy định. Khi đã gửi biểu quyết, cổ đông/người được ủy quyền không thể thay đổi kết quả mà mình đã biểu quyết.

- Đối với các nội dung biểu quyết thay đổi hoặc phát sinh trong thời gian tổ chức Đại hội, cổ đông hoặc đại diện ủy quyền của cổ đông thực hiện biểu quyết bổ sung cho những nội dung thay đổi, phát sinh đó. Trường hợp cổ đông không thể thực hiện việc biểu quyết bổ sung thì nội dung thay đổi đó được coi là cổ đông không tham dự biểu quyết. Các nội dung khác mà cổ đông đã biểu quyết trước đó không thay đổi.

- Kết quả biểu quyết của cổ đông hoặc đại diện ủy quyền của cổ đông là tổng hợp kết quả biểu quyết được ghi nhận tại thời điểm kết thúc bỏ phiếu do Chủ tọa thông báo tại ĐHĐCĐ. Kể từ thời điểm kết thúc bỏ phiếu đối với từng nội dung xin ý kiến ĐHĐCĐ, hệ thống trực tuyến sẽ được khóa lại và cổ đông, đại diện theo ủy quyền của cổ đông không thể thực hiện biểu quyết đối với nội dung đã bị khóa. Kết quả biểu quyết theo từng nội dung sẽ được Tổ kiểm phiếu báo cáo Đại hội ngay sau khi hoàn tất công tác kiểm phiếu biểu quyết.

d. Sau khi thời hạn biểu quyết kết thúc, cổ đông sẽ biết được kết quả biểu quyết đối với từng nội dung do Đoàn Chủ tọa hoặc Tổ kiểm phiếu công bố.

e. Khi điều hành đại hội, Chủ tọa phải thông báo thời điểm kết thúc bỏ phiếu trên Hệ thống để cổ đông thực hiện quyền của mình. Trường hợp cổ đông gặp trục trặc về việc bỏ phiếu trên Hệ thống có thể liên hệ về các địa chỉ hỗ trợ nêu tại Thông báo mời họp để được hướng dẫn, hỗ trợ hoàn thành việc bỏ phiếu. Kể từ thời điểm Hệ thống đóng nội dung bỏ phiếu, cổ đông không có quyền thay đổi bất cứ nội dung nào đã bỏ phiếu, kết quả bỏ phiếu của cổ đông được ghi nhận trên Hệ thống là kết quả cuối cùng và Công ty được miễn trừ trách nhiệm về kết quả biểu quyết của cổ đông khi cổ đông đã đăng nhập hợp lệ và biểu quyết trên hệ thống.

3. Tính hợp lệ của phiếu biểu quyết: Phiếu biểu quyết hợp lệ là phiếu biểu quyết của cổ đông hoặc đại diện ủy quyền của cổ đông có tham gia biểu quyết, có chọn phương án biểu quyết và hoàn thành việc gửi trên hệ thống trực tuyến. Kết quả biểu quyết được tính trên tổng số cổ phần tham gia biểu quyết hợp lệ.

Trường hợp cổ đông đăng nhập thành công để tham dự Đại hội trực tuyến nhưng không lựa chọn ý kiến nào (không đánh dấu chọn vào ô nào) sẽ được hiểu là cổ đông từ chối quyền và không tham dự biểu quyết tại nội dung đó; số phiếu của cổ đông này không được cộng vào tổng số phiếu tham gia biểu quyết của nội dung không được chọn đó.

Điều 16. Biên bản cuộc họp Đại hội đồng cổ đông

1. Cuộc họp Đại hội đồng cổ đông phải được ghi biên bản và có thể ghi âm hoặc ghi và lưu giữ dưới hình thức điện tử khác. Biên bản phải lập bằng tiếng Việt và có các nội dung chủ yếu sau đây:

- a) Tên, địa chỉ trụ sở chính, mã số doanh nghiệp;
- b) Thời gian và địa điểm họp Đại hội đồng cổ đông;
- c) Chương trình và nội dung cuộc họp;
- d) Họ, tên chủ tọa và thư ký;
- đ) Tóm tắt diễn biến cuộc họp và các ý kiến phát biểu tại Đại hội đồng cổ đông về từng vấn đề trong nội dung chương trình họp;
- e) Số cổ đông và tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông dự họp, phụ lục danh sách đăng ký cổ đông, đại diện cổ đông dự họp với số cổ phần và số phiếu bầu tương ứng;

g) Tổng số phiếu biểu quyết đối với từng vấn đề biểu quyết, trong đó ghi rõ phương thức biểu quyết, tổng số phiếu hợp lệ, không hợp lệ, tán thành, không tán thành và không có ý kiến; tỷ lệ tương ứng trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp và tham gia biểu quyết;

h) Các vấn đề đã được thông qua và tỷ lệ phiếu biểu quyết thông qua tương ứng;

i) Chữ ký của Chủ tọa và thư ký. Trường hợp chủ tọa, thư ký từ chối ký biên bản họp thì biên bản này có hiệu lực nếu được tất cả thành viên khác của Hội đồng quản trị tham dự họp ký và có đầy đủ nội dung theo quy định tại khoản này. Biên bản họp ghi rõ việc chủ tọa, thư ký từ chối ký biên bản họp.

2. Biên bản họp Đại hội đồng cổ đông phải làm xong và thông qua trước khi kết thúc cuộc họp.

3. Chủ tọa và thư ký Đại hội phải liên đới chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của nội dung biên bản.

4. Biên bản họp Đại hội đồng cổ đông được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty trong thời hạn hai mươi bốn (24) giờ kể từ ngày kết thúc cuộc họp ĐHĐCĐ.

CHƯƠNG V ĐIỀU KHOẢN KHÁC

Điều 17. Trường hợp tổ chức họp Đại hội không thành

1. Trường hợp cuộc họp Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2025 không đủ điều kiện tiến hành theo quy định tại Điều 10 Quy chế này, thì việc triệu họp lần thứ hai phải được thực hiện trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày cuộc họp ĐHĐCĐ lần thứ nhất dự định khai mạc. Cuộc họp của Đại hội lần thứ hai được tiến hành khi có số thành viên tham dự là các cổ đông và những đại diện ủy quyền dự họp đại diện cho ít nhất 33% tổng số phiếu biểu quyết.

2. Trường hợp cuộc họp triệu tập lần thứ 2 không đủ điều kiện tiến hành theo quy định tại khoản 1 điều này thì cuộc họp được triệu tập lần thứ 3 trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày cuộc họp lần thứ hai dự định khai mạc. Trong trường hợp này, cuộc họp của Đại hội đồng cổ đông được tiến hành không phụ thuộc vào tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông dự họp.

CHƯƠNG VI ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 18. Điều khoản thi hành

1. Quy chế này gồm 6 chương, 18 Điều, được thông qua ngày tháng năm 2025 và có hiệu lực ngay sau khi Đại hội biểu quyết thông qua.

2. Chủ tọa chịu trách nhiệm điều hành Đại hội theo Quy chế này.

3. Các cổ đông hoặc người đại diện theo ủy quyền và những người tham dự Đại hội có trách nhiệm thực hiện các quy định tại Quy chế này./.

DỰ THẢO

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2025
CÔNG TY CP VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

Thời gian: 09h00 ngày 28/4/2025

Địa điểm: Tp.HCM

Hình thức họp: trực tuyến

Stt	Nội dung
I	KIỂM TRA TƯ CÁCH CỔ ĐÔNG
1	Kiểm tra tư cách cổ đông. Tiến hành thủ tục đăng ký, hướng dẫn đăng nhập, đăng ký online.
II	KHAI MẠC ĐẠI HỘI
1	Báo cáo kết quả kiểm tra tư cách cổ đông tham dự Đại hội.
2	Khai mạc Đại hội và giới thiệu thành phần tham dự.
3	Thông qua danh sách Chủ tọa Đại hội, Tổ Thư ký, Tổ Kiểm phiếu.
4	Thông qua Chương trình nghị sự của Đại hội.
5	Thông qua Quy chế tổ chức Đại hội, Thể lệ biểu quyết.
III	NỘI DUNG ĐẠI HỘI
1	Tờ trình phê duyệt kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2025.
2	Tờ trình phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-04/24/TBD).
3	Thảo luận và biểu quyết các nội dung của Đại hội.
IV	TỔNG KẾT ĐẠI HỘI
1	Báo cáo kết quả kiểm phiếu biểu quyết của Đại hội.
2	Thông qua Biên bản và Nghị quyết của Đại hội.
3	Bế mạc Đại hội.

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 28 tháng 4 năm 2025

TỜ TRÌNH

V/v: Phê duyệt kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2025

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông

Căn cứ dự báo tình hình thị trường và thực tế SXKD của đơn vị, Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương xây dựng các chỉ tiêu kế hoạch chủ yếu năm 2025 như sau:

1. Chỉ tiêu Sản xuất kinh doanh:

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Kế hoạch năm 2025
1	Vốn điều lệ	Tỷ đồng	1.037
2	Tổng Doanh thu	Tỷ đồng	1.850
3	Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	245
4	Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	196
5	Nộp ngân sách nhà nước	Tỷ đồng	61,4

2. Chỉ tiêu đầu tư: thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024, Công ty đã và đang triển khai thực hiện các thủ tục đầu tư và kế hoạch đầu tư trong năm 2025, kính trình Đại hội phê duyệt như sau:

DVT: Triệu USD

Stt	Tên dự án đầu tư	KH đầu tư năm 2025		
		Tổng mức đầu tư	Trong đó gồm	
			Vốn CSH	Vốn vay +khác
1	Dự án chuyển tiếp	28,00	8,52	19,48
	Đầu tư 01 Tàu MR (Trọng tải 45.000 - 55.000 DWT)	28,00	8,52	19,48
2	Dự án chuyển tiếp điều chỉnh tổng mức đầu tư và bổ sung chủng loại	84,00	25,41	58,59
	Đầu tư 02 tàu (gồm 01 tàu Aframax trọng tải 80.000 - 120.000 DWT, 01 tàu MR trọng tải 45.000 - 55.000 DWT) hoặc đầu tư 01 tàu LR2 hoặc 01 tàu VLGC trọng tải 60.000 - 84.000 CBM	84,00	25,41	58,59

Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, thông qua và ủy quyền cho Hội đồng quản trị phê duyệt việc điều chỉnh kế hoạch phù hợp với tình hình sản xuất kinh doanh thực tế của Công ty.

Trân trọng.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

Lê Mạnh Tuấn

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 28 tháng 4 năm 2025

TỜ TRÌNH

V/v: **Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi**
Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-04/24/TBD)

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông

Căn cứ:

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội thông qua ngày 17/6/2020;
- Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty ban hành kèm theo Nghị quyết số 01/NQ-TBD-ĐHĐCD ngày 17/4/2024 đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua;
- Quy chế quản lý tài chính công ty ban hành kèm theo Nghị quyết số 16/NQ-TBD-HĐQT ngày 31/12/2024 của Hội đồng quản trị;
- Nghị quyết số 07/NQ-TBD-HĐQT ngày 12/3/2025 của Hội đồng quản trị về việc chấp thuận trình ĐHĐCD thông qua Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư mua tàu dầu thô loại Aframax;
- Báo cáo tài chính 2024 của Công ty đã được kiểm toán phát hành ngày 12/3/2025;
- Dự án đầu tư có trong danh mục đầu tư năm 2025 tại Kế hoạch SXKD và đầu tư năm 2025 trình ĐHĐCD phê duyệt.

Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (sau đây gọi tắt là “Công ty Pacific”) báo cáo trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi mua tàu Aframax (FS) với các nội dung chính như sau:

I. Sự cần thiết triển khai dự án

Công ty Pacific với lĩnh vực kinh doanh cốt lõi là sở hữu và kinh doanh khai thác (bao gồm nghiệp vụ thuê và cho thuê) tàu dầu cỡ lớn đã và đang hoạt động kinh doanh có hiệu quả trong nhiều năm trở lại đây. Hiện nay quy mô đội tàu của Công ty gồm 01 tàu dầu thô là tàu Apollo đã 19 tuổi bước sang cuối chu kỳ khai thác thuận lợi, 01 tàu kho chứa nổi FSO Đại Hùng Queen đang cho Tổng công ty thuê tàu trần, 02 tàu MR2 chở dầu hóa chất mới đầu tư đưa vào kinh doanh khai thác từ năm 2023 và cuối năm 2024. Do đó, việc đầu tư phát triển đội tàu bao gồm đầu tư bổ sung 1-2 tàu Aframax nhỏ hơn 15 tuổi để mở rộng quy mô và trẻ hóa đội tàu là cần thiết nhằm 1) giải quyết nguy cơ không còn tàu ở phân khúc vận tải dầu thô Aframax truyền thống để kinh doanh khai thác, và 2) vì sự phát triển ổn định lâu dài của Công ty.

Trong thời gian vừa qua, Công ty đã thu thập, phân tích và đánh giá tình hình thị trường vận tải dầu thô, đồng thời tìm kiếm, tiếp xúc và trao đổi với các tổ chức môi giới tàu biển quốc tế, các hãng tàu quốc tế, các ngân hàng để có đủ các thông tin đầu vào và đầu ra nhằm đánh giá cơ hội đầu tư và lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax.

Diễn biến tình hình thị trường thuê và cho thuê tàu chở dầu thô các loại và phân khúc tàu Aframax trong vài tháng gần đây đã có phần dịu đi nhưng nhìn chung thị trường tàu chở dầu thô vẫn tương đối thuận lợi và có những yếu tố hỗ trợ cho thị trường. Theo Clarksons,

nhu cầu tàu chở dầu thô hiện được dự báo sẽ tăng 2,4% vào năm 2025, trong khi hạn chế về nguồn cung dẫn tới tăng trưởng đội tàu thương mại dự kiến sẽ bị giới hạn ở mức 1,2%, hướng tới năm 2026, các dự báo ban đầu cho thấy tăng trưởng đội tàu là 2,4% và tăng trưởng nhu cầu trọng tải DWT là 2,0%. Do vậy triển vọng và tiềm năng tăng trưởng thị trường tàu chở dầu thô trong những năm tới vẫn khá tích cực.

Thông qua việc thu thập thông tin cũng như các dự báo và báo cáo về tình hình thị trường tàu chở dầu thô Aframax, các thông tin về đầu vào để chạy mô hình kinh tế đánh giá cơ hội của việc đầu tư tàu dầu thô loại Aframax vào thời điểm phù hợp trong năm 2025 có tính khả thi và mang lại hiệu quả kinh tế cho Chủ đầu tư. Các thông tin chính của dự án cụ thể được trình bày như ở các mục tiếp theo dưới đây:

II. Các thông tin chính của dự án

1. Tóm tắt thông tin dự án:

- Tên dự án: “Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax”.
- Mã số dự án: DT-04/24/TBD.
- Cỡ tàu: Trọng tải từ 80.000 - 120.000 DWT.
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific).
- Mục tiêu đầu tư: trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực đội tàu của Chủ đầu tư.
- Hình thức đầu tư: Mua tàu qua sử dụng.
- Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 53.500.000 USD.
- Nguồn vốn đầu tư: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
- Phương án vay vốn: dự kiến vay bằng Đồng VNĐ căn cứ theo điều kiện phù hợp tại thời điểm triển khai dự án.
- Thời gian thực hiện đầu tư: Dự kiến năm 2025.

2. Tóm tắt chỉ tiêu tài chính và hiệu quả kinh tế dự án:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Chỉ tiêu tài chính và hiệu quả
1	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000
2	Giá mua tàu dự kiến	USD	53.318.000
3	Vốn vay ngân hàng dự kiến tối đa	USD	37.322.600
4	Vốn chủ sở hữu (CSH) đối ứng dự kiến tối thiểu	USD	16.177.400
5	IRR	%	8,22%
6	NPV dự án	USD	31.958
7	ROE	%	9,59%
8	NPV Chủ đầu tư	USD	1.655.705

3. Hình thức tổ chức quản lý dự án đầu tư: Chủ đầu tư trực tiếp tổ chức quản lý dự án.

4. Phương án tổ chức kinh doanh khai thác tàu Aframax sau đầu tư:

- Hình thức quản lý khai thác: Công ty tự quản lý khai thác.
- Quản lý kỹ thuật: Công ty tự quản lý kỹ thuật.

Dự án có tổng giá trị đầu tư dự kiến khoảng 53,5 triệu USD lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản của Công ty tại Báo cáo tài chính năm 2024. Căn cứ khoản 8, Điều 20, Điều lệ Công ty, dự án cần phải được biểu quyết thông qua tại cuộc họp Đại hội đồng cổ đông Công ty.

Trên cơ sở đó, Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua các nội dung sau:

- Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi (BCNCKT) dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-04/24/TBD), Báo cáo chi tiết đính kèm.

- Chấp thuận và ủy quyền cho HĐQT Công ty phê duyệt việc cập nhật, điều chỉnh BCNCKT (nếu có) trên cơ sở các chỉ tiêu tài chính của dự án không thấp hơn các chỉ tiêu đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua và phê duyệt các thủ tục mua tàu theo các quy định của pháp luật hiện hành và của Công ty.

Trân trọng kính trình./.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Tài liệu kèm theo:

- Tóm tắt BCNCKT DA đầu tư tàu dầu thô loại Aframax;
- BCNCKT DA đầu tư tàu dầu thô loại Aframax;
- Bảng tính hiệu quả đầu tư của dự án.

Lê Mạnh Tuấn

TÓM TẮT BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU DẦU THÔ LOẠI AFRAMAX

I. GIỚI THIỆU DỰ ÁN:

- Tên Dự án : Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax;
- Chủ đầu tư : Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương;
- Hình thức đầu tư : Mua tàu đã qua sử dụng;
- Tuổi tàu khi nhận bàn giao : Không quá 15 tuổi.

II. THÔNG SỐ KỸ THUẬT CƠ BẢN:

- Cỡ/SIZE tàu chọn đầu tư : Từ 80.000 đến 120.000 DWT/tàu;
- Loại thân : Vỏ kép;
- Tàu được đóng tại : Hàn Quốc hoặc Nhật Bản;
- Đăng kiểm : Một trong các tổ chức thuộc IACS.

III. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ:

Trên cơ sở phân tích nhu cầu vận tải, sự cần thiết phải đầu tư tàu phân khúc Aframax, cùng các dữ liệu mua bán tàu Aframax trên thị trường hiện nay mà công ty có được, công ty dự kiến đầu tư 01 tàu Aframax đáp ứng yêu cầu kỹ thuật đã đưa ra và phù hợp với Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 ngày 27/12/2020 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển (có hiệu lực từ ngày 15/09/2020), với tổng mức đầu tư dự kiến như sau:

Stt	Nội dung	Đvt	Thành tiền
1	Giá mua tàu	USD	53.318.000
2	Chi phí duy trì hoặc đổi Chính quyền tàu treo cờ	USD	22.000
3	Chi phí khảo sát, giám định tàu và nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư,...	USD	160.000
4	Tổng mức đầu tư: (1+2+3)	USD	53.500.000

Ghi chú:

- Tàu đầu tư dự kiến treo cờ nước ngoài nên không nhập khẩu vào Việt Nam do đó sẽ không phát sinh thuế nhập khẩu và thuế GTGT.

IV. PHƯƠNG ÁN KINH DOANH:

- Để đảm bảo thu nhập ngày tàu tồn định và an toàn, dự án đầu tư tàu Aframax hướng đến việc khai thác thị trường vận tải dầu thô theo hướng cho thuê định hạn (TC) quốc tế, ngoại trừ khu vực/tuyến bị cấm vận, chiến tranh, dịch bệnh theo quy định của Chính phủ Việt Nam và Liên Hợp Quốc hoặc đơn vị bảo hiểm tàu.

- Với diễn biến tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, các tổ chức chuyên ngành có uy tín về hàng hải thông thường phát hành các dự báo thị trường (Market outlook) cho giai đoạn khoảng từ 3-5 năm và không thực hiện dự báo dài hạn hơn đối với ngành vận tải do tính chính xác không cao, thị trường vận tải dầu chịu ảnh hưởng rất nhiều từ các yếu tố kinh tế, địa chính trị nên các báo cáo thị trường về giá cước vận

tải với dự báo dài hạn dài hơn 3-5 năm không phù hợp với thông lệ. Do vậy để đảm bảo tính thận trọng cho dự án, Pacific đã tham khảo dự báo thị trường của 6 Brokers uy tín gồm Alliance, Gibson, MBS, Odin, SSY, McQuilling và quyết định lựa chọn sử dụng số liệu bình quân của 6 Brokers uy tín này cho giai đoạn 4 năm đầu dự án và số liệu thống kê TC bình quân 10 năm giai đoạn 2015-2024 cho các năm tiếp theo của dự án. Cụ thể: TC các năm của mỗi dự án như sau:

+ Năm thứ 1: TC dự kiến 36.300 USD/ngày, tương đương khoảng 90% mức trung bình theo dự báo TC năm 2025 của 6 Brokers.

+ Năm thứ 2: TC dự kiến 35.800 USD/ngày, tương đương khoảng 89% mức trung bình theo dự báo TC năm 2026 của 6 Brokers.

+ Năm thứ 3: TC dự kiến 33.600 USD/ngày, tương đương khoảng 88% mức trung bình theo dự báo TC năm 2027 của 6 Brokers.

+ Năm thứ 4: TC dự kiến 32.000 USD/ngày, tương đương khoảng 88% mức trung bình theo dự báo TC năm 2028 của 6 Brokers.

+ Từ năm thứ 5 đến năm thứ 10: TC được lấy bằng 97% TC 1 năm bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2015-2024 tương đương $97\% \times 24.759 \text{ USD/ngày} = 24.000 \text{ USD/ngày}$.

+ Từ năm thứ 11 đến năm thứ 13: TC được lấy bằng 74% TC 1 năm bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2015-2024 tương đương $74\% \times 24.759 \text{ USD/ngày} = 18.300 \text{ USD/ngày}$.

- Hình thức quản lý khai thác: Công ty Pacific tự quản lý khai thác.
- Quản lý kỹ thuật: Tự quản lý kỹ thuật.

V. CÁC THÔNG SỐ TÍNH TOÁN ĐẦU VÀO CỦA DỰ ÁN:

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
I	Thông số tính tổng mức đầu tư			
1	Giá mua tàu	USD	53.318.000	
2	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000	
II	Thông số vốn đầu tư			
1	Vốn vay ngân hàng tối đa	%	70,0%	trên Giá mua tàu
2	Vốn chủ sở hữu đối ứng		TMĐT trừ phần vay ngân hàng	
3	Lãi vay ngân hàng	%/năm	7,50%	
4	Thời hạn vay ngân hàng	Năm	7	
5	Kỳ hạn trả nợ gốc	Lần/năm	4	
6	Kỳ hạn trả lãi vay	Lần/năm	4	
III	Thông số tàu và hoạt động khai thác tàu			
1	Tuổi tàu tính toán HQKT (tính đến thời điểm nhận tàu)	Tuổi	10 tuổi	0 tháng
2	Tuổi tàu dự kiến khai thác tối đa	Tuổi	23 tuổi	
3	Số năm khai thác tàu: từ lúc nhận đến tuổi tối đa	Năm	13 năm	0 tháng
4	Số ngày khai thác trung bình trong năm	Ngày	325-360	

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
5	Số ngày dừng tàu sửa chữa trong năm có kỳ dock khi tàu đến 20 tuổi	Ngày	40	Bao gồm ngày dừng tàu thương mại. Tuy nhiên, năm 13 tuổi tàu thực hiện UWS nên chỉ cần 15 ngày dừng tàu trong năm (đã bao gồm ngày dừng tàu thương mại)
	Số ngày dừng tàu sửa chữa trong năm có kỳ dock khi tàu hơn 20 tuổi	Ngày	40	
6	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (trước 16 tuổi)	Ngày	5	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 16-20 tuổi)	Ngày	9	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 20-23 tuổi)	Ngày	14	
7	GRT của tàu	MT	60.000	
8	Chi phí broker (%/doanh thu TC năm)	%	1,25%	
9	Giá nhiên liệu	USD/mt	623	Trung bình của toàn dự án
10	Giá nước ngọt	USD/mt	10	
11	Chi phí cảng phí khai thác	USD/năm	20.000	
12	Chi phí cảng phí dock	USD/năm	25.000	
IV	Thông số về CAPEX của tàu			
1	Thời gian khấu hao bằng thời gian từ tuổi tàu lúc mua đến khi 20 tuổi nhưng không quá 15 năm theo quy định của Nhà nước	Năm	10	Theo tuổi tàu thực tế khi đầu tư, phù hợp theo TT45/2013/TT-BTC và Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2019
2	Phương pháp khấu hao		Khấu hao đường thẳng	
V	Thông số về OPEX của tàu			
1	Chi phí sửa chữa định kỳ IS, SS ước tính với các tuổi tàu:			
-	Tàu 10 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	1.550.000	Trong trường hợp tàu đủ 10 tuổi nhưng chưa SS thì đưa chi phí SS năm 10 tuổi để tính hiệu quả dự án
-	Tàu 12-13 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	500.000	Under water survey
-	Tàu 15 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.300.000	
-	Tàu 17-18 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	2.200.000	
-	Tàu 20 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.300.000	

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
-	Tàu 23 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	1.055.000	
2	Chi phí bảo hiểm H&M (theo giá trị tàu trước thuế)	%	0,42%	
3	Chi phí bảo hiểm P&I, TV (theo GRT của tàu)	USD/MT	2,10	
4	Chi phí bảo hiểm thuyền viên	USD/năm	14.000	Đơn giá: khoảng 560\$/thuyền viên, định biên tàu: 24 người
5	Các chi phí văn phòng, quản lý		Bằng nhau qua các năm	
VI	Thông số để xác định tỷ suất hoàn vốn nội bộ tối thiểu (IRRmin)			
1	Tỷ suất sinh lợi của chủ sở hữu	%/năm	10%	
2	Hệ số rủi ro lĩnh vực vận tải dầu khí	%/năm	1%	
VII	Các chỉ tiêu khác			
1	Trọng lượng tàu không (Lightweight)	LDT	16.000	
2	Đơn giá bán tàu thanh lý	USD/LDT	425	
3	Thu hồi cuối dự án	USD	6.800.000	

Đối với tàu chưa thực hiện kỳ sửa chữa IS 3 thì sẽ tính thêm chi phí sửa chữa IS 3 vào để đánh giá hiệu quả của dự án như sau:

- Nếu tàu đủ điều kiện thực hiện kiểm tra dưới nước (UWS), chi phí dự kiến khoảng 500.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 5 ngày;
- Nếu tàu phải thực hiện sửa chữa trên dock khô (drydock), thì chi phí dock khoảng 2.000.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 35 ngày.

VI. HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN:

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
I	Tổng mức đầu tư:		
1	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000
2	Giá mua tàu	USD	53.318.000
II	Các chỉ tiêu về khai thác		
1	Số ngày khai thác bình quân/năm	Ngày	348
2	TC rate bình quân	USD/ngày	25.890
3	Giá nhiên liệu bình quân	USD/MT	623
III	Các chỉ tiêu về doanh thu, chi phí		
1	Doanh thu cước bình quân/năm cả đời dự án	USD/Năm	9.041.380
2	TCE bình quân cả đời dự án	USD/Ngày	24.160
3	CP Capex bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	17.436
4	CP OPEX bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	7.030
	<i>Tổng định phí</i>	<i>USD/Ngày</i>	<i>24.466</i>

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
IV	Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính dự án		
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	31.958
2	Suất thu lợi nội tại (IRR)	%	8,22%
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.655.705
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	9,59%

VII. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

1. Kết luận

Việc triển khai “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” là cần thiết, phù hợp với kế hoạch kinh doanh và phù hợp với chiến lược phát triển của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương. Việc đầu tư tàu có trọng tải toàn phần (DWT) từ 80.000 DWT đến 120.000 DWT là cơ sở vững chắc giúp mở rộng quy mô kinh doanh, mở rộng hoạt động vận tải trên thị trường quốc tế góp phần tăng doanh thu và tăng lợi nhuận, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn cho các cổ đông.

Với tình hình thị trường vận tải khi người thuê tàu có nhiều sự lựa chọn và thường quan tâm đến các tàu trẻ để vận chuyển lô hàng thì phương án đầu tư 01 tàu có tuổi tàu không quá 15 tuổi là phù hợp.

Do vậy, để triển khai *Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax* với trọng tải từ 80.000 DWT đến 120.000 DWT, Pacific đã lập Báo cáo nghiên cứu khả thi “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” như trên.

2. Kiến nghị

Trên cơ sở các nội dung trình bày tại báo cáo này, Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương kính trình các Cấp có thẩm quyền phê duyệt các thông tin, thông số của “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” như sau:

- Mục tiêu dự án: Mở rộng quy mô, trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận, nâng cao lợi ích cho các cổ đông.
- Cỡ tàu: Trọng tải 80.000 - 120.000 DWT.
- Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 53.500.000 USD.
- Tuổi tàu: Không quá 15 tuổi.
- Nơi đóng tàu: Nhật Bản hoặc Hàn Quốc.
- Đăng kiểm: Một trong các thành viên thuộc tổ chức IACS
- Tiến độ thực hiện đầu tư: Dự kiến năm 2025.
- Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
- Các chỉ tiêu hiệu quả không thấp hơn mức tối thiểu như sau:

Stt	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị đánh giá
1	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR)	%	8,22%
2	Tỷ sinh lợi của chủ đầu tư (ROE)	%	9,59%
3	Giá trị hiện tại thuần (NPV) dự án	USD	31.958
4	Giá trị hiện tại thuần (NPV) chủ đầu tư	USD	1.655.705

Trên cơ sở các giả định đầu vào cũng như giá mua tàu tại thời điểm lập BCNCKT thì “Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax” của Pacific là khả thi. Tuy nhiên, thực tế thị trường mua bán tàu thay đổi liên tục, do đó tùy thuộc vào giá chào bán tàu có được tại thời điểm mua tàu. Công ty Pacific sẽ tiến hành rà soát lại các thông số đầu vào của dự án để xác định lựa chọn tàu có hiệu quả đầu tư và có giải pháp kiểm soát rủi ro phù hợp nhất mà không thấp hơn hiệu quả kinh tế được cấp thẩm quyền phê duyệt.

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

**ĐẦU TƯ TÀU DẦU THÔ LOẠI AFRAMAX
TRỌNG TẢI 80.000 – 120.000 DWT**

Mã số dự án: DT-04/24/TBD

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 12/2024

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ GIỚI THIỆU VỀ CHỦ ĐẦU TƯ.....	1
CHƯƠNG 2: NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ.....	3
CHƯƠNG 3: ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CỦA TÀU AFRAMAX DỰ KIẾN ĐẦU TƯ.....	12
CHƯƠNG 4: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ VÀ HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN.....	15
CHƯƠNG 5: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	24

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ GIỚI THIỆU VỀ CHỦ ĐẦU TƯ

1.1 Cơ sở pháp lý

- Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;
- Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển (có hiệu lực từ ngày 15/09/2020);
- Thông tư số 55/2019/TT-BGTVT của Bộ GTVT ban hành ngày 31/12/2019 quy định về danh mục giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, kho chứa nổi, giàn di động Việt Nam;
- Điều lệ hoạt động của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific);
- Nghị quyết 01/NQ-TBD-ĐHĐCĐ ngày 17/04/2024 phê duyệt KH SXKD và đầu tư của ĐHĐCĐ
- Nghị quyết 01/NQ-TBD-HĐQT ngày 21/02/2024 của HĐQT phê duyệt kế hoạch SXKD năm 2024 Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương.

1.2 Giới thiệu về chủ đầu tư

Công ty Pacific là Công ty cổ phần được thành lập từ năm 2008, gồm các cổ đông lớn nhất cho đến thời điểm hiện tại là PV Trans với tỉ lệ nắm giữ là 64,92%.

Các lĩnh vực hoạt động chính hiện nay của Pacific: Kinh doanh vận tải dầu thô, dầu sản phẩm; Cho thuê phương tiện vận tải; Dịch vụ môi giới tàu biển, đại lý hàng hải, cung ứng tàu biển; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khai thác dầu thô và khí tự nhiên; Kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

Kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty Pacific trong các năm gần đây đạt được như sau:

Chỉ tiêu (tỷ VND)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vốn CSH	1.101	1.092	1.270	1.320	1.444	1.537	1.656	1.732	1.842
Tổng tài sản	3.159	2.943	2.853	2.597	2.387	2.301	2.570	2.714	3.090
Tổng doanh thu	1.145	960	1.571	1.691	1.726	1.266	1.733	1.731	1.786
Lợi nhuận sau thuế	60	72	181	151	230	191	221	188	197

Nguồn: Báo cáo tài chính Pacific 2016-2024

Với kinh nghiệm quản lý và trực tiếp khai thác, đội tàu dầu của Pacific được Đăng kiểm quốc tế như DNV/ABS/NK kiểm tra, đánh giá và cấp giấy chứng nhận phù hợp hoạt động, đồng thời được các Oil Majors lớn như Shell, Lukoil, ENOC/ADNOC kiểm tra đánh giá và chấp nhận đủ điều kiện là đối tác tham gia vận chuyển Oil Major Approval-OMA. Qua đó, trong gian đoạn vừa qua đội tàu của PVTrans Pacific đã tham gia vận chuyển/thuê tàu/hợp tác kinh doanh với các công ty thương mại dầu khí lớn như Vitol, Glencore, Shell, Navig8, KPC, Lukoil, Sinopec.

Để duy trì đội tàu hoạt động và đảm bảo tính chủ động, cạnh tranh và khẳng định năng lực, uy tín của Công ty trên thị trường vận tải, từ 2022 Pacific đã tự chủ trong công tác quản lý kỹ thuật, quản lý thuyền viên, trong đó 100% các chức danh chủ chốt trên tàu đều là người của Công ty, một phần nhỏ thuyền viên là những chức danh thấp được thuê từ Chi

nhánh Tổng công ty PVTrans – Công ty quản lý tàu (PSM). Mặc dù vậy, năng lực nhà thầu cũng luôn được đảm bảo bởi do PSM đã được kiểm tra và chứng nhận bởi Cục Đăng kiểm Việt Nam (VR) đối với hệ thống quản lý kỹ thuật, quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu của luật pháp Việt Nam và bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM Code). Đồng thời hệ thống quản lý Thuyền viên của PSM cũng được Đăng kiểm DNV chứng nhận phù hợp với các tiêu chuẩn của Công ước MLC 2006.

Đến thời điểm hiện nay, Pacific đang sở hữu và/hoặc quản lý khai thác 05 tàu chở dầu với các thông số cơ bản như sau:

Đặc điểm	PVT HERA	PVT MERCURY	APOLLO	PACIFIC ERA	PACIFIC PRIDE
IMO	9364227	9426946	9321964	9397781	9396775
Hạng (CLASS)	NK& VR	ABS & VR	DNV-GL & VR	DNV	RINA
Trọng tải (DWT)	105.387	101.899	105.465	50.121	50.697
Dài x rộng (m)	228 x 42	245 x 43	237,71 x 42,03	175,54 x 32,20	175,54 x 32,20
Mớn nước (m)	13,6	14,1	14,85	13,06	13,02
Năm đóng	2008	2012	2006	2008	2009
Động cơ chính	Mitsui-Man B & W 6S60 MC-C (16.784 BHP X 97 RPM)	Doosan Engine Man diesel engine 6S60MC-C (18.428 BHP X 105 RPM)	Diesel United, Sulzer (6RTA58T) (16.315 BHP x 103 RPM)	Mitsui-Man B & W 6S50 MC-C (MK VII) (M.C.R. 12.900 BHP x 127 RPM)	HSD Engine Co., Ltd 6S50MC-C MK7 (M.C.R 12.707,77 BHP x 127 RPM)

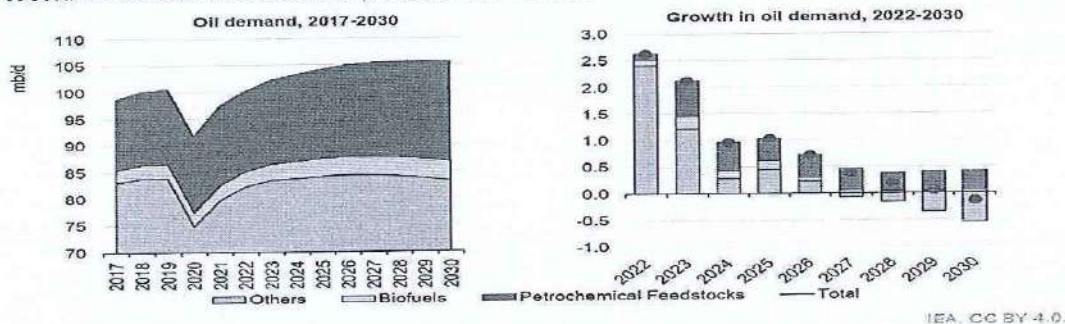
CHƯƠNG 2: NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

2.1 Thị trường vận tải dầu thô

Thị trường dầu mỏ toàn cầu là một trong những thị trường lớn nhất và quan trọng nhất trên thế giới. Thị trường dầu phản ánh tình hình và những thay đổi về chính trị, tài chính, kinh tế, công nghệ và xã hội của thế giới.

Theo IEA, dựa trên các điều kiện và chính sách thị trường hiện nay, trong bối cảnh quá trình chuyển dịch nhanh chóng sang các công nghệ năng lượng sạch, nhu cầu dầu toàn cầu sẽ ổn định ở mức khoảng 106 triệu thùng/ngày vào cuối thập kỷ này và tổng nhu cầu dầu dự kiến sẽ tăng 3,2 triệu thùng/ngày trong giai đoạn 2023-2030. Tăng trưởng chủ yếu xuất phát từ các nền kinh tế châu Á, đặc biệt là Ấn Độ, Trung Quốc, các thị trường mới nổi và các quốc gia đang phát triển. Riêng đối với nhu cầu dầu thô của Trung Quốc dự kiến sẽ đạt đỉnh vào năm 2030 ở mức từ 780 đến 800 triệu tấn mỗi năm. Mức dự báo trên lên 20 triệu tấn, với nhu cầu cao nhất của Trung Quốc dự kiến ở mức 15,6 triệu đến 16 triệu thùng/ngày (bpd), bất chấp việc thế giới vẫn đang tích cực chuyển đổi năng lượng sạch và giảm phát thải, theo tính toán của Reuters. Ngược lại, nhu cầu ở các quốc gia phát triển sẽ tiếp tục giảm trong thời gian tới, giảm từ 45,7 triệu thùng/ngày vào năm 2023 xuống còn 42,7 triệu thùng/ngày vào năm 2030 khi chủ trương giảm phát thải và sử dụng năng lượng sạch trở thành mục tiêu hàng đầu ở Châu Âu và Mỹ.

World oil demand forecast to plateau this decade



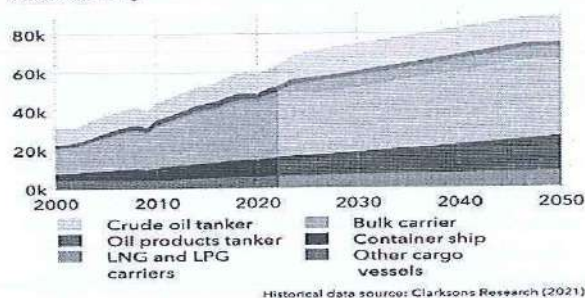
Với các yếu tố như trên, năng lực cung ứng dầu thô trên toàn cầu được dự báo dư thừa từ năm 2030 trở đi do sự gia tăng năng lực sản xuất dầu trên thế giới và chuyển đổi năng lượng sạch, sản lượng dầu thô toàn cầu dự kiến sẽ vượt xa tốc độ tăng trưởng nhu cầu trong giai đoạn dự báo vào năm 2030. Mặc dù vậy, theo thống kê của S&P Global, nhìn chung thị trường dầu thô được dự báo sẽ tiếp tục duy trì tăng trưởng sản lượng đến năm 2040, bất chấp bối cảnh điện khí hóa các phương tiện giao thông đường bộ và xu hướng dịch chuyển năng lượng đang diễn ra.

Cùng với xu hướng tăng trưởng của thị trường dầu thô, thị trường vận tải cũng sẽ được hưởng lợi, bởi phần lớn lượng dầu thô được vận chuyển bằng tàu biển chuyên dụng và tùy theo khoảng cách hải trình, cơ sở hạ tầng đầu cảng xuất hoặc cảng nhận mà người kinh doanh sử dụng cỡ tàu là Panamax/Aframax/Suezmax/VLCC hay ULCC để chuyên chở, nhằm đảm bảo chi phí vận chuyển và phân phối là tối ưu trên một đơn vị hàng hóa.

FIGURE 1.14

World seaborne trade in tonne-miles by vessel type

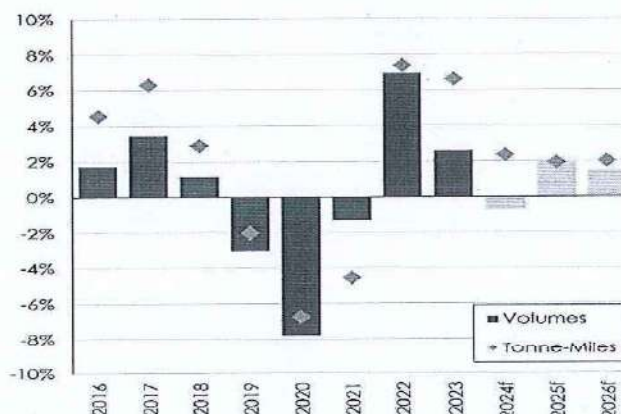
Units: Gt-nm/yr



Historical data source: Clarksons Research (2021)

Trong những năm vừa qua, các tuyến đường thương mại chịu áp lực mạnh mẽ từ biến động địa chính trị như: chiến tranh Nga-Ukraine, xung đột khu vực Trung Đông và Biển Đỏ, các lệnh cấm vận khắt khe của Mỹ và Châu Âu nhằm vào Nga, các hiện tượng cực đoan liên quan đến biến đổi khí hậu như hạn hán ảnh hưởng đến kênh đào Panama, làm gián đoạn thương mại đường thủy giữa Bắc Mỹ và Nam Mỹ. Tất cả những yếu tố này ảnh hưởng tới tuyến thương mại đường biển và tăng nhu cầu vận tải về tấn - hải lý, do đó khiến cho thị trường vận tải biển nói chung và vận tải dầu thô nói riêng trở nên sôi động và tăng trưởng mạnh mẽ kể từ cuối năm 2021 đến nay.

Global Seaborne Crude Trade Growth



Nguồn: Clarkson Research

Xét riêng về sản lượng vận chuyển dầu thô bằng đường biển, sự phục hồi của các nền kinh tế sau đại dịch Covid-19 đã khiến nhu cầu tăng vọt, cụ thể nhu cầu vận chuyển sau khi giảm xuống mức đáy trong năm 2021 còn 39,3 triệu thùng/ngày tương đương sản lượng 1.814 triệu tấn/năm thì bước sang năm 2022 đã tăng tới 6,8% tương đương 1.988 triệu tấn/năm, tương tự năm 2023 tăng xấp xỉ 2,6% so với năm trước, dự kiến trong những năm tới mức tăng sẽ vẫn duy trì xấp xỉ 2%/năm, đạt 44,5 triệu thùng/ngày tương đương 2.056 triệu tấn vào năm 2026.

Sản lượng dầu thô vận chuyển bằng đường biển



Nguồn: Clarkson Research

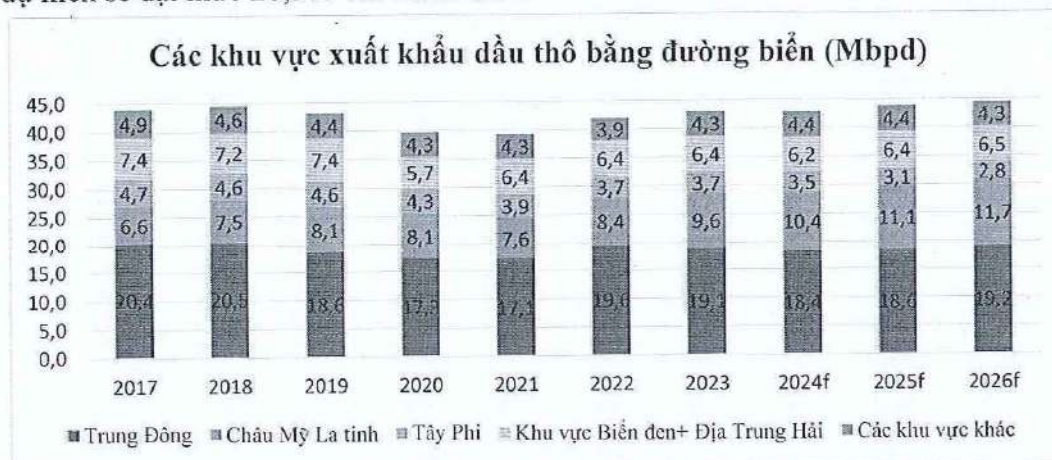
Trong đó, nhu cầu nhập khẩu dầu thô bằng đường biển chủ yếu tập trung ở khu vực Châu Á, chiếm khoảng 63-66% so với toàn cầu và Trung Quốc, Ấn Độ vẫn là những quốc gia có tỉ trọng cao nhất.

Các khu vực nhập khẩu dầu thô bằng đường biển (Mbpd)



Nguồn: Clarkson Research

Ở chiều ngược lại, khu vực có lượng dầu thô xuất khẩu bằng đường biển lớn nhất đang là Trung Đông, duy trì tương đối ổn định khoảng 42%-44% trong vài năm gần đây, trong khi đó Châu Mỹ La tinh là khu vực đứng thứ hai thì có xu hướng tăng nhanh từ 19,4% năm 2021, dự kiến sẽ đạt mức 26,3% vào năm 2026.



Nguồn: Clarkson Research

Trên thực tế, cùng với sự gia tăng đột biến của nhu cầu vận tải, lượng tàu tanker đóng mới không đáp ứng đủ nhu cầu, lượng tàu đang được đóng thấp hơn so với mức độ già hóa của số lượng tàu dầu thô hiện đang khai thác đã làm giá cước tăng cao và neo giữ suốt một thời gian dài, điều đó mang lại dòng tiền ổn định cho các chủ tàu, cùng những kỳ vọng kinh tế phục hồi và triển vọng tăng trưởng nhu cầu vận tải là lý do khiến cho thị trường S&P luôn trong trạng thái nóng và đẩy giá tàu lên cao nhất trong 20 năm trở lại đây.

Mặc dù thị trường đã dịu đi trong vài tháng gần đây, nhưng tình hình lĩnh vực tàu chở dầu thô vẫn tương đối lạnh nhạt. Dự kiến năm 2025, nhu cầu tàu chở dầu thô vẫn theo chiều hướng tích cực, với khối lượng vận chuyển bằng đường biển tăng khoảng 2,1% nếu các đợt cắt giảm của OPEC+ được gỡ bỏ đến hết năm 2025. Tuy nhiên, có nhiều kịch bản cần được xem xét, rõ ràng nhất là nhu cầu dầu của Trung Quốc đang trong xu hướng giảm (nơi đóng góp tới 40% mức tăng trưởng nhu cầu dầu toàn cầu). Bù lại, mức tăng trưởng vững chắc trong hoạt động thương mại Đại Tây Dương-Châu Á, với tổng khối lượng từ Mỹ, Brazil và Guyana tăng 78% vào năm 2025 so với năm 2019, cùng với những hạn chế về nguồn cung đội tàu dự kiến sẽ là yếu tố hỗ trợ cơ bản cho thị trường vận tải dầu thô.

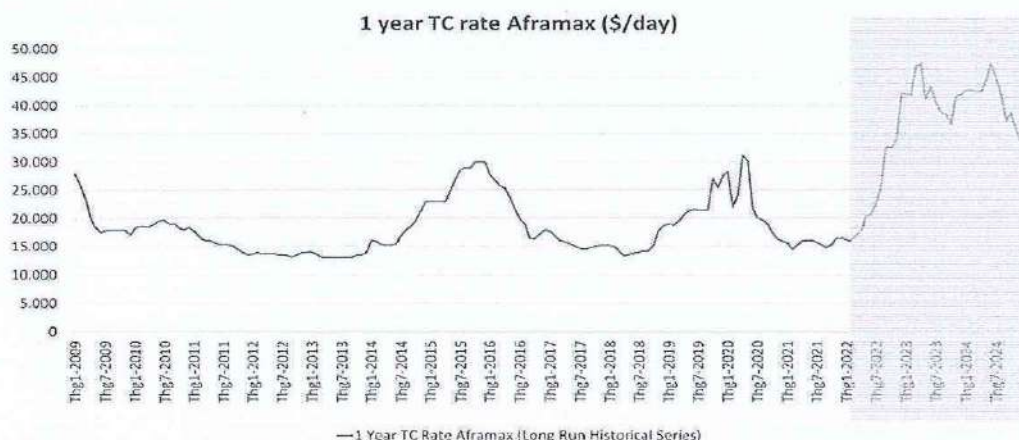
Theo Clarkson, nhìn chung các yếu tố cơ bản của thị trường tàu chở dầu thô có vẻ tương đối cân bằng, nhu cầu tàu chở dầu thô hiện được dự báo sẽ tăng 2,4% vào năm 2025, trong khi tăng trưởng đội tàu thương mại dự kiến sẽ bị giới hạn ở mức 1,2%; xa hơn nữa là năm 2026, các dự báo ban đầu cho thấy tăng trưởng đội tàu là 2,4% và tăng trưởng nhu cầu trọng tải DWT là 2,0%. Điều đó cho thấy triển vọng và tiềm năng tăng trưởng thị trường tàu chở dầu thô trong những năm tới vẫn khá tích cực.

2.2 Giá cước cho thuê tàu.

Thị trường dầu thô thời điểm cuối năm 2024 có dấu hiệu giảm nhẹ, nhưng dự kiến vẫn sẽ tăng trưởng từ năm 2025 do khối lượng dầu thô vận chuyển bằng đường biển dự kiến tăng. Đồng thời, nhu cầu vận chuyển dầu bằng tàu Aframax tăng mạnh ở USG với dự án đường ống mới (TMX) của Canada được thực hiện thương mại hóa vào nửa cuối năm 2024. Do đó, tàu Aframax sẽ được hưởng lợi nhiều nhất xuất khẩu dầu thô từ Canada, hình thành những tuyến hàng mới đến các khách hàng ở khu vực Thái Bình Dương.

Bên cạnh đó, việc nới lỏng các quy định về tuổi tàu tanker đối với thị trường Trung Quốc, Ấn Độ và lượng tàu đóng mới không đáp ứng kịp nhu cầu dầu tăng lên, làm ảnh hưởng đến giá cước tàu Aframax và các loại tàu chở dầu thô sẽ giữ ở mức cao cho tới năm 2026.

Theo thống kê, doanh thu TCE tàu Aframax từ hoạt động khai thác spot và cho thuê định hạn 1 năm trong thời gian từ năm 2009-2024 cho thấy: thị trường vận tải dầu thô bằng tàu Aframax đã có dấu hiệu phục hồi từ năm 2014 – 2016 sau giai đoạn chạm đáy kéo dài từ 2009-2013, nhưng lại tiếp tục suy giảm trong năm 2017-2018. Từ cuối năm 2018, thị trường bắt đầu bước vào chu kỳ hồi phục, nhưng do tác động của đại dịch Covid-19 nên các chỉ số TC và TCE bị giảm sút trong giai đoạn giữa năm 2020 đến 2021. Tuy nhiên, thị trường đã khởi sắc từ cuối năm 2021 sau khi đại dịch covid 19 được kiểm soát, trong giai đoạn năm 2022-2023, thị trường đã tăng trưởng mạnh mẽ và duy trì ổn định ở mức cao cho tới nay.



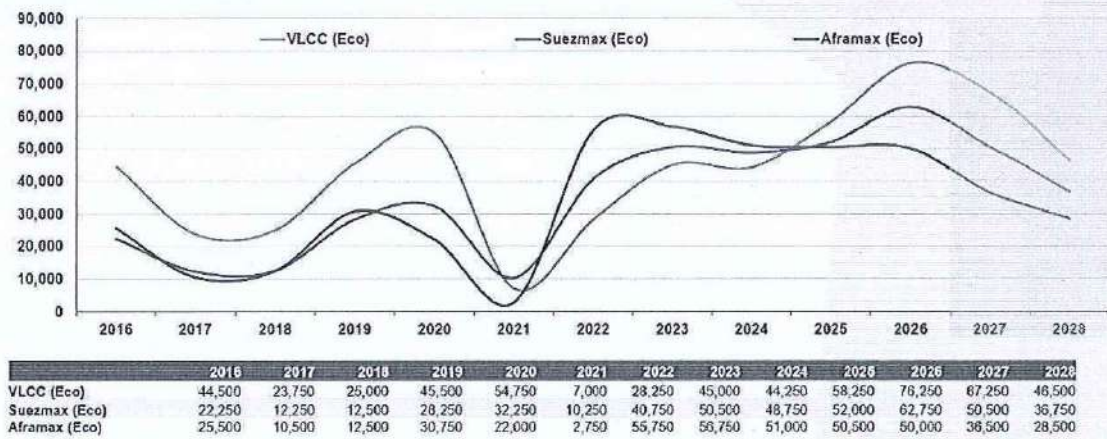
Theo thống kê của Clarkson Research Report, giá TCE năm 2024 trung bình đạt 41.863 \$/ngày, tăng 67% so với năm 2022. Đồng thời, các nhà môi giới uy tín như SSY, Clarkson, MBS, McQuilling, Alliance và các hãng vận tải lớn như Shell, BP, Chevron, Heidmar, Signal, Stena cũng đều đánh giá cao triển vọng thị trường vận tải dầu thô, dự báo sẽ tiếp tục phát triển trong những năm tới, nhờ vào tốc độ tăng trưởng đội tàu chậm chưa đáp ứng kịp nguồn cung và nhu cầu dầu tiếp tục tăng mạnh. Bên cạnh đó, bất ổn địa chính trị khiến các nước Châu Âu vẫn phải phụ thuộc vào nguồn cung dầu từ Mỹ và Ấn Độ trong giai đoạn 2025-2030. Đây là những yếu tố chính đảm bảo thị trường vận tải dầu thô tiếp tục duy trì và phát triển ổn định trong những năm tiếp theo.

Theo McQuilling dự báo, giá cước TC 1 năm cho phân khúc tàu Aframax năm 2025 sẽ vẫn duy trì ở mức cao, dự báo 41.800 \$/ngày đối với loại tàu thông thường và 44.200 \$/ngày đối với loại tàu tiết kiệm nhiên liệu (Eco). TC 3 năm là 35.600 \$/ngày và 38.000 \$/ngày cho loại tàu tương ứng.

	1-YEAR TIME CHARTER RATE (US\$ 000/Day)						3-YEAR TIME CHARTER RATE (US\$ 000/Day)					
	2023 (Act.)*	2024	2025	2026	2027	2028	2023 (Act.)*	2024	2025	2026	2027	2028
AFRA (Std.)	45.8	42.0	41.8	39.5	32.7	28.7	35.1	36.2	35.6	32.3	29.3	27.3
AFRA (ECO)	48.4	44.4	44.2	41.9	35.1	31.1	37.9	38.6	38.0	34.7	31.7	29.7

- Diễn biến giá cước theo tổng hợp của Gibson như sau:

Crude Tanker Forecast - Eco (\$/day)



Nguồn: Gibson Shipbrokers

Theo đánh giá của SSY, việc nguồn cung tàu giao mới không theo kịp nhu cầu vận tải và số lượng tàu phá dỡ tăng cao, làm mất cân bằng cung cầu giữa số lượng phương tiện tham gia trong chuỗi khai thác, góp phần đảm bảo giá cước và nguồn hàng ổn định cho tàu dầu thô trong 5 năm tới, với TCE ước tính như sau:

Timecharter Rate Estimates: \$/day

		1 Year		2 Year		3 Year		5 year	
	Vessel	\$/day	Trend	\$/day	Trend	\$/day	Trend	\$/day	Trend
Aframax	Non Eco	45,000	↔	39,000	↔	36,000	↔	26,500	↔
	Eco	47,500	↔	41,000	↔	38,500	↔	31,000	↔
	Eco Scrubber	50,000	↔	43,000	↔	41,000	↔	33,000	↔

Nguồn: SSY Shipbrokers

Dựa trên các đánh giá về thị trường, cân đối cung cầu giữa lượng tàu giao mới, lượng tàu phá dỡ và nhu cầu vận tải dầu thô trong giai đoạn 2025-2028, một số môi giới uy tín đã có cái nhìn lạc quan về thị trường trong thời gian tới thông qua các dự báo về giá cước, cụ thể như sau:

Đơn vị tính: USD/ngày

STT	Công ty	Loại hợp đồng	2025	2026	2027	2028	Bình quân
1	Alliance	1 năm TC	46,000	50,000	54,000	54,000	51,000
2	Gibson	1 năm TC	37,500	34,500	26,000	20,000	29,500
3	MBS	1 năm TC	45,000	43,500	42,000	40,000	42,625
4	Odin	1 năm TC	26,500	34,000	37,000	40,500	34,500
5	SSY	1 năm TC	45,000	40,000	37,500	35,000	39,375
6	McQuilling	1 năm TC	41,800	39,500	32,700	28,700	35,675
Giá TC bình quân			40,300	40,250	38,200	36,370	38,780

Đây là những thông tin hữu ích để Pacific tham khảo và có góc nhìn đa chiều về thị trường, cũng như làm cơ sở cho việc xem xét, tính toán các thông số đầu vào nhằm đánh giá tính hiệu quả dự án đầu tư một cách khách quan.

2.3 Thị trường mua bán, đóng mới tàu loại Aframax (S&P).

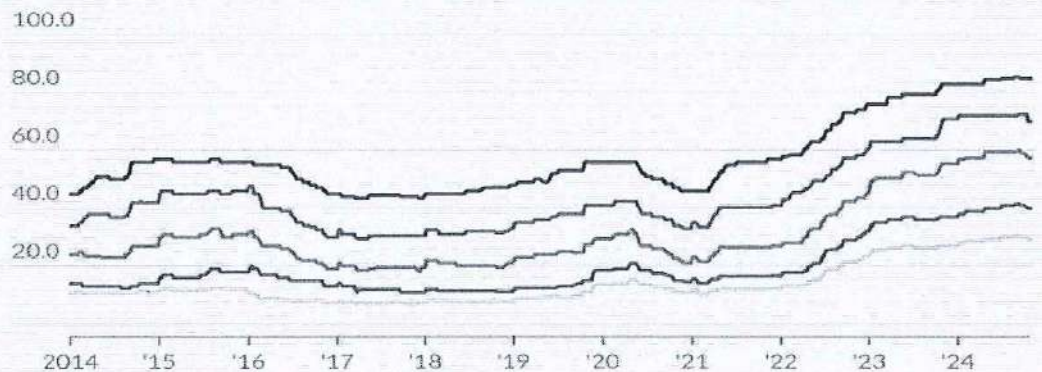
Trong hơn 10 năm trở lại đây, thị trường S&P tàu Aframax đã có nhiều biến động, sau một giai đoạn tăng trưởng, từ năm 2014-2016 chứng kiến sự dư thừa lớn trong đội tàu Aframax toàn cầu. Nguồn cung tàu mới từ các nhà máy đóng tàu ở Trung Quốc và Hàn Quốc đã gia tăng mạnh mẽ trong suốt những năm trước đó, dẫn đến tình trạng dư cung trầm trọng. Điều này khiến giá tàu Aframax giảm mạnh và nhu cầu giao dịch tàu cũng bị chậm lại. Hơn nữa, giá dầu giảm sâu vào cuối năm 2014, xuống dưới 30 USD/thùng, đã tác động tiêu cực đến toàn bộ ngành vận tải, do sự giảm sút trong việc vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu thô. Từ 2017 - 2020, thị trường bắt đầu có dấu hiệu phục hồi, cả giá tàu Aframax và doanh thu của các công ty vận tải đều tăng trưởng từ 2017 đến 2019. Sự tăng trưởng này được hỗ trợ bởi nhu cầu vận chuyển dầu và sản phẩm dầu tăng lên, nhất là từ các khu vực như Trung Đông và Bắc Mỹ. Tuy nhiên, vào năm 2020, đại dịch COVID-19 bùng phát đã gây ra một cú sốc lớn với ngành vận tải biển, nhu cầu vận chuyển giảm mạnh do sự suy giảm kinh tế toàn cầu, kéo theo giá mua-bán tàu giảm mạnh. Sau khi dịch bệnh được kiểm soát, các nền kinh tế bước vào giai đoạn phục hồi kinh tế và nhu cầu sử dụng dầu mỏ tăng cao, cùng với những biến động địa chính trị làm thay đổi và định lại tuyến hàng hải thương mại, làm tăng nhu cầu vận tải tấn/hải lý, trong khi mức tăng năng lực đội tàu không theo kịp dẫn đến giá cước và giá mua bán tàu tăng vọt, thị trường S&P luôn trong tình trạng nóng và giữ đà tăng giá liên tục kể từ năm 2022 đến nay.

Price Trends Over the Past 10 Years

Prices for different age class assets

US\$ 120.0 million

— Resale — 5 year old — 10 year old — 15 year old — 20 year old



Source: Allied QuantumSea

Theo thống kê từ các tổ chức môi giới uy tín, mức giá mua-bán tàu thực tế giao dịch được ghi nhận trong năm 2024 vẫn tiếp tục tăng mạnh. Cụ thể, tàu Aframax đóng tại Nhật Bản hoặc Hàn Quốc có mức giá trung bình năm 2024 tăng so với năm 2023 khoảng 9-13% tùy theo từng độ tuổi, có những thời điểm giá tàu tăng tới 16% so với thời điểm cuối năm 2023. Theo Clarkson, tháng 10/2024 giá tàu Aframax 5 tuổi vẫn neo ở mức 70 triệu USD, tàu 10 tuổi khoảng 57,5 triệu USD và tàu 15 tuổi khoảng 41 triệu USD. Mặc dù những tháng gần đây thị trường đã hạ nhiệt, nhưng nhìn chung mức giá tàu còn neo cao so với những năm trước đây. Các giao dịch mua bán tàu Aframax gần đây trong năm 2024 đều ghi nhận mức giá bán tàu tăng, cụ thể như sau:

Tên tàu	Năm đóng	Tải trọng (DWT)	Nơi đóng	Ngày bán	Giá	SO x Scrubber Status	Eco - Electronic Engine
Lambada	2006	104.866	Samsung HI	01/10/2024	30,00		
Salamander	2004	111.928	Hyundai Samho HI	20/08/2024	27,00		
Stirling	2021	112.750	COSCO HI (Zhoushan)	01/08/2024	70,50		x
Emerald I	2007	104.611	Samsung HI	26/07/2024	38,00		

Mare Nostrum	2009	110.295	Mitsui SB (Chiba)	05/07/2024	44,00		
Pusaka Java	2018	108.524	Tsuneishi Zosen	25/06/2024	69,00	Fitted	x
Sanmar Sangeet	2004	106.516	Tsuneishi Zosen	13/05/2024	26,90		
Nippon Princess	2008	105.392	Sumitomo (Yokosuka)	01/05/2024	40,00		
Amax Arrow	2009	115.873	Samsung HI	15/04/2024	43,50	Fitted	
Izumo Princess	2007	105.374	Sumitomo (Yokosuka)	05/04/2024	37,00		
Sea Tucana*	2024	109.895	New Times SB	20/03/2024	76,67	Fitted	x
N/B New Times SB 0311542*	2024	115.000	New Times SB	20/03/2024	76,67	Fitted	x
N/B New Times SB 0311543*	2024	115.000	New Times SB	20/03/2024	76,67	Fitted	x
Sea Hazel	2004	106.085	Tsuneishi Zosen	05/03/2024	29,00		
Afra Rossi	2010	115.830	HHIC-Phil (Subic SY)	02/02/2024	45,50		
Fair Seas	2008	115.406	STX SB (Jinhae)	15/01/2024	43,50		
Wonder Sirius	2005	115.341	Samsung HI	12/01/2024	34,00		

Tín hiệu tích cực là tính tới hết tháng 10/2024, tổng số lượng đặt hàng tàu Aframax đạt 204 tàu (23,24 triệu DWT), tăng 43,66% về số lượng tàu và tăng 43,51% về trọng tải so với năm trước. Đồng thời số lượng hợp đồng đóng mới đạt 89 hợp đồng, tăng khoảng 15% so với cùng kỳ năm trước, cho thấy nguồn cung tàu vẫn được duy trì và tăng trưởng dù không quá cao. Điều này cho thấy thị trường mua bán tàu Aframax vẫn rất sôi động và trong thời gian tới nguồn cung sẽ phong phú hơn, thị trường S&P sẽ cân bằng hơn, ít có khả năng là “thị trường của người bán” như những năm trước, đó cũng là cơ sở để các chủ tàu quan tâm có thể xem xét việc đầu tư tái cơ cấu/bổ sung năng lực đội tàu.

2.4 Thị trường giải bản, phá dỡ thanh lý tàu

Theo thống kê của Clarkson Research, năm 2024 (tính đến tháng 11/2024) chỉ có 3 tàu Aframax có trọng tải 325,76 DWT được phá dỡ. Giá sắt thép có xu hướng giảm với mức trung bình là 4%, trong đó giá tại Bangladesh giảm 4%, India giảm 3,9% và Pakistan giảm 2%. Đồng thời, nhu cầu vận tải vẫn ở mức cao, cùng với việc nhiều chủ mỏ sẵn sàng chấp nhận điều chỉnh giới hạn tuổi tàu, đồng nghĩa với việc India, Pakistan và Bangladesh sẽ thiếu hụt tàu để phá dỡ trong tương lai gần, lượng tàu phá dỡ ít đi cũng giữ cho giá trị phá dỡ đối với tàu Aframax ở mức cao.

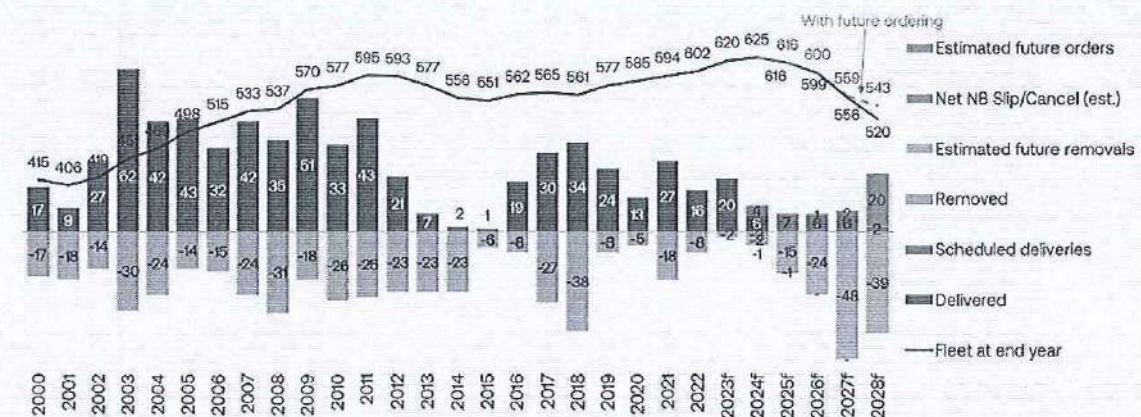
Giá bán thanh lý (\$/dt)	India Scrap Price	Bangladesh Scrap Price	Pakistan Scrap Price	Tổng giá trị thanh lý (\$m)
Năm				
2019	360,00	390,00	360,00	6,64
2020	405,00	415,00	415,00	7,07
2021	565,00	605,00	600,00	10,30
2022	530,00	505,00	525,00	9,01
2023	505,00	505,00	520,00	8,84
2024	485,00	500,00	470,00	8,25

Nguồn: Clarkson Research Report

Mặc dù vậy, trong những năm tới các tàu Aframax cũ (thường là từ 15 năm tuổi trở lên) sẽ phải đối mặt với các tiêu chuẩn nghiêm ngặt hơn về khí thải, an toàn và hiệu quả năng lượng. Các tàu không thể đáp ứng yêu cầu của các quy định IMO (như IMO 2030 và IMO 2050) sẽ bị loại bỏ sớm hoặc không thể tiếp tục hoạt động trên các tuyến đường chính. Do đó, có thể sẽ có sự gia tăng lượng tàu Aframax bị thanh lý, đặc biệt là khi các tàu cũ không thể đáp ứng yêu cầu về môi trường và chi phí sửa chữa hoặc nâng cấp quá cao. Tuy nhiên, các yếu tố như giá sắt thép, tình trạng các bãi phá dỡ tàu, và yêu cầu bảo vệ môi trường tại các quốc gia phá dỡ tàu cũng sẽ ảnh hưởng đến sự thanh lý tàu. Thị trường phá dỡ tàu sẽ tiếp tục tập trung ở các quốc gia như Ấn Độ, Bangladesh và Pakistan. Tuy nhiên, sự tăng cường các quy định bảo vệ môi trường tại các quốc gia này cũng khiến việc thanh lý tàu trở nên tốn kém hơn và ít hấp dẫn hơn đối với các chủ tàu, dẫn đến một số tàu cũ có thể được duy trì lâu hơn để tránh chi phí phá dỡ cao.

Aframax Fleet Growth (# of ships)

Current avg. age of trading fleet = 14 yrs old



Nguồn: Braemar Research Report

2.5 Sự cần thiết phải đầu tư

Qua đánh giá về thị trường, nhu cầu sử dụng tàu Aframax, có thể nói trong những năm tới nhu cầu tiêu thụ dầu/dầu thô trên thế giới sẽ vẫn tiếp tục duy trì và phát triển, trong khi chưa có phương tiện vận chuyển thay thế thì nhu cầu vận chuyển dầu/dầu thô của các NMLD trên thế giới và tại Việt Nam chủ yếu vẫn là tàu biển. Việc đầu tư tàu đúng thời điểm với giá trị đầu tư phù hợp sẽ mang lại cơ hội lớn cho các chủ tàu có nguồn vốn dồi dào và tình hình tài chính lành mạnh như Pacific. Do đó, việc đầu tư tàu Aframax (không quá 15 tuổi) khi thị trường thuận lợi không chỉ mang lại hiệu quả ổn định cho toàn bộ vòng đời dự án, mà còn góp phần vào hiệu quả chung của Công ty trong nhiều năm tới.

Bên cạnh đó, lĩnh vực kinh doanh cốt lõi của Pacific là quản lý, khai thác, thuê và cho thuê tàu dầu cỡ lớn, nhưng xét về quy mô đội tàu Aframax của Pacific còn khá hạn chế, chưa tương xứng với tiềm lực tài chính, cũng như năng lực quản lý khai thác hiện có, với việc sở hữu duy nhất 01 tàu là Apollo, nhưng đã bước sang tuổi 19 là vô cùng rủi ro. Do đó, việc đầu tư 1-2 tàu Aframax nhỏ hơn 15 tuổi để mở rộng và trẻ hóa đội tàu là cần thiết, cũng như giúp cho Công ty:

- Tăng quy mô, nâng cao năng lực vận tải và năng lực cạnh tranh của đội tàu, một mặt tham gia ngày càng sâu rộng vào thị trường vận tải quốc tế, mặt khác giữ vững thị phần vận tải dầu thô tại Việt Nam.

- Tàu Apollo hiện đang cho thuê với hình thức định hạn, tuy nhiên khi tàu bước sang tuổi 20 vào năm 2026, việc khai thác tàu sẽ rất khó khăn, thậm chí phải thanh lý nếu thị trường không thuận lợi. Do đó, việc đầu tư tàu loại Aframax để bổ sung, chuẩn bị thay thế là hoàn toàn phù hợp và cần thiết nhằm 1) giải quyết nguy cơ không còn tàu ở phân khúc vận tải dầu thô Aframax truyền thống để kinh doanh khai thác, và 2) vì sự phát triển ổn định lâu dài của Pacific.

- Mang lại tăng trưởng trong doanh thu và lợi nhuận, tăng hiệu quả sử dụng vốn cho công ty và lợi ích cho các cổ đông;

- Phù hợp với kế hoạch sản xuất kinh doanh, khả năng tài chính, định hướng phát triển và chiến lược dài hạn của công ty Pacific.

Việc đầu tư thêm tàu có trọng tải toàn phần (DWT) trên 80.000 đến 120.000 trong giai đoạn thị trường tăng trưởng sẽ có cả cơ hội và thách thức, với mức giá mua cao hơn bình quân giai đoạn trước, nhưng bù lại thu nhập ngày tàu cũng sẽ cao hơn, các biến động thị trường là không chắc chắn và còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố khách quan, nhưng với những thông tin phân tích, việc xác định thời điểm phù hợp sẽ giúp công ty giảm thiểu rủi ro trong công tác đầu tư.

Mặt khác, Pacific với lợi thế kinh doanh là có chi phí vận hành (OPEX) cạnh tranh do tự chủ được thuyền viên và công nhân kỹ thuật với chi phí thấp hơn nhiều so với chi phí cùng loại của các hãng tàu nước ngoài. Nên nếu có giá trị đầu tư phù hợp trên cơ sở mua tàu vào giai đoạn thị trường mua bán tàu đang ở mức hợp lý thì sẽ có được chi phí vốn (CAPEX) tối ưu để tăng tính cạnh tranh khi khai thác trên thị trường mở quốc tế. Đồng thời, Pacific có mối quan hệ tốt với các nhà môi giới cũng như các khách hàng lớn trên thế giới như Sinopec, Trafigura, Montfort, OQ Trading, Vitol, IOC, ENOC, WIRANA, PETCO, Lukoil, Reliance, ST Shipping, IOC, BPCL... thì việc Pacific đầu tư thêm tàu chở dầu có trọng tải toàn phần (DWT) trên 80.000 đến 120.000 để khai thác cho thuê trên tuyến quốc tế là hoàn toàn khả thi.

CHƯƠNG 3:

ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CỦA TÀU AFRAMAX DỰ KIẾN ĐẦU TƯ

3.1 Yêu cầu kỹ thuật chung

- + Loại tàu : Aframax
- + Cỡ tàu : Trọng tải trên 80.000 DWT đến 120.000 DWT
- + Thời gian giao tàu : Dự kiến năm 2025
- + Tuổi tàu : Không quá 15 tuổi, phù hợp với quy định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;
- + Đăng kiểm : Một trong các thành viên thuộc tổ chức IACS.

Thiết kế của tàu phải là thiết kế đang được sử dụng rộng rãi trên thị trường quốc tế và được đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu của Hàn Quốc hoặc Nhật Bản.

Bố trí chung: Tàu có kết cấu vỏ kép; chân vịt định bước.

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, quy định và luật lệ của đăng kiểm, các tổ chức quốc gia, quốc tế về hàng hải và yêu cầu của các Oil Majors trên thế giới.

Kết cấu và thân vỏ: Phù hợp và tuân thủ quy phạm của các tổ chức đăng kiểm thuộc IACS; Đăng kiểm Việt Nam, và các công ước quốc tế liên quan.

Các thiết bị sử dụng nhiên liệu như máy chính, máy phát điện, nồi hơi thỏa mãn công ước chống ô nhiễm không khí Marpol Annex VI. Low Sulfur – Resolution MEPC.320(74), Công ước về quản lý và xử lý nước dằn tàu.

Hệ thống ống hàng và bơm hàng: hệ thống ống nhận hàng có 3 đến 4 ống với đường kính lên đến 400mm nên khả năng nhận hàng vào kết có thể đạt max khoảng 10.500 m³/h khi nối đồng thời các hòng nhận hàng và tàu được trang bị 3 hoặc 4 bơm hàng có công suất trung bình 2.000 – 3.000 m³/h x 1 bơm.

Hệ thống cầu, tời mũi, tời lái, bích buộc dây chằng buộc phù hợp với quy định của OCIMF cho phép tàu nhận/trả hàng theo cách cập mạn tàu, cập SPM (phao neo đơn-nhận hàng qua ống mềm loading hose) hoặc cập bến (Jetty).

3.2 Những yêu cầu kỹ thuật cơ bản

Tàu Aframax là tàu viễn dương hoạt động ở vùng biển không hạn chế, có thể chuyên chở dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ.

- Trọng tải toàn phần của tàu : Trên 80.000 - 120.000 DWT;
- Kích thước, thân vỏ tàu:
 - + Chiều dài : Khoảng 243 m;
 - + Chiều rộng : Khoảng 42 m;
 - + Thân vỏ : Vỏ kép.
- Vận tốc của tàu Trong điều kiện thời tiết tiêu chuẩn (Beaufort 4–sea state 3):
 - + Tốc độ hành trình biển (layden/ballast): khoảng 12-14 hải lý/giờ tại công suất NOR của máy chính khi lắp đặt EPL.
- Sức chứa của các kết dầu:
 - + Kết hàng (98%) : khoảng 110.000 - 138.000 m³;

- + Kết slop : khoảng 2.500 m³ (ít nhất 2,0% kết hàng);
- + Kết nhiên liệu DO : khoảng 250 m³;
- + Kết nhiên liệu FO : khoảng 2.800 m³.
- Thiết bị máy móc chính của tàu:
 - + Main Engine
 - + Boiler
 - + Máy phát điện
 - + Máy phát sự cố
 - + Bơm hàng
 - + Bơm Ballast
 - + Máy nén khí chính
 - + Máy nén khí phụ
 - + Máy chưng cất nước ngọt
 - + Midship crane x 15 T SWL: min. out reach 2,8 metter
 - + Hệ thống khí trơ
 - + Hệ thống xử lý nước dằn
- Vùng hoạt động: Tàu bao gồm các hệ thống máy móc và thiết bị được đóng, chế tạo và hoạt động hàng hải trên vùng biển không hạn chế.

3.3 Một số yêu cầu cụ thể về thiết bị an toàn và bảo vệ môi trường:

Tất cả các trang thiết bị an toàn của tàu đều thoả mãn các yêu cầu nghiêm ngặt về chất lượng và số lượng cũng như cách thức hoạt động.

Đảm bảo cho tàu luôn trong tình trạng an toàn và được kiểm tra theo quy định của Công ước và cấp đầy đủ các giấy chứng nhận.

Thiết bị cứu sinh (Lifesaving Equipment)

Tất cả các thiết bị như xuồng cứu sinh (lifeboats), bè cứu sinh (liferafts), áo phao (lifejackets), phao cứu sinh (lifebuoys), thiết bị phát tín hiệu khẩn cấp (distress signal), pilot ladders, gangway...phải phù hợp với quy định trong SOLAS, chương III, ISGOTT.

Thiết bị phòng cháy chữa cháy (Firefighting Equipment)

Tất cả các thiết bị phòng cháy chữa cháy trên tàu Aframax phải phù hợp với yêu cầu tại chương II-2, phần D của SOLAS.

Hệ thống hầm hàng (Cargo system):

Tất cả hầm hàng, kết dẫn, bơm vét, đường ống và các thiết bị phụ trợ khác (điều khiển, thiết bị hiển thị, hệ thống xả,...) phải luôn trong điều kiện tốt.

Hệ thống đường ống hàng, hòng làm hàng (manifolds) và các thiết bị phụ trợ phù hợp theo đề nghị của OCIMF.

Hệ thống hâm hàng (heating coils): được trang bị cho tất cả các cargo tank và slop tanks.

Hệ thống khí trơ (Inert gas system): Yêu cầu phù hợp với quy định của SOLAS, chương II. ấn phẩm IGS Ed.1990 của IMO và bộ luật ISGOTT.

Hệ thống rửa bằng dầu thô (Crude oil washing system): Yêu cầu phù hợp với quy định của MARPOL.

Thiết bị neo và buộc tàu (Anchoring & mooring system):

Phù hợp với yêu cầu của OCIMF và MEG4

3.4 An toàn đối với con người trong vận hành tàu:

Tàu cần phải được trang bị đầy đủ các trang thiết bị an toàn bảo vệ cá nhân, các trang thiết bị phòng chống cháy nổ theo quy định của SOLAS, Luật phòng cháy và chữa cháy như

- Thiết bị đo lường nồng độ Oxy;
- Thiết bị đo lường khí cháy, nổ;
- Các thiết bị/ dụng cụ đo lường, chỉ báo các loại khí độc hại;
- Các trang thiết bị phòng chống cháy nổ (Hệ thống báo cháy tự động, hệ thống chỉ báo khí gas, các hệ thống dập cháy, các bộ đồ chữa cháy, các loại bình chữa cháy, các bình thoát hiểm,...).

Vì yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn trên tàu dầu cho nên các thiết bị sử dụng trên tàu dầu phải có độ tin cậy cao, phải được kiểm tra thường xuyên và luôn ở trong tình trạng hoạt động tốt. Đây là công tác thường xuyên của thuyền viên trên tàu nói chung và tàu dầu nói riêng.

Thuyền viên trên tàu dầu Aframax phải là những người có đầy đủ sức khỏe, trình độ và kinh nghiệm thoả mãn các yêu cầu của STCW 95 đồng thời phải được đào tạo thêm các kỹ năng đặc biệt khác trong công tác vận chuyển và bảo quản hàng hoá, phòng chống cháy nổ thì mới có thể đảm đương được nhiệm vụ bảo đảm an toàn cho tàu, cho đồng nghiệp trong khi thực thi nhiệm vụ của mình trên tàu.

CHƯƠNG 4: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ VÀ HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN

4.1 Tổng mức đầu tư

Trên cơ sở phân tích nhu cầu vận tải, sự cần thiết phải đầu tư tàu phân khúc Aframax, cùng các dữ liệu mua bán tàu Aframax trên thị trường hiện nay mà công ty có được, công ty dự kiến đầu tư 01 tàu Aframax đáp ứng yêu cầu kỹ thuật đã đưa ra và phù hợp với Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 ngày 27/12/2020 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển (có hiệu lực từ ngày 15/09/2020), với tổng mức đầu tư dự kiến như sau:

Stt	Nội dung	Đvt	Thành tiền
1	Giá mua tàu	USD	53.318.000
2	Chi phí duy trì hoặc đổi Chính quyền tàu treo cờ	USD	22.000
3	Chi phí khảo sát, giám định tàu và nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư,...	USD	160.000
4	Tổng mức đầu tư: (1+2+3)	USD	53.500.000

Ghi chú:

- Tàu đầu tư dự kiến treo cờ nước ngoài nên không nhập khẩu vào Việt Nam do đó sẽ không phát sinh thuế nhập khẩu và thuế GTGT.

4.2 Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư của dự án

Trên cơ sở cơ cấu vốn hợp lý của một dự án đầu tư, mức tài trợ vốn vay theo thông lệ của các Ngân hàng và khả năng cân đối nguồn vốn chủ sở hữu, Pacific đã lựa chọn cơ cấu vốn hợp lý như sau:

Stt	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Tổng vốn đầu tư	USD	53.500.000
2	Vốn chủ sở hữu	USD	16.177.400
3	Vốn vay ngân hàng (tối đa 70% giá trị mua tàu)	USD	37.322.600

4.2.1 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 thì nguồn vốn chủ sở hữu khả dụng đủ bố trí làm vốn đối ứng trong các dự án đầu tư của công ty là không ít hơn 27 triệu USD như sau:

Stt	Nội dung	ĐVT	Ước TH 31/12/2024
A	Vốn chủ sở hữu (1+2+3)	Triệu đồng	1.644.664
1	Vốn Điều lệ	nt	1.037.025
2	Quỹ đầu tư phát triển	nt	607.639
3	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	nt	

B	VCSH nằm trong TSCD/đã đầu tư (1+2+3)	Triệu đồng	959.677
1	Tàu PVT Dai Hung Queen	nt	655.476
2	Tàu APOLLO	nt	
3	Tàu Pacific Era		112.127
4	Tàu Pacific Pride		192,074
5	Tàu MR		-
C	VCSH khả dụng đầu tư còn lại (A-B)	Triệu đồng	684.987
D	VCSH sử dụng đầu tư năm 2025	Triệu đồng	848.805
1	Đầu tư tàu MR	nt	425.880
2	Đầu tư tàu Aframax	nt	422.925
E	Cân đối VCSH khả dụng cho đầu tư	Triệu đồng	(163.818)
F.	Dự kiến tăng vốn Điều lệ 2025 và bổ sung Quỹ ĐTPT	Triệu đồng	171.550

Ước thực hiện Vốn Chủ sở hữu tại ngày 31/12/2024 còn được sử dụng để đầu tư là 685 tỷ đồng. Nhu cầu vốn đầu tư năm 2025 khoảng 849 tỷ đồng. Dự kiến năm 2025, công ty sẽ tăng vốn Điều lệ từ chia cổ tức bằng cổ phiếu 15% Vốn Điều lệ năm 2024 (khoảng 155 tỷ đồng) và bổ sung thêm Quỹ đầu tư phát triển (khoảng 16 tỷ đồng). Như vậy, Công ty có thể đáp ứng đủ nguồn vốn chủ sở hữu để tham gia vào dự án này.

4.2.2 Nguồn vốn vay ngân hàng

Với cơ cấu vốn đầu tư dự kiến sẽ vay ngân hàng tối đa 70% trên giá mua tàu, theo hình thức vay trung dài hạn khoảng 7 năm, phần còn lại trong tổng mức đầu tư sẽ được tài trợ từ nguồn vốn chủ sở hữu khả dụng.

Công ty đã và đang triển khai làm việc với các Ngân hàng trong và ngoài nước để thu xếp vốn cho các dự án đầu tư theo kế hoạch của công ty. Đến thời điểm báo cáo, các ngân hàng trong nước với phương án tài trợ VND đang có lợi thế hơn với mức lãi suất VND bình quân dao động từ 7,2% - 9,2%/năm (tương đương với lãi suất quy đổi sang USD là từ 5,2% - 7%/năm) với các Ngân hàng tiềm năng như Ngân hàng Vietcombank, Ngân hàng BIDV.

Đối với phương án vay USD, công ty cũng đã tiếp xúc một số ngân hàng, theo các ngân hàng Shinhan, Wooribank cho biết hiện nay Cục dự trữ liên bang Mỹ (FED) vẫn còn duy trì lãi suất ở mức cao (4,75% - 5%), biến động chênh lệch tỷ giá USD/VNĐ hiện tại rất lớn và hạn mức vay USD của dự án vượt quá room tín dụng của các ngân hàng, nên các ngân hàng cần có thời gian làm việc với các bank khác để có thể thu xếp đủ nguồn cho vay hợp vốn. Bình quân các phương án vay USD tại thời điểm hiện tại khoảng 6,7% - 7%/năm, chưa bao gồm chênh lệch tỷ giá, phí thu xếp vốn, phí bảo lãnh.... Nếu bao gồm chênh lệch tỷ giá 2% (lấy theo thống kê từ 2014-2023) khi đó lãi suất cho vay USD dao động từ 8,7% - 9%/năm.

Do đó, để đảm bảo tính khả thi của dự án, cũng như khả năng thu xếp vốn vay từ các tổ chức tín dụng tiềm năng để tài trợ cho dự án, tránh các rủi ro biến động bởi các yếu tố không thể kiểm soát được (FED/tỷ giá), trong BCNCKT này phương án vay vốn VND sẽ được ưu tiên (phương án vay USD được dự phòng trong trường hợp không thu xếp được phương án vay VNĐ). Thông tin về khoản vay được xây dựng cơ bản như sau:

+ Tổng số tiền vay: 70% giá mua tàu.

+ Đồng tiền nhận nợ: VNĐ (phương án vay USD được dự phòng trong trường hợp không thu xếp được phương án vay VNĐ).

- + Lãi suất bình quân tính toán trong BCNCKT: 7,5%/năm.
- + Trả nợ: 4 kỳ/năm; Thời hạn vay: 7 năm.
- + Tài sản đảm bảo: Thẻ chấp tài sản là tàu đầu tư, nguồn thu từ việc khai thác tàu và các tài sản khác theo thông lệ.
- + Nguồn trả nợ vay: Khấu hao, lợi nhuận sau thuế từ việc khai thác tàu và các nguồn khác của Công ty.

Sau khi BCNCKT được HĐQT phê duyệt, Công ty sẽ tiếp tục làm việc với các ngân hàng/tổ chức tín dụng để đàm phán các điều kiện về lãi suất, điều khoản tài trợ tốt nhất cho dự án. Phương án lựa chọn ngân hàng tài trợ cuối cùng sẽ được cụ thể hóa và trình HĐQT xem xét.

4.3 Phương pháp tính toán thông số doanh thu của dự án

4.3.1 Doanh thu TC của dự án tàu Aframax

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

- o Số ngày khai thác tàu trong năm
- o Giá cước cho thuê TC/ngày

$\text{Doanh thu năm} = \text{Giá cước TC/ngày} \times \text{Số ngày khai thác/năm}$
--

Doanh thu của dự án được tính toán trên cơ sở về số liệu dự kiến về giá cước/giá cho thuê TCE và TC Rate của tàu sau khi đi vào hoạt động khai thác theo các nguyên tắc chính như sau:

Ưu tiên sử dụng các Dự báo của các công ty chuyên ngành hoặc các tổ chức Brokers có uy tín hoạt động chuyên ngành về hàng hải, tài chính ngân hàng. Đây cũng là thông lệ được phần lớn các tổ chức chuyên về đầu tư kinh doanh tàu biển và của các nhà tài trợ vốn vay sử dụng.

Các tổ chức chuyên ngành có uy tín về hàng hải thông thường phát hành các dự báo thị trường (Market outlook) cho giai đoạn khoảng từ 3-5 năm và không thực hiện dự báo dài hạn hơn đối với ngành vận tải do tính chính xác không cao vì thị trường vận tải dầu chịu ảnh hưởng rất nhiều từ các yếu tố địa chính trị. Trên thực tế Pacific đã liên hệ và gửi yêu cầu (mua hoặc đăng ký tài khoản sử dụng) với các tổ chức chuyên ngành nhưng đều nhận được thông tin phản hồi là các báo cáo thị trường về giá cước vận tải với dự báo dài hạn dài hơn 3-5 năm không phù hợp với thông lệ, sẽ là thiếu chính xác và làm ảnh hưởng tới uy tín. Do vậy để đảm bảo tính thận trọng cho dự án, Pacific đã tham khảo dự báo thị trường của 6 Brokers uy tín gồm Alliance, Gibson, MBS, Odin, SSY, McQuilling và quyết định lựa chọn sử dụng số liệu bình quân của 6 Brokers uy tín này cho giai đoạn 4 năm đầu dự án và số liệu thống kê TC bình quân 10 năm giai đoạn 2015-2024 cho các năm tiếp theo của dự án.

Cụ thể: TC các năm của dự án như sau:

- Năm thứ 1: TC được lấy bằng 90% TC dự báo năm 2025 của 6 Brokers tương đương $90\% \times 40.300 \text{ USD/ngày} = 36.300 \text{ USD/ngày}$.
- Năm thứ 2: TC được lấy bằng 89% TC dự báo năm 2026 của 6 Brokers tương đương $89\% \times 40.250 \text{ USD/ngày} = 35.800 \text{ USD/ngày}$.
- Năm thứ 3: TC được lấy bằng 88% TC dự báo năm 2027 của 6 Brokers tương đương $88\% \times 38.200 \text{ USD/ngày} = 33.600 \text{ USD/ngày}$.
- Năm thứ 4: TC được lấy bằng 88% TC dự báo năm 2028 của 6 Brokers tương đương $88\% \times 36.370 \text{ USD/ngày} = 32.000 \text{ USD/ngày}$.

– Từ năm thứ 5 đến năm thứ 10: TC được lấy bằng 97% TC 1 năm bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2015-2024 tương đương $97\% \times 24.759 \text{ USD/ngày} = 24.000 \text{ USD/ngày}$.

– Từ năm thứ 11 đến năm thứ 13: TC được lấy bằng 74% TC 1 năm bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2015-2024 tương đương $74\% \times 24.759 \text{ USD/ngày} = 18.300 \text{ USD/ngày}$.

4.3.2 Giá trị thanh lý tàu:

– Theo báo cáo thống kê về giá thanh lý tàu của Clarksons Research đối với loại tàu chở dầu tại các thị trường phá dỡ hàng đầu là Bangladesh và Ấn Độ, giá thanh lý tàu bình quân giai đoạn 10 năm từ 2015 - 2024 (năm 2024 cập nhật đến tháng 11/2024)

– Để đảm bảo tính thận trọng trong xây dựng BCNCKT dự án đầu tư tàu với thời điểm thu hồi của dự án còn dài, dự kiến giá sắt vụn thanh lý tính bình quân 02 thị trường giai đoạn 10 năm liên tục từ 2015-2024 ở mức $434 \times 98\% = 425 \text{ USD/LDT}$. Trọng tải tịnh (lightship) của tàu tương đương khoảng 16.000 LDT, vậy giá trị thanh lý cho mỗi tàu như sau:

Giá trị thanh lý tàu cho mỗi tàu = $16.000 \text{ LDT} \times 425 \text{ USD/tấn} = 6.800.000 \text{ USD}$

4.4 Phương pháp tính toán các thông số chi phí của dự án

Chi phí hàng năm của dự án, tùy vào số năm khai thác và tuổi tàu có thể bao gồm: Chi phí cố định và chi phí biến đổi.

4.4.1 Chi phí biến đổi (Variable costs)

Là các khoản chi phí phát sinh khi tàu hoạt động, đối với dự án thì đây là chi phí khai thác (running costs), có thể bao gồm các hạng mục chi tiết phí như sau:

- Chi phí nhiên liệu;
- Chi phí nước ngọt (phục vụ sinh hoạt cho thuyền viên);
- Chi phí cảng phí, đại lý, hoa tiêu (2 đầu cảng bốc và dỡ);
- Chi phí môi giới, tiếp khách, chi phí khác.

4.4.2 Chi phí cố định (Fixed costs)

Là các khoản chi phí phát sinh kể cả khi tàu không hoạt động, bao gồm các hạng mục như: Chi phí hoạt động (OPEX) và Chi phí vốn (CAPEX),

- Chi phí OPEX gồm các chi tiết phí như sau:
 - o Chi phí vật tư phụ tùng tiêu hao và thay thế;
 - o Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng, kiểm định;
 - o Chi phí dầu nhớt;
 - o Chi phí sửa chữa định kỳ (IS và SS), nâng cấp theo công ước;
 - o Chi phí bảo hiểm: thân máy, trách nhiệm dân sự, thuyền viên;
 - o Chi phí thuyền viên nước ngoài và thuyền viên trong nước;
 - o Chi phí quản lý văn phòng, quản lý kỹ thuật tàu;
 - o Chi phí khác: Chi phí bảo dưỡng thiết bị hành hải, thông tin liên lạc, cước thông tin liên lạc, ăn phẩm hàng hải, thiết bị an toàn khác.
- Chi phí CAPEX gồm các chi tiết phí như sau:
 - o Chi phí khấu hao tàu;

- Chi phí lãi vay ngân hàng;

(Chi tiết tính toán các loại chi phí được thể hiện trong các Phụ lục tính toán hiệu quả kinh tế đính kèm).

4.4.3 Chi phí khấu hao của dự án

Trên cơ sở Thông tư 45/2013/TT-BTC ngày 25/04/2013 của Bộ Tài chính về việc hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định, đối với tài sản đã qua sử dụng thì việc xác định thời gian khấu hao cần phải tính toán trên cơ sở tỷ lệ với giá bán của tài sản mới 100% hoặc giá bán của tài sản cùng loại tương đương và khung thời gian khấu hao do Bộ Tài chính ban hành.

Thực tế việc xác định giá mua mới 100% hoặc giá của tài sản tương đương là hạn chế về nguồn thông tin dữ liệu. Theo đó, dự án xây dựng thời gian khấu hao tàu trên cơ sở kết hợp các yếu tố kỹ thuật và khai thác, đảm bảo tàu hoạt động có hiệu quả, cũng như không vượt quá tuổi thọ kỹ thuật được quy định tại Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 của Chính phủ. Khấu hao thực tế của dự án sẽ được cập nhật theo tuổi tàu, trong đó tàu được đầu tư đảm bảo tàu khai thác không quá 23 tuổi. Trong BCNCKT của dự án này, công ty giả định tàu mục tiêu là tròn 10 tuổi lúc nhận tàu đưa vào khai thác, đã thực hiện kỳ kiểm tra định kỳ lần 2 (SS 2) và tàu đã được lắp hệ thống xử lý nước dằn (BWTS). Trên cơ sở tàu mục tiêu tròn 10 tuổi, thời gian khấu hao là 10 năm, trường hợp thực tế tuổi tàu thấp hoặc cao hơn thì thời gian khấu hao sẽ tăng hoặc giảm số năm tương ứng.

4.4.4 Thuế thu nhập doanh nghiệp: 20%/năm.

4.4.5 Suất chiết khấu dự án:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng: khoảng 10%/năm;
- Vốn vay từ ngân hàng có chi phí sử dụng vốn: ước khoảng 7,5%/năm;
- Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển và tàng trữ dầu khí: 1%;
- Bảng tính dòng tiền và hiệu quả kinh tế của dự án này lập bằng USD cho cả doanh thu và chi phí;
- Tổng suất chiết khấu dự án = $IRR_{min} = 1\% + 10\% \times [VCSH/TMĐT] + 7,5\% \times [V\text{on vay}/TMĐT] \times (1 - \text{Thuế TNDN}) = 8,21\%$.

4.5 Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

4.5.1 Các thông số đầu vào áp dụng trong tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

Bảng thông số đầu vào áp dụng trong tính toán hiệu quả kinh tế của dự án sẽ bao gồm các nội dung sau:

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
I	Thông số tính tổng mức đầu tư			
1	Giá mua tàu	USD	53.318.000	
2	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000	
II	Thông số vốn đầu tư			
1	Vốn vay ngân hàng tối đa	%	70,0%	trên Giá mua tàu
2	Vốn chủ sở hữu đối ứng		TMĐT trừ phần vay ngân hàng	
3	Lãi vay ngân hàng	%/năm	7,50%	

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
4	Thời hạn vay ngân hàng	Năm	7	
5	Kỳ hạn trả nợ gốc	Lần/năm	4	
6	Kỳ hạn trả lãi vay	Lần/năm	4	
III	Thông số tàu và hoạt động khai thác tàu			
1	Tuổi tàu tính toán HQKT (tính đến thời điểm nhận tàu)	Tuổi	10 tuổi	0 tháng
2	Tuổi tàu dự kiến khai thác tối đa	Tuổi	23 tuổi	
3	Số năm khai thác tàu: từ lúc nhận đến tuổi tối đa	Năm	13 năm	0 tháng
4	Số ngày khai thác trung bình trong năm	Ngày	325-360	
5	Số ngày dừng tàu sửa chữa trong năm có kỳ dock khi tàu đến 20 tuổi	Ngày	40	Bao gồm ngày dừng tàu thương mại. Tuy nhiên, năm 13 tuổi tàu thực hiện UWS nên chỉ cần 15 ngày dừng tàu trong năm (đã bao gồm ngày dừng tàu thương mại)
	Số ngày dừng tàu sửa chữa trong năm có kỳ dock khi tàu hơn 20 tuổi	Ngày	40	
6	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (trước 16 tuổi)	Ngày	5	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 16-20 tuổi)	Ngày	9	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 20-23 tuổi)	Ngày	14	
7	GRT của tàu	MT	60.000	
8	Chi phí broker (%/doanh thu TC năm)	%	1,25%	
9	Giá nhiên liệu	USD/mt	623	Trung bình của toàn dự án
10	Giá nước ngọt	USD/mt	10	
11	Chi phí cảng phí khai thác	USD/năm	20.000	
12	Chi phí cảng phí dock	USD/năm	25.000	
IV	Thông số về CAPEX của tàu			
1	Thời gian khấu hao bằng thời gian từ tuổi tàu lúc mua đến khi 20 tuổi nhưng không quá 15 năm theo quy định của Nhà nước	Năm	10	Theo tuổi tàu thực tế khi đầu tư, phù hợp theo TT45/2013/TT-BTC và Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2019
2	Phương pháp khấu hao		Khấu hao đường thẳng	
V	Thông số về OPEX của tàu			
1	Chi phí sửa chữa định kỳ IS, SS ước tính với các tuổi tàu:			

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án vay	Ghi chú
-	Tàu 10 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	1.550.000	Trong trường hợp tàu đủ 10 tuổi nhưng chưa SS thì đưa chi phí SS năm 10 tuổi để tính hiệu quả dự án
-	Tàu 12-13 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	500.000	Under water survey
-	Tàu 15 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.300.000	
-	Tàu 17-18 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	2.200.000	
-	Tàu 20 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.300.000	
-	Tàu 23 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	1.055.000	
2	Chi phí bảo hiểm H&M (theo giá trị tàu trước thuế)	%	0,42%	
3	Chi phí bảo hiểm P&I, TV (theo GRT của tàu)	USD/MT	2,10	
4	Chi phí bảo hiểm thuyền viên	USD/năm	14.000	Đơn giá: khoảng 560\$/thuyền viên, định biên tàu: 24 người
5	Các chi phí văn phòng, quản lý		Bằng nhau qua các năm	
VI	Thông số để xác định tỷ suất hoàn vốn nội bộ tối thiểu (IRR_{min})			
1	Tỷ suất sinh lợi của chủ sở hữu	%/năm	10%	
2	Hệ số rủi ro lĩnh vực vận tải dầu khí	%/năm	1%	
VII	Các chỉ tiêu khác			
1	Trọng lượng tàu không (Lightweight)	LDT	16.000	
2	Đơn giá bán tàu thanh lý	USD/LDT	425	
3	Thu hồi cuối dự án	USD	6.800.000	
4	Tổng số ngày lịch trong năm	Ngày	365	
5	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%/năm	20%	

Đối với tàu chưa thực hiện kỳ sửa chữa IS 3 thì sẽ tính thêm chi phí sửa chữa IS 3 vào để đánh giá hiệu quả của dự án như sau:

- Nếu tàu đủ điều kiện thực hiện kiểm tra dưới nước (UWS), chi phí dự kiến khoảng 500.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 10 ngày;
- Nếu tàu phải thực hiện sửa chữa trên dock khô (drydock), thì chi phí dock khoảng 2.000.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 35 ngày.

4.5.2 Các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế của dự án

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
I	Tổng mức đầu tư:		
1	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
2	Giá mua tàu	USD	53.318.000
II	Các chỉ tiêu về khai thác		
1	Số ngày khai thác bình quân/năm	Ngày	348
2	TC rate bình quân	USD/ngày	25.890
3	Giá nhiên liệu bình quân	USD/MT	623
III	Các chỉ tiêu về doanh thu, chi phí		
1	Doanh thu cước bình quân/năm cả đời dự án	USD/Năm	9.041.380
2	TCF bình quân cả đời dự án	USD/Ngày	24.160
3	CP Capex bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	17.436
4	CP OPEX bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	7.030
	<i>Tổng định phí</i>	<i>USD/Ngày</i>	<i>24.466</i>
IV	Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính dự án		
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	31.958
2	Suất thu lợi nội tại (IRR)	%	8,22%
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.655.705
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	9,59%

Lưu ý: Một số thông số đầu vào của Báo cáo nghiên cứu khả thi bao gồm: tuổi tàu và giá trị đầu tư, giá cước TC, giá thanh lý được ghi nhận theo thông tin tại thời điểm tháng 11/2024. Khi triển khai thực hiện mua tàu, cần cập nhật chính xác hoá tại thời điểm mua.

4.5.3 Đánh giá hiệu quả kinh tế dự án

Qua bảng phân tích trên, phương án đầu tư tàu khoảng 10 tuổi có hiệu quả kinh tế, đáp ứng các tiêu chí yêu cầu của dự án đầu tư vừa đáp ứng được yêu cầu về khả năng đối ứng vốn chủ sở hữu khi vay vốn.

Trong thực tế quá trình tàu đi vào hoạt động, nếu có năm kết quả sản xuất kinh doanh không tốt và không cân đối đủ dòng tiền trả nợ, Chủ đầu tư sẽ phải có các phương án để giảm thiểu rủi ro về thiếu hụt dòng tiền như sau:

- Chủ đầu tư sẽ có những giải pháp cụ thể trong quá trình thực hiện đầu tư để có thể tiết kiệm chi phí đầu tư nhằm giảm khó khăn như: Tổ chức chào hàng cạnh tranh theo thông lệ quốc tế vào thời điểm thích hợp để có giá mua tốt làm giảm chi phí đầu tư từ đó giảm chi phí khấu hao, lãi vay;
- Đàm phán giảm giá tàu tối đa đối với tàu mua về phải lên dock ngay, tiết giảm chi phí sửa chữa đã dock đáp ứng với điều kiện an toàn khai thác, các tàu sửa chữa IS chuẩn bị điều kiện để không phải sửa chữa trên dock và tiết kiệm chi phí ngày tàu, chi phí sửa chữa trên dock;
- Khi đầu tư thêm tàu, số lượng tàu Công ty sở hữu và vận hành tăng lên sẽ góp phần tiết giảm các chi phí quản lý, khai thác của mỗi con tàu, góp phần tăng hiệu quả dự án đã đầu tư.

Trong giai đoạn thị trường còn rất nhiều khó khăn, mục tiêu đầu tư được ưu tiên đó là hiệu quả nhưng cũng phải thu hồi vốn nhanh, tàu khoảng dưới 15 tuổi có thời gian hoạt động đủ dài, giá đầu tư vừa phải và mức độ mất giá cũng ít hơn so với các tàu trẻ tuổi. Do vậy, đây là tuổi tàu đầu tư khả thi cho Pacific. Tuy nhiên, nếu thị trường thuận lợi, tàu trẻ

hơn có giá hấp dẫn và thấp hơn tổng mức đầu tư được Tổng công ty và HĐQT chấp thuận cũng như có nhiều tàu để lựa chọn thì Pacific sẽ ưu tiên mua tàu trẻ hơn để vừa đạt mục tiêu hiệu quả kinh tế vừa trẻ hóa hơn đội tàu của Công ty.

4.5.4 Chi phí lãi vay và chi phí chênh lệch tỷ giá:

Chi phí lãi vay là chi phí cho vay VND được tính toán 7,5%/năm (như mục 4.2.2 nêu trên) với 4 kỳ trả nợ/năm, thời gian vay 7 năm và không phát sinh chênh lệch tỷ giá.

4.6 Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro

4.6.1 Rủi ro về thị trường đầu ra

Thông thường Người thuê sẽ đàm phán thuê tàu khi Chủ tàu chào tàu với các thông số tàu cụ thể, tàu có lịch trình rõ ràng. Với việc đầu tư tàu Aframax thì có thể Pacific sẽ gặp khó khăn trong giai đoạn đầu tìm kiếm và đàm phán hợp đồng cho thuê tàu ngay sau khi nhận tàu. Tuy nhiên, với mối quan hệ tốt sẵn có với các công ty môi giới, các chủ hàng thì Pacific sẽ tiếp tục làm việc để có thể ký được thỏa thuận hợp tác thuê tàu song song với quá trình đầu tư, hoặc trong quá trình khảo sát thị trường sẽ sử dụng các thông số kỹ thuật của các tàu tiềm năng để chào tới khách hàng quan tâm thuê tàu nhằm tối ưu công tác triển khai kế hoạch khai thác tàu ngay sau khi đầu tư tàu.

4.6.2 Rủi ro về giá cước

Với diễn biến tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường của các tổ chức lớn, có uy tín như: McQuilling, Drewry Maritime, Fearnleys và MSI giai đoạn 2023 – 2024 và trong những năm tới thì giá cước của dự án là khá thận trọng. Theo đánh giá của tổ chức, công ty tàu biển uy tín thì nhu cầu tiêu thụ năng lượng và giá cước tàu Aframax đã phục hồi và tăng trong giai đoạn 2022-2024, dự báo năm 2025 giá cước cho thuê tàu Aframax vẫn ở mức hấp dẫn.

Thị trường tàu Aframax nói riêng hay thị trường tàu vận tải hàng lỏng/thị trường vận tải nói chung đều có những rủi ro biến động về giá cước theo chu kỳ hoặc khi xảy ra các sự kiện địa chính trị, chiến tranh thương mại. Tuy nhiên, FS xây dựng trên cơ sở giá cho thuê ước tính trung bình từ nhiều nguồn và đã có tính toán phần dự phòng an toàn. Ngoài ra, trong quá trình triển khai đầu tư, Pacific sẽ xem xét, cân nhắc thời điểm đầu tư phù hợp để có thể đạt được giá mua tàu, giá cho thuê tàu hợp lý nhất. Đồng thời, trong quá trình thực hiện thì Pacific sẽ tiếp tục triển khai các giải pháp về kỹ thuật và tài chính để giảm chi phí, qua đó giảm rủi ro và áp lực khai thác khi thị trường có biến động xấu.

CHƯƠNG 5: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

5.1 Kết luận

Việc triển khai “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” là cần thiết, phù hợp với kế hoạch kinh doanh và phù hợp với chiến lược phát triển của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương. Việc đầu tư tàu có trọng tải toàn phần (DWT) từ 80.000 DWT đến 120.000 DWT là cơ sở vững chắc giúp mở rộng quy mô kinh doanh, mở rộng hoạt động vận tải trên thị trường quốc tế góp phần tăng doanh thu và tăng lợi nhuận, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn cho các cổ đông.

Với tình hình thị trường vận tải khi người thuê tàu có nhiều sự lựa chọn và thường quan tâm đến các tàu trẻ để vận chuyển lô hàng thì phương án đầu tư 01 tàu có tuổi tàu không quá 15 tuổi là phù hợp.

Do vậy, để triển khai *Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax* với trọng tải từ 80.000 DWT đến 120.000 DWT, Pacific đã lập Báo cáo nghiên cứu khả thi “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” như trên.

5.2 Kiến nghị

Trên cơ sở các nội dung trình bày tại báo cáo này, Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương kính trình các Cấp có thẩm quyền phê duyệt các thông tin, thông số của “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” như sau:

1. Mục tiêu dự án: Mở rộng quy mô, trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận, nâng cao lợi ích cho các cổ đông.
2. Cỡ tàu: Trọng tải 80.000 - 120.000 DWT.
3. Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 53.500.000 USD.
4. Tuổi tàu: Không quá 15 tuổi.
5. Nơi đóng tàu: Nhật Bản hoặc Hàn Quốc.
6. Đăng kiểm: Một trong các thành viên thuộc tổ chức IACS
7. Tiến độ thực hiện đầu tư: Dự kiến năm 2025.
8. Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
9. Các chỉ tiêu hiệu quả không thấp hơn mức tối thiểu như sau:

Stt	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị đánh giá
1	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR)	%	8,22%
2	Tỷ suất sinh lợi của chủ đầu tư (ROE)	%	9,59%
3	Giá trị hiện tại thuần (NPV) dự án	USD	31.958
4	Giá trị hiện tại thuần (NPV) chủ đầu tư	USD	1.655.705

Trên cơ sở các giả định đầu vào cũng như giá mua tàu tại thời điểm lập BCNCKT thì “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax*” của Pacific là khả thi. Tuy nhiên, thực tế thị trường mua bán tàu thay đổi liên tục, do đó tùy thuộc vào giá chào bán tàu có được tại thời điểm mua tàu. Công ty Pacific sẽ tiến hành rà soát lại các thông số đầu vào của dự án để xác định lựa chọn tàu có hiệu quả đầu tư và có giải pháp kiểm soát rủi ro phù hợp nhất mà không thấp hơn hiệu quả kinh tế được cấp thẩm quyền phê duyệt.

THÔNG SỐ ĐẦU VÀO
DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU LOẠI AFRAMAX
PHƯƠNG ÁN VAY VNĐ

Stt	Nội dung	Đơn vị	Giá trị	Ghi chú
I	Thông số tính tổng mức đầu tư			
1	Giá mua tàu	USD	53,318,000	
2	Tổng mức đầu tư	USD	53,500,000	
II	Thông số vốn đầu tư			
1	Vốn vay ngân hàng	%	70.0%	trên Giá mua tàu
2	Vốn chủ sở hữu đối ứng		TMDT trừ phần vay ngân hàng	
3	Lãi vay ngân hàng	%/năm	7.50%	
4	Thời hạn vay ngân hàng	Năm	7	
5	Kỳ hạn trả nợ gốc	Lần/năm	4	
6	Kỳ hạn trả lãi vay	Lần/năm	4	
III	Thông số tàu và hoạt động khai thác tàu			
1	Tuổi tàu tính toán HQKT (tính đến thời điểm nhận tàu)	Tuổi	10 tuổi	0 tháng
2	Tuổi tàu dự kiến khai thác tối đa	Tuổi	23.0	
3	Số năm khai thác tàu: từ lúc nhận đến tuổi tối đa	Năm	13 năm	0 tháng
4	Số ngày khai thác trung bình trong năm	Ngày	325-360	
5	Số ngày dừng tàu sửa chữa IS, SS trong năm có kỳ dock khi tàu đến 20 tuổi	Ngày	40	Bao gồm ngày dừng tàu thương mại. Tuy nhiên, năm 13 tuổi tàu thực hiện UWS nên chỉ cần 15 ngày dừng tàu trong năm (đã bao gồm ngày dừng tàu thương mại)
	Số ngày dừng tàu sửa chữa IS, SS trong năm có kỳ dock khi tàu lớn hơn 20 tuổi	Ngày	40	
6	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (trước 16 tuổi)	Ngày	5	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 16-20 tuổi)	Ngày	9	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 20-23 tuổi)	Ngày	14	
7	GRT của tàu	MT	60,000	
8	Chi phí broker (%/doanh thu TC năm)	%	1.25%	
9	Giá nhiên liệu	USD/mt	623	Trung bình của toàn dự án
10	Giá nước ngọt	USD/mt	10	
11	Chi phí cảng phí khai thác	USD/năm	20,000	
12	Chi phí cảng phí dock	USD/năm	25,000	
IV	Thông số về CAPEX của tàu			
1	Thời gian khấu hao bằng thời gian từ tuổi tàu lúc mua đến khi 20 tuổi nhưng không quá 15 năm theo quy định của Nhà nước	Năm	10	Theo tuổi tàu thực tế khi đầu tư, phù hợp theo TT45/2013/TT-BTC và Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2019
2	Phương pháp khấu hao		Khấu hao đường thẳng	
V	Thông số về OPEX của tàu			
1	Chi phí sửa chữa định kỳ IS, SS ước tính với các tuổi tàu:			
-	Tàu 10 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	1,550,000	Trong trường hợp tàu đủ 10 tuổi nhưng chưa SS thì đưa chi phí SS năm 10 tuổi để tính hiệu quả dự án
-	Tàu 12-13 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	500,000	Under water survey
-	Tàu 15 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2,300,000	
-	Tàu 17-18 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	2,200,000	
-	Tàu 20 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2,300,000	
-	Tàu 23 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	1,055,000	
2	Chi phí bảo hiểm H&M (theo giá trị tàu trước thuế)	%	0.42%	
3	Chi phí bảo hiểm P&I, TV (theo GT của tàu)	USD/MT	2.10	
4	Chi phí bảo hiểm thuyền viên	USD/năm	14,000	Đơn giá: khoảng 560\$/thuyền viên, định biên tàu: 24 người
5	Các chi phí văn phòng, quản lý, thuyền viên,...		Bảng nhau qua các năm	
VI	Thông số để xác định tỷ suất hoàn vốn nội bộ tối thiểu (IRRmin)			
1	Tỷ suất sinh lợi của chủ sở hữu	%/năm	10%	
2	Hệ số rủi ro lĩnh vực vận tải dầu khí	%/năm	1%	
VII	Các chỉ tiêu khác			
1	Trọng lượng tàu không (Lightweight)	LDT	16,000	
2	Đơn giá bán tàu thanh lý	USD/LDT	425	
3	Thu hồi cuối dự án	USD	6,800,000	
4	Tổng số ngày lịch trong năm	Ngày	365	
5	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%/năm	20%	

* Đối với tàu chưa thực hiện kỳ sửa chữa IS 3 thì sẽ tính thêm chi phí sửa chữa IS 3 vào để đánh giá hiệu quả của dự án như sau:

- Nếu tàu đủ điều kiện thực hiện kiểm tra dưới nước (UWS), chi phí dự kiến khoảng 500,000 USD và thời gian thực hiện khoảng 10 ngày;
- Nếu tàu phải thực hiện sửa chữa trên dock khô (drydock), thì chi phí dock khoảng 2,000,000 USD và thời gian thực hiện khoảng 35 ngày.

**CÁC CHỈ TIÊU CHÍNH CỦA DỰ ÁN MUA
TÀU AFRAMAX**

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
I	Tổng mức đầu tư:		
1	Tổng mức đầu tư	USD	53.500.000
2	Giá mua tàu	USD	53.318.000
II	Các chỉ tiêu về khai thác		
1	Số ngày khai thác bình quân/năm	Ngày	348
2	TC rate bình quân	USD/ngày	25.890
3	Giá nhiên liệu bình quân	USD/MT	623
III	Các chỉ tiêu về doanh thu, chi phí		
1	Doanh thu cước bình quân/năm cả đời dự án	USD/Năm	9.041.380
2	TCE bình quân cả đời dự án	USD/Ngày	24.160
3	CP Capex bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	17.436
4	CP OPEX bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	7.030
	<i>Tổng định phí</i>	<i>USD/Ngày</i>	<i>24.466</i>
IV	Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính dự án		
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	31.958
2	Suất thu lợi nội tại (IRR)	%	8,22%
3	Thời hạn hoàn vốn dự án	năm	12,99
4	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.655.705
5	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	9,59%
6	Thời hạn hoàn vốn CĐT	năm	12,48

-	Tuổi tàu	Bvt	10 tuổi	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
-	Số năm dự án		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-	Năm dự án															
I	THAM SỞ CƠ BẢN															
1	Vốn đầu tư	USD	53.500.000													
-	Vốn đầu tư của CSH ("TMĐT" - Số vay NH)	USD	16.177.400													
-	Vốn vay NH (đến 70% giá mua tàu)	USD	37.322.600													
TC dự kiến phải đạt được																
2	Cư sở tính toán		36.300	35.800	33.600	32.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	18.300	18.300	18.300
2.1	Ngày khai thác trong năm	ngày	360	360	360	350	360	325	356	356	325	356	325	351	351	351
II	DOANH THU	USD	13.068.000	12.888.000	11.760.000	11.520.000	7.800.000	7.800.000	8.544.000	8.544.000	7.800.000	8.544.000	7.800.000	6.423.300	6.423.300	13.223.300
-	Doanh thu cước vận chuyển	USD	13.068.000	12.888.000	11.760.000	11.520.000	7.800.000	7.800.000	8.544.000	8.544.000	7.800.000	8.544.000	7.800.000	6.423.300	6.423.300	6.423.300
2	Thu bù cuối dự án		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.800.000
III	CHI PHÍ	USD	10.488.029	10.060.924	10.016.969	9.916.614	9.557.759	9.097.964	8.675.609	8.512.870	8.494.020	8.494.020	8.494.020	2.215.070	2.215.070	2.215.070
1	Chi phí hành trình (Running Cost)	USD	239.850	235.100	233.500	215.500	279.000	279.000	190.300	279.000	190.300	279.000	279.000	178.790	178.790	178.790
2	Định phí hoạt động (Opex)	USD	2.249.900	2.227.430	2.564.960	2.902.490	2.880.070	2.908.810	2.886.340	2.883.870	2.881.400	2.865.020	2.865.020	2.036.280	2.036.280	2.036.280
3	Định phí vận (Capex)		7.998.279	7.198.394	7.198.509	6.798.624	6.398.739	5.998.854	5.598.969	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	0	0	0
3.1	- Chi phí khấu hao	10 năm	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	0	0	0
3.2	- Chi phí Lãi vay	7,3%	2.648.279	2.248.394	1.848.509	1.448.624	1.048.739	648.854	248.969	0	0	0	0	0	0	0
4	Chi phí thanh lý	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IV	LỢI NHUẬN															
1	Lợi nhuận trước thuế	USD	2.579.971	2.827.076	1.743.031	1.603.386	-1.757.759	-553.964	-131.609	-712.870	123.300	-694.020	-694.020	4.208.230	4.208.230	11.008.230
2	Chi phí thuế TNDN (20%)	USD	515.994	565.415	348.606	320.677	0	0	0	0	24.460	0	841.646	841.646	2.201.646	2.201.646
3	Lợi nhuận sau thuế	USD	2.063.977	2.261.661	1.394.425	1.282.709	-1.757.759	-553.964	-131.609	-712.870	97.840	-694.020	-694.020	3.366.584	3.366.584	8.806.584
-	LNST (USD/ngày)	USD/ngày	5.655	6.196	3.820	3.514	-4.816	-1.518	-361	-4.933	268	-1.901	-1.901	9.224	9.224	24.128
V	ĐỒNG TIỀN DỰ ÁN															
1	Đồng ngân lưu vào	USD	13.068.000	12.888.000	11.760.000	11.520.000	7.800.000	8.544.000	8.544.000	8.544.000	7					

- Tuổi đầu	- Đvt	10 tuổi	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
- Số năm dự án		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
- Năm dự án															
6 Dòng tiền chi thuần chiết khấu	USD	53.500.000	2.592.881	2.415.127	2.452.189	1.336.998	3.059.389	1.382.248	1.264.446	2.374.052	1.069.797	2.055.273	1.283.319	1.185.958	1.583.609
7 Thời gian hoàn vốn đầu tư	năm/tháng	12,48												12,48	
VII CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH															
1 CHỈ TIÊU TOÀN DƯ'ÁN															
- Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	8,2%	31.958													
- Suất sinh lời nội bộ của dự án IRR		8,22%													
- Hiệu số thu chi (B/C)		0,96													
- Thời gian hoàn vốn	năm	12,00		năm	12	tháng									
2 CHỈ TIÊU THEO ĐIỂM CHỦ ĐẦU TƯ															
- Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV của CDT	8,2%	1.655.705													
- Suất sinh lời vốn chủ đầu tư ROE		9,59%													
- Thời gian hoàn vốn	năm	12,00		năm	6	tháng									
VIII CÁN ĐỐI THU CHI															
1 Tổng nguồn trả nợ (KH+LN+LV+CLTG)	USD		10.062.756	9.860.055	8.592.934	8.081.333	4.640.980	5.444.890	5.467.360	4.637.130	5.447.840	4.655.980	3.366.584	3.366.584	8.806.584
2 Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)	USD		7.980.079	7.580.194	7.180.309	6.780.424	6.380.539	5.980.654	5.580.769	0	0	0	0	0	0
- Trả nợ gốc (USD/năm)	7 năm		5.331.800	5.331.800	5.331.800	5.331.800	5.331.800	5.331.800	5.331.800	-	-	-	-	-	-
- Trả lãi vay NH	7 năm		2.648.279	2.248.394	1.848.509	1.448.624	1.048.739	648.854	248.969	0	0	0	0	0	0
3 Cán Bằng trả nợ	USD		2.082.177	2.279.861	1.412.625	1.300.909	-1.739.559	-535.764	-113.409	4.637.130	5.447.840	4.655.980	3.366.584	3.366.584	8.806.584
- Hệ số trả nợ	lần		1,26	1,30	1,20	1,19	0,73	0,91	0,98						

TỔNG MỨC ĐẦU TƯ TÀU CHỖ DẦU THÔ LOẠI AFRAMAX

Stt	Nội dung	Đvt	Thành tiền	Ghi chú
1	Giá mua tàu	USD	53.318.000	
2	Phí trước bạ (Nếu có)	USD	22.000	Theo quy định tại mục 3 Điều 8 của Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 (mức 1%/giá mua nhưng tối đa 500 triệu đồng = 22.000 USD)
3	Chi phí khảo sát, giám định tàu và giao/nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư,...	USD	160.000	
4	Tổng mức đầu tư : = (1 + 2 + 3)	USD	53.500.000	
-	Vốn vay ngân hàng (đến 70% giá mua tàu)		37.322.600	
-	Vốn chủ sở hữu (phần còn thiếu sau khi vay ngân hàng)		16.177.400	

DỰ TOÁN CHI PHÍ NHẬN TÀU (Singapore)

* Tất cả các thông số bên dưới áp dụng cho mỗi dự án tàu Aframax đầu tư

STT	NỘI DUNG	ĐƠN GIÁ	SỐ LƯỢNG	THÀNH TIỀN	GHI CHÚ
1	Chi phí làm thủ tục Closing (3 ngày/chuyến)	12.000 usd/chuyến	1 chuyến	12.000	Tính cả trường hợp thuê luật sư closing tại nước ngoài
2	Chi phí thuyền viên				22
	2.1/ Tiền lương	1.900 usd/ngày/tàu	3 ngày	5.700	
	2.2/ Tiền ăn	200 usd/ngày/tàu	3 ngày	600	
	2.3/ Tiền vé máy bay	800 usd/vé 1 chiều	22 người	17.600	
3	Đoàn PVT giao nhận trên tàu (dự kiến 5 người trong 5 ngày)				
	3.1/ Vé máy bay (vé khứ hồi)	1.600 usd/vé	5 ngày	8.000	
	3.2/ Chi phí khách sạn	300 usd/ngày/phòng	5 người	4.500	
	3.3/ Ăn uống	70 usd/ngày/người	5 người	1.750	
	3.4/ Di lại	250 usd/ngày/đoàn	1 đoàn	1.250	
	3.5/ Thông tin liên lạc	200 usd/đoàn	1 đoàn	200	
4	02 đại diện làm quen trên tàu sau khi đặt cọc (dự kiến từ khi ký MOA đến lúc nhận tàu: 1 tháng)				
	8.1/ Tiền lương	13.300 usd/tháng/2 người	1 tháng	13.300	
	8.2/ Vé máy bay (vé 1 chiều)	2000 usd/vé 1 chiều	2 người	4.000	
	8.3/ Tiền ăn	20 usd/ngày/người	30 ngày	1.200	
	8.4/ Thông tin liên lạc	200 usd/tháng/2 người	1 tháng	200	
5	Chi phí thuyền viên cho đợt nhận tàu				
	5.1/ Chi phí khám sức khỏe cho thuyền viên	150 usd/người	22 người	3.300	
	Chi phí GCN Panama cho thuyền viên	12000 usd/đoàn	1 đoàn	12.000	
	Chi phí khách sạn	250 usd/phòng/2 người	10 phòng	5.000	
	Chi phí tiền ăn	800 usd/đoàn/5 ngày	1 đoàn	1.600	
	Chi phí hỗ trợ	2800 usd/đoàn	1 đoàn	2.800	
6	Chi phí khảo sát, giám định, kiểm tra, kiểm toán, thẩm tra và khác			65.000	
TỔNG CỘNG:				160.000	USD

BẢNG TÍNH LÃI VAY VÀ KẾ HOẠCH TRẢ NỢ VAY

- Giá mua tàu:	53.318.000 (USD)	
- Tổng vốn đầu tư (chưa bao gồm VAT):	53.500.000 (USD)	
- Tổng giá trị vốn vay: 70%/trên giá trị mua tàu:	37.322.600 (USD)	
- Tổng giá trị vốn CSH: (Tổng vốn đầu tư - Vốn vay ngân hàng):	16.177.400 (USD)	
- Thời gian vay vốn:	7 năm	Kỳ trả gốc và lãi: 4 kỳ/năm
- Lãi suất vay (tạm tính)/năm:	7,50% /năm	

Kỳ	Nợ gốc đầu kỳ	Trả gốc	Trả lãi	Gốc + lãi	Nợ gốc cuối kỳ	Năm
1	37.322.600	1.332.950	690.212	2.023.162	35.989.650	1
2	35.989.650	1.332.950	672.957	2.005.907	34.656.700	1
3	34.656.700	1.332.950	655.154	1.988.104	33.323.750	1
4	33.323.750	1.332.950	629.956	1.962.906	31.990.800	1
5	31.990.800	1.332.950	591.611	1.924.561	30.657.850	2
6	30.657.850	1.332.950	573.260	1.906.210	29.324.900	2
7	29.324.900	1.332.950	554.361	1.887.311	27.991.950	2
8	27.991.950	1.332.950	529.163	1.862.113	26.659.000	2
9	26.659.000	1.332.950	493.009	1.825.959	25.326.050	3
10	25.326.050	1.332.950	473.562	1.806.512	23.993.100	3
11	23.993.100	1.332.950	453.568	1.786.518	22.660.150	3
12	22.660.150	1.332.950	428.370	1.761.320	21.327.200	3
13	21.327.200	1.332.950	394.407	1.727.357	19.994.250	4
14	19.994.250	1.332.950	373.865	1.706.815	18.661.300	4
15	18.661.300	1.332.950	352.775	1.685.725	17.328.350	4
16	17.328.350	1.332.950	327.577	1.660.527	15.995.400	4
17	15.995.400	1.332.950	295.805	1.628.755	14.662.450	5
18	14.662.450	1.332.950	274.168	1.607.118	13.329.500	5
19	13.329.500	1.332.950	251.982	1.584.932	11.996.550	5
20	11.996.550	1.332.950	226.784	1.559.734	10.663.600	5
21	10.663.600	1.332.950	197.204	1.530.154	9.330.650	6
22	9.330.650	1.332.950	174.470	1.507.420	7.997.700	6
23	7.997.700	1.332.950	151.189	1.484.139	6.664.750	6
24	6.664.750	1.332.950	125.991	1.458.941	5.331.800	6
25	5.331.800	1.332.950	98.602	1.431.552	3.998.850	7
26	3.998.850	1.332.950	74.773	1.407.723	2.665.900	7
27	2.665.900	1.332.950	50.396	1.383.346	1.332.950	7
28	1.332.950	1.332.950	25.198	1.358.148	-	7
Tổng cộng		37.322.600	10.140.371	47.462.971		

CHI PHÍ CAPEX TÀU LOẠI AFAMAX

Stt	Khoản mục chi phí	Đơn vị	Bình quân	CHI TIẾT CÁC CHỈ SỐ													Ghi chú
				01/04/2025	01/04/2026	01/04/2027	01/04/2028	01/04/2029	01/04/2030	01/04/2031	01/04/2032	01/04/2033	01/04/2034	01/04/2035	01/04/2036	01/04/2037	
1	Chi phí khấu hao			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
-	Chi phí khấu hao/năm	usd/năm	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	-	-	-	Thời gian khấu hao 10 năm
-	Chi phí khấu hao/tháng	usd/tháng	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	445.833	-	-	-	
-	Chi phí khấu hao ngày	usd/ngày	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	14.658	-	-	-	
2	Chi phí lãi vay																
-	Chi phí lãi vay/năm	usd/năm	1.448.624	2.248.394	1.848.509	1.448.624	1.048.739	643.854	248.969	-	-	-	-	-	-	-	Lãi suất vay 7,5% năm
-	Chi phí lãi vay/tháng	usd/tháng	120.719	187.366	154.042	120.719	87.395	54.071	20.747	-	-	-	-	-	-	-	Thời gian vay 7 năm
-	Chi phí lãi vay/ngày	usd/ngày	3.969	6.160	5.064	3.969	2.873	1.778	682	-	-	-	-	-	-	-	
3	CỘNG CP VON (1-2)																
-	CapeX/năm	usd/năm	6.364.037	7.598.394	7.198.509	6.798.624	6.398.739	5.998.854	5.598.969	5.350.000	5.350.000	5.350.000	5.350.000	-	-	-	
-	CapeX/tháng	usd/tháng	530.336	633.199	599.875	566.552	533.228	499.904	466.580	445.833	445.833	445.833	445.833	-	-	-	
-	CapeX/ngày (daily cost)	usd/ngày	17.436	20.818	19.722	18.627	17.531	16.436	15.340	14.658	14.658	14.658	14.658	-	-	-	

TCE VÀ CHI PHÍ KHAI THÁC (RUNNING COST) TÀU LOẠI AFRA MAX

Stt	Khai thác mục chi phí	Đơn vị	Bình quân	TIME CHARTER												Chi chú
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I	Cơ sở tính toán															
1	Tuổi tàu	năm		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
2	Tàu sản xuất định kỳ (Docking) hoặc đóng khai thác	ngày		\$		15	5	40	9	9	40			14	14	14
3	Ngày khai thác trong năm	ngày	348	360	360	350	360	325	356	356	325	356	325	351	351	351
4	TC rate	usd/ngày	25.890	36.300	35.800	33.600	32.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	18.300	18.300	18.300
5	Giá nhiên liệu	usd/mt	623	800	700	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
6	Giá nước ngọt	usd/mt	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
II	Giá cước và doanh thu															
-	Giá thuê tàu	usd/ngày	26.530	36.300	35.800	33.600	32.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	18.300	18.300	18.300
-	Doanh thu cho thuê TC năm	usd	9.041.380	13.068.000	12.888.000	11.760.000	11.570.000	7.800.000	8.544.000	8.544.000	7.800.000	8.544.000	7.800.000	6.423.300	6.423.300	6.423.300
III	Chi phí khai thác (running cost)															
1	Chi phí nhiên liệu	usd	222.170	239.850	235.100	255.500	215.500	279.000	190.300	190.300	279.000	190.300	279.000	178.790	178.790	178.790
2	Chi phí nước ngọt	usd	51.120	20.000	17.500	45.000	15.000	120.000	27.000	27.000	120.000	27.000	120.000	42.000	42.000	42.000
3	Chi phí cảng phí	usd	36.590	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500	36.500
4	Chi phí Broker	usd	21.540	20.000	20.000	22.000	20.000	25.000	20.000	20.000	25.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
IV	Tổng doanh thu - Tổng chi phí	usd	113.020	163.350	161.100	147.000	144.000	97.500	106.800	106.800	97.500	106.800	97.500	80.291	80.291	80.291
-	TCE	usd/ngày	8.819.210	12.828.150	12.652.900	11.506.500	11.304.500	7.521.000	8.353.700	8.353.700	7.521.000	8.353.700	7.521.000	6.244.510	6.244.510	6.244.510

Chi chú:

- Liên quan đến cơ sở xây dựng giá nhiên liệu cho tàu Aframax, theo thông lệ giá nhiên liệu dầu VLSFO tại thị trường Singapore thì giá trung bình từ T11/2020 đến T11/2024 là khoảng \$89,02 USD/MT.
- 1 Theo đó, Pacific đã ước tính giá nhiên liệu (chi phí dầu - fuel) trên cơ sở trung bình giá dầu trên công thức margin 2% và làm tròn thành 600 USD/MT và sử dụng giá này để ước tính chi phí từ năm thứ 3 đến hết dự án.
- Giá nhiên liệu trên thị trường thường có sự biến động lớn và bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố đại chính trị, không lường trước được. Hiện nay giá nhiên liệu đang ở mức cao hơn 600 USD/MT. Nên năm đầu dự án dự giá nhiên liệu khoảng 600 USD/MT và năm thứ 2 là 700 USD/MT.
- 2 C/P broker: 1.25% DT cước
- 3 C/P PW: 8-10 lần ngày x 10 Usd/ lần x 365 ngày. Chi phí này tính an toàn và dự phòng cả khi heating/ maintaining cargo vì đa số các size tàu lớn có hệ thống chườm cả FW và số thể tự sản xuất nước ngọt trên tàu
- 4 Chi phí nhiên liệu năm không lên dock = 5 lần/ ngày/ dừng tàu * số ngày/ dừng tàu * đơn giá 600\$/tấn
- 5 Chi phí nhiên liệu năm lên dock = 5 ngày/ chạy ballast x 30 lần/ F0 ngày x đơn giá 600\$/tấn + 5 lần/ ngày/ dừng tàu * (số ngày/ dừng tàu khai thác - 5 ngày/ dừng tàu khai thác - 25 ngày/ chạy ballast * đơn giá 600\$/tấn
- Chi phí M&S/ Demod tàu về VN, bàn giao tại VN. Tàu sẽ được đưa vào khai thác ngày sau khi nhận tàu, trong thời gian khoảng 06 tháng sẽ thu xếp với bên thuê tàu để offshore tại Singapore và đưa tàu về Việt Nam làm thủ tục nhập khẩu và đóng ký chính thức. Chi phí nhiên liệu chạy ballast dự kiến (Singapore-VT-Singapore): 05 ngày x 25 lần F0 ngày/ 600 Usd/ lần * 01 ngày/ tàu dừng x 5,0 Usd/ ngày x 600 usd/ lần. Thời gian tàu về VT nhập khẩu và đóng ký chính thức sẽ không có doanh thu 06 ngày/ tàu. Chi phí phí Opex vận giữ nguyên.

CHI PHÍ OPEX TÀU LOẠI AFAMAX

STT	Biên độ	Đơn vị tính	Tên tài sản	Chỉ tiêu																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
596	596	100%	0	0	590.000	100%	100%	100%	100%	100%	0	0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

BẢNG TÍNH TC DỰ KIẾN

Thời điểm	TC dự kiến	Giá điều chỉnh	Tỷ lệ điều chỉnh	Thị trường	Ghi chú
Năm đầu	36.300		90%	40.300	Lấy bình quân dự báo của 6 brokers
Năm thứ 2	35.800		89%	40.250	Lấy bình quân dự báo của 6 brokers
Năm thứ 3	33.600		88%	38.200	Lấy bình quân dự báo của 6 brokers
Năm thứ 4	32.000		88%	36.370	Lấy bình quân dự báo của 6 brokers
Từ năm thứ 5-năm thứ 10	24.000		97%	24.759	Thông kê TC rate 10 năm từ 2015-2024
Từ năm thứ 11 trở lên	18.300		74%	24.759	Thông kê TC rate 10 năm từ 2015-2024

**THỐNG KÊ GIÁ BÁN THANH LÝ TÀU AFRAMAX
GIAI ĐOẠN 2015 - 2024**

Năm	Bangladesh Scrap Price (Suezmax/Aframax Tanker)	India Scrap Price (Suezmax/Aframax Tanker)
2015	295	305
2016	295	290
2017	435	435
2018	425	425
2019	390	360
2020	415	405
2021	605	565
2022	505	530
2023	505	505
2024	500	485
Bình quân 10 năm từng thị trường	437	431
Bình quân 10 năm 2 thị trường	434	

© Clarkson Research Services Limited 2024

S : /NQ-TBD-ĐHĐCĐ

Tp. H Chí Minh, ngày tháng năm 2025

D T H O

NGH QUY T

Đ I H I Đ NG C ĐÔNG B T TH NG NĂM 2025
CÔNG TY C PH N V N T I D U KHÍ THÁI BÌNH D NG

Căn c Lu t Doanh nghi p s 59/2020/QH14 đã đ c Qu c h i n c C ng hòa
xã h i ch nghĩa Vi t Nam khóa 14, kỳ h p 9 thông qua ngày 17/6/2020;

Căn c Đi u l c a Công ty CP V n t i D u khí Thái Bình D ng;

Căn c Biên b n h p ĐHĐCĐ b t th ng năm 2025 s/BBH-TBD-ĐHĐCĐ
ngày/.../2025 c a Công ty CP V n t i D u khí Thái Bình D ng,

QUY T NGH :

Đi u 1. Thông qua nh ng n i dung sau:

1) T trình v vi c phê duy t K ho ch S n xu t kinh doanh và đ u t năm 2025
(Ph l c 01).

2) T trình v vi c phê duy t Báo cáo nghiên c u kh thi d án đ u t tàu d u
thô lo i Aframax (Mã s d án: DT-04/24/TBD) (Ph l c 02).

Đi u 2. H i đ ng Qu n tr có trách nhi m ch đ o, tri n khai th c hi n các n i
dung đã đ c Đ i h i đ ng c đông quy t ngh trên c s tuân th pháp lu t c a Nhà
n c và Đi u l Công ty.

Đi u 3. Ngh quy t này đã đ c Đ i h i đ ng c đông b t th ng Công ty CP
V n t i D u khí Thái Bình D ng năm 2025 thông qua và có hi u l c k t ngày ký.

TM. Đ I H I Đ NG C ĐÔNG
CH T A Đ I H I

N i nh n:

- C đông Công ty;
- BKS, HĐQT, BGĐ;
- L u: VT, HĐQT (MN, 05b).