

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 28 tháng 04 năm 2022

CÔNG BỐ THÔNG TIN

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

- * Tên công ty: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
- * Mã chứng khoán: PCT
- * Trụ sở chính: Khu dịch vụ số 04, Tầng 6, Tháp R2, Cao ốc The Everrich, số 968 Đường 3/2, Phường 15, Quận 11, Tp. Hồ Chí Minh.
- * Điện thoại: (84.28) 62582330 Fax: (84.28) 62582334
- * Người thực hiện công bố thông tin: Ông Võ Ngọc Phụng (Giám đốc Công ty)

* Loại thông tin công bố:

24h Yêu cầu Bất thường Định kỳ

- * Nội dung công bố thông tin: Cập nhật tài liệu họp Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022.

Thông tin này đồng thời được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty vào ngày 28/04/2022 tại đường dẫn www.pct.com.vn

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

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

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

GIÁM ĐỐC



Võ Ngọc Phụng

**BÁO CÁO KẾT QUẢ THỰC HIỆN
SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2021 VÀ KẾ HOẠCH NĂM 2022**

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

Thực hiện Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 25/06/2021 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021, Giám đốc Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam xin tổng kết kết quả thực hiện sản xuất kinh doanh năm 2021 và dự kiến kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2022 của Công ty như sau:

I. KẾT QUẢ THỰC HIỆN SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2021

1. Tình hình SXKD năm 2021

Năm 2021, dịch Covid-19 lây lan trên diện rộng đã ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế Việt Nam nói chung và hoạt động kinh doanh của Công ty nói riêng do nhiều địa phương (Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh Đông Nam Bộ, Đồng bằng sông Cửu Long, miền Trung, Thành phố Hà Nội,...) phải thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16+, Chỉ thị 16 hoặc Chỉ thị 15 trong thời gian dài để kiểm soát dịch bệnh. Các biện pháp ngăn chặn nghiêm ngặt được áp dụng trên phạm vi rộng, giãn cách xã hội kéo dài dẫn đến đứt gãy lưu thông, sản xuất kinh doanh bị đình trệ.

Trong bối cảnh đó, với sự chỉ đạo xuyên suốt của Hội đồng quản trị, sự nỗ lực của Ban lãnh đạo Công ty, sự đồng lòng của toàn thể người lao động trong đó đặc biệt là sự gắn bó, chia sẻ khó khăn của đội ngũ thuyền viên, năm 2021, Công ty đã hoàn thành các mục tiêu kế hoạch đề ra.

a. Các chỉ tiêu tài chính đạt được:

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Các chỉ tiêu chủ yếu	Kế hoạch 2021 (NQ 01/ĐHCD)	Thực hiện 2020	Thực hiện 2021	Tỷ lệ TH2021/ 2020	Tỷ lệ TH/KH 2021
1	Tổng doanh thu	274.299	468.533	467.419	100%	170%
2	Lợi nhuận trước thuế	16.406	19.113	17.292	90%	105%
3	Lợi nhuận sau thuế	12.994	15.131	13.489	89%	104%
4	Nộp NSNN	11.647	6.077	10.133	167%	87%

(Tổng doanh thu bao gồm: doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh, doanh thu tài chính và thu nhập khác)

Kết quả SXKD đạt được năm 2021:

- Chỉ tiêu Tổng doanh thu đạt 467.419 triệu đồng, tương đương với thực hiện năm 2020, đạt 170% kế hoạch.
- Chỉ tiêu Lợi nhuận trước thuế đạt 17.292 triệu đồng, giảm 10% so với thực hiện năm 2020, đạt 105% kế hoạch.

1.2. Chi tiết hoạt động sản xuất kinh doanh ước thực hiện năm 2021

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Chi tiêu	Kế hoạch năm 2021		Thực hiện năm 2021		Tỷ lệ so sánh (%)	
		Doanh thu	Lợi nhuận	Doanh thu	Lợi nhuận	DT TH/ DT KH	LN TH/ LN KH
		1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
1	Dịch vụ vận tải	40.843	4.926	15.849	2.272	39%	46%
2	Dịch vụ tư vấn quản lý tàu	15.167	498	14.064	511	93%	103%
3	Kinh doanh thương mại	215.650	9.551	433.877	10.904	201%	114%
4	Doanh thu khác + thanh lý tài sản	2.639	1.431	3.628	3.605	137%	252%
	Tổng cộng	274.299	16.406	467.419	17.292	170%	105%

* Dịch vụ vận tải biển:

Trước tình hình dịch bệnh diễn biến phức tạp, sau khi đàm phán với chủ tàu để trả toàn bộ tàu đang khai thác vào cuối năm 2020, năm 2021, Công ty chỉ còn khai thác tàu Việt Gas 01 chạy tuyến nội địa. Đến tháng 9 năm 2021, sau một thời gian dài nhiều tỉnh thành phố phía nam thực hiện giãn cách xã hội nghiêm ngặt để phòng chống dịch bệnh, Công ty cũng buộc phải trả tàu và tạm ngừng khai thác tuyến vận tải này.

Do vậy, năm 2021, doanh thu từ hoạt động khai thác tàu chỉ đạt 39% so với kế hoạch với giá trị 15.849 triệu đồng. Lợi nhuận ở mức 2.272 triệu đồng, đạt 46% kế hoạch.

* Dịch vụ quản lý tàu, tư vấn quản lý tàu:

Với những khó khăn của ngành vận tải biển, hoạt động quản lý và tư vấn quản lý tàu của Công ty cũng gặp nhiều khó khăn. Đến Quý 4 năm 2021, số lượng tàu Công ty nhận tư vấn quản lý giảm xuống còn 25 tàu (giảm 6 tàu so với kế hoạch đầu năm). Công ty cũng đã nhanh chóng thực hiện các biện pháp tiết giảm chi phí tương ứng, nhờ đó mặc dù doanh thu của hoạt động này chỉ đạt 93% kế hoạch nhưng lợi nhuận vẫn đạt kế hoạch đề ra.

* Kinh doanh thương mại:

Với những nỗ lực tìm kiếm cơ hội kinh doanh mới trong điều kiện dịch bệnh để bù đắp cho sự sụt giảm của các hoạt động kinh doanh truyền thống, năm 2021 Công ty đã ký kết và thực hiện các hợp đồng mua bán LPG với tổng doanh thu đạt 433.877 triệu đồng, tăng gấp đôi so với kế hoạch. Mức lợi nhuận đóng góp cho hoạt động chung của công ty là 10.904 triệu đồng, chiếm 63% tổng lợi nhuận toàn công ty.

2. Đầu tư và thanh lý tài sản

Thực hiện Nghị quyết của Đại hội cổ đông bất thường năm 2020 về việc phê duyệt chủ trương đầu tư xe ô tô phục vụ công tác ngoại giao thay thế cho các xe ô tô đang sử dụng đã cũ thường xuyên hư hỏng, năm 2021, Công ty đã hoàn thành việc đầu tư 01 xe ô tô Toyota Alphard đời 2021 và thanh lý xe Mazda CX9 với giá trị đầu tư và thanh lý như sau:

- Đầu tư xe Toyota Alphard với nguyên giá: 4.491 triệu đồng,
- Thanh lý xe Mazdar CX9 với giá chưa VAT: 600 triệu đồng.

3. Công tác quản lý tài chính

Công tác quản lý tài chính của Công ty luôn được thực hiện chặt chẽ theo Quy chế quản lý tài chính. Với nguồn tiền thu được từ hoạt động kinh doanh và thanh lý tài sản, Công ty đã kịp thời cân đối dòng tiền trên cơ sở nhu cầu thu/chi trong tháng và thực hiện đầu tư tiền gửi có kỳ hạn tại các ngân hàng và tổ chức tín dụng. Tổng lãi tiền gửi thu được trong năm 2021 là 2.482 triệu đồng.

4. Công tác quản lý, quản trị doanh nghiệp

4.1 Công tác quản lý, nhân sự

Năm 2021, sau khi ngừng khai thác để tập trung vào mảng quản lý tàu, tư vấn quản lý tàu và các hoạt động kinh doanh khác, Công ty vẫn duy trì được đội ngũ chuyên viên kỹ thuật, an toàn, quản lý làm việc tại văn phòng là 57 người. Đến hết Quý 4, con số này giảm xuống còn 41 người.

4.2 Công tác an sinh xã hội, hoạt động đoàn thể

Công ty đã phối hợp tốt với chính quyền thực hiện tốt công tác phòng chống dịch Covid 19 cho thuyền viên, người lao động: thực hiện cách ly tập trung đối với các thuyền viên thay ca, thực hiện làm việc luân phiên, làm việc từ xa trong thời gian giãn cách xã hội, tổ chức tiêm vắc xin, trang bị các công cụ vệ sinh phòng dịch tại văn phòng Công ty, tuyên truyền người lao động thực hiện đúng các hướng dẫn của Bộ Y tế trong công tác phòng chống dịch.

Công đoàn và Đoàn thanh niên thường xuyên phối hợp chặt chẽ trong các hoạt động chăm lo đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động trong thời kỳ dịch bệnh: gặp mặt nhân viên nữ nhân ngày 8/3, 20/10; sinh nhật các nhân viên; tổ chức thăm hỏi chu đáo gia đình các nhân viên khi có việc hiếu, hỉ. Thông qua các hoạt động này đã tăng cường sự đoàn kết, đồng cảm giữa những người lao động trong Công ty.

5. Đánh giá chung những kết quả đạt được

Với sự xuất hiện của biến thể Delta, năm 2021, Việt Nam đã không còn duy trì được những thành công trong công tác phòng chống dịch như năm 2020, nền kinh tế bị đình trệ, chuỗi cung ứng bị đứt gãy vì phải thực hiện giãn cách nghiêm ngặt kéo dài tại các tỉnh phía Nam.

Trong điều kiện đó, sự quyết đoán của Ban điều hành Công ty, sự chỉ đạo sát sao và có hiệu quả Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, sự ủng hộ của cổ đông lớn, sự nỗ lực của toàn thể người lao động công ty với tinh thần triệt để tiết kiệm, quản lý chặt chẽ các khoản chi phí quản lý, Công ty cũng đã hoàn thành cơ bản được các chỉ tiêu của kế hoạch đề ra.

II. KẾ HOẠCH NHIỆM VỤ SXKD NĂM 2022

1. Căn cứ xây dựng các chỉ tiêu kế hoạch

**** Tình hình kinh tế Việt Nam và thế giới***

Hiện nay, vắc xin Covid-19 đã được các quốc gia nhanh chóng triển khai trên diện rộng. Với một số lượng lớn người dân đã được tiêm các mũi bổ sung, tăng cường, hầu hết các quốc gia đã chuyển sang chung sống an toàn với Covid-19. Kinh tế thế giới được dự báo sẽ tăng trưởng quay trở lại bắt đầu từ năm 2022, khi các nước triển khai các gói kích thích tăng trưởng kinh tế hậu Covid-19, nhu cầu của người dân tăng cao, những nút thắt trong chuỗi cung ứng dần được tháo gỡ.

Tuy nhiên, xung đột giữa Nga và Ukraina gần đây tạo nên sức ép vô cùng lớn đối với tình trạng lạm phát vốn đã nghiêm trọng ở một số quốc gia. Nỗi lo về những biến thể mới của virus Sars-CoV-2 cũng là một trong những nguy cơ có thể làm chậm lại quá trình tăng trưởng này.

Tại Việt Nam, từ Quý 4/2021 đến nay, sau khi các lệnh giãn cách xã hội được nới lỏng, kinh tế trong nước đã có những bước phục hồi đáng kể, người dân đã dần quay lại nhịp sống bình thường, các doanh nghiệp cũng nhanh chóng quay trở lại hoạt động sản xuất kinh doanh.

**** Tình hình thị trường vận tải biển***

Với sự hồi phục của nền kinh tế nói chung, thị trường vận tải biển cũng đã có dấu hiệu hồi phục và được dự báo sẽ tiếp tục xu hướng tăng trưởng trong giai đoạn tới.

**** Tình hình thực tế Công ty***

Công ty hiện vẫn duy trì được đội ngũ nhân sự có trình độ chuyên môn cao trong lĩnh vực vận tải biển, quản lý tàu.

2. Nhiệm vụ kế hoạch

Tiếp tục duy trì hoạt động ổn định của Công ty, giữ vững đội ngũ nhân sự có trình độ chuyên môn cao trong lĩnh vực vận tải biển, quản lý tàu, kinh doanh LPG.

Theo sát tình hình thị trường, nghiên cứu hoàn tất việc đầu tư tàu để quay lại lĩnh vực khai thác vận tải biển trong tương lai.

Nâng cao công tác quản lý, quản trị tại Công ty, thực hành tiết kiệm, quản lý chặt chẽ các khoản chi phí phát sinh đảm bảo tính hiệu quả sử dụng vốn tại Công ty.

Tuân thủ chặt chẽ các quy định của Nhà nước, thực hiện nghiêm các giải pháp ứng phó, phòng ngừa dịch bệnh Covid-19 trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

3. Các chỉ tiêu tài chính của kế hoạch năm 2022

3.1 Chỉ tiêu sản xuất kinh doanh

Đơn vị tính: Triệu đồng

Các chỉ tiêu chủ yếu	Kế hoạch năm 2022
Tổng doanh thu	236.691
Lợi nhuận trước thuế	17.566
Lợi nhuận sau thuế	13.944
Nộp NSNN	5.765

3.2 Kế hoạch đầu tư

Năm 2022, trước những dấu hiệu rõ ràng của thị trường vận tải biển, đặc biệt sự biến động của giá dầu trong thời gian qua với nhiều khả năng giá dầu sẽ neo ở mức cao trên 100 USD/thùng, Công ty xây dựng kế hoạch đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất để khai thác từ năm 2023 với các chỉ tiêu cơ bản như sau:


- Loại tàu: tàu dầu/hóa chất.
- Tuổi tàu: từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi.
- Tải trọng: từ 19.000 đến 25.000 DWT.
- Giá trị đầu tư: 15.930.000 USD.
- Thời gian đầu tư: Quý 4/ năm 2022.
- Nguồn vốn: vốn chủ sở hữu.

Để thực hiện đầu tư tàu, năm 2022 Công ty dự kiến tăng vốn điều lệ thêm 230.000 triệu đồng, trong đó từ nguồn lợi nhuận để lại là 46.000 triệu đồng, huy động thêm từ cổ đông hiện hữu là 184.000 triệu đồng.

Chi tiết được trình bày tại Tờ trình đầu tư và Tờ trình tăng vốn trình Đại hội đồng cổ đông.

4. Các giải pháp thực hiện kế hoạch năm 2022

- Thực hiện tốt công tác tư vấn quản lý tàu cho các nhà quản lý và chủ tàu là các đối tác truyền thống của Công ty. Đây là hoạt động nền tảng nhằm duy trì và phát triển đội ngũ nhân sự có trình độ chuyên môn cao trong lĩnh vực quản lý kỹ thuật, an toàn ngành vận tải biển, đảm bảo Công ty có thể sẵn sàng quay trở lại hoạt động vận tải biển dự kiến vào năm 2023.

- Tìm kiếm các cơ hội kinh doanh hiệu quả trong thị trường vận tải thủy nội địa. 

- Đẩy mạnh hoạt động kinh doanh LPG trên nguyên tắc hiệu quả và đảm bảo an toàn vốn.
- Tiếp tục hoàn thiện bộ máy tổ chức, quy trình phối hợp công việc giữa các bộ phận, Xây dựng và áp dụng hệ thống đánh giá KPI cho từng nhân viên để nâng cao chất lượng và sự chuyên nghiệp trong công việc của từng cá nhân.
- Triệt để thực hành tiết kiệm, quản lý và kiểm soát chặt chẽ chi phí trong các hoạt động quản lý và sản xuất kinh doanh.
- Thực hiện tốt công tác phòng chống dịch Covid-19 theo hướng dẫn của Bộ Y tế để đảm bảo môi trường làm việc an toàn nhất có thể cho người lao động.
- Đảm bảo tốt chế độ chính sách đối với người lao động trong Công ty, quan tâm cải thiện và nâng cao đời sống vật chất và tinh thần cho người lao động.
- Phối hợp với các Đoàn thể tổ chức tốt các phong trào thi đua sản xuất và cải tiến kỹ thuật, hợp lý hóa quy trình xử lý công việc trong Công ty.

Trên đây là Báo cáo tình hình sản xuất kinh doanh năm 2021 cũng như định hướng kinh doanh trong năm 2022. Với sự ủng hộ của cổ đông, sự chỉ đạo sát sao và hỗ trợ của Hội đồng quản trị, Ban điều hành và toàn thể nhân sự Công ty sẽ nỗ lực, cố gắng phát huy hết năng lực của mình để hoàn thành kế hoạch năm 2022.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐQT, BKS;
- Ban Giám đốc (để biết).



GIÁM ĐỐC

Võ Ngọc Phụng



**BÁO CÁO CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ TẠI
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2022**

I. Tình hình hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2021

Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam xin trình bày Báo cáo hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2021 như sau:

1. Thành phần Hội đồng quản trị năm 2021:

Hội đồng quản trị từ 01/01/2021 đến 25/06/2021 bao gồm các thành viên:

1. Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy - Chủ tịch HĐQT;
2. Ông Võ Ngọc Phụng - Thành viên HĐQT;
3. Ông Đặng Nguyên Đăng - Thành viên HĐQT;
4. Ông Lê Hoàng Phương - Thành viên HĐQT;
5. Ông Võ Đình Anh Bảo - Thành viên HĐQT.

Ngày 20/04/2021, Ông Lê Hoàng Phương có Đơn xin từ nhiệm. Ngày 26/04/2021, Ông Võ Đình Anh Bảo có Đơn xin từ nhiệm.

Ngày 25/06/2021, Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021 phê duyệt việc miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023 đối với Ông Lê Hoàng Phương và Ông Võ Đình Anh Bảo.

Từ ngày 25/06/2021 đến 08/11/2021, Hội đồng quản trị hoạt động với các thành viên:

1. Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy - Chủ tịch HĐQT;
2. Ông Võ Ngọc Phụng - Thành viên HĐQT;
3. Ông Đặng Nguyên Đăng - Thành viên HĐQT.

Ngày 20/09/2021, Hội đồng quản trị nhận được đơn xin từ nhiệm chức danh Chủ tịch Hội đồng quản trị của Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy.

Ngày 08/11/2021, Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2021 phê duyệt việc miễn nhiệm chức danh thành viên Hội đồng quản trị đối với Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy, đồng thời bầu thay thế 03 thành viên Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023 là Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp, Bà Nguyễn Thị Thanh Huyền và Ông Phạm Ngọc Hà. Cùng ngày, Hội đồng quản trị bầu Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp làm Chủ tịch Hội đồng quản trị.

Như vậy, đến thời điểm hiện tại Hội đồng quản trị công ty gồm các thành viên sau:

1. Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp - Chủ tịch HĐQT;
2. Ông Võ Ngọc Phụng - Thành viên HĐQT;
3. Ông Đặng Nguyên Đăng - Thành viên HĐQT;
4. Bà Nguyễn Thị Thanh Huyền - Thành viên HĐQT; *ma*



5. Ông Phạm Ngọc Hà - Thành viên HĐQT.

2. Thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng quản trị và quản lý, giám sát hoạt động đối với Giám đốc và bộ máy điều hành

Các thành viên Hội đồng quản trị đã triển khai Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên và bất thường năm 2021; chỉ đạo, giám sát hoạt động của Giám đốc thông qua các Nghị quyết của Hội đồng quản trị. Hội đồng quản trị đã ban hành các Nghị quyết, Quyết định phê duyệt chỉ đạo các nội dung:

- Phê duyệt, giao nhiệm vụ và các chỉ tiêu kế hoạch năm 2021 cho Giám đốc thực hiện;
- Tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên và bất thường năm 2021, chỉ đạo triển khai tổ chức thực hiện các Nghị quyết của Đại hội.
- Phê duyệt Báo cáo tài chính đã được kiểm toán năm 2021.
- Phê duyệt lựa chọn đơn vị kiểm toán là Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C cho năm tài chính 2021. Đối với công tác cán bộ, Hội đồng quản trị đã phê duyệt bổ nhiệm, miễn nhiệm cán bộ chủ chốt.

3. Đánh giá chung về tình hình hoạt động của Công ty:

*** Tình hình hoạt động:**

- Lĩnh vực vận tải biển: do dịch bệnh Covid-19 lây lan mạnh trong năm 2021 với nhiều chính sách hạn chế đi lại giữa các tỉnh thành, việc khai thác tàu Việt Gas 01 chạy tuyến nội địa bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Do đó, Công ty đã buộc phải trả tàu và tạm ngừng khai thác tuyến vận tải này.
- Lĩnh vực quản lý tàu, tư vấn quản lý tàu: số lượng tàu Công ty nhận tư vấn quản lý giảm xuống còn 25 tàu (giảm 6 tàu so với kế hoạch đầu năm) do tình hình dịch bệnh nói chung.
- Lĩnh vực kinh doanh thương mại đối với LPG được thực hiện trên nguyên tắc đảm bảo an toàn dòng tiền, mang lại doanh thu và lợi nhuận cho Công ty.

*** Công tác quản lý:**

- Duy trì hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001-2015.
- Tiếp tục thực hiện kế hoạch xây dựng văn hoá doanh nghiệp công ty.
- Tuyên truyền, hướng dẫn và cung cấp đầy đủ trang thiết bị phục vụ việc phòng chống dịch bệnh.
- Công ty tiếp tục thực hành tiết kiệm và tuyên truyền cho người lao động ý thức tiết kiệm.
- Chấp hành đúng pháp luật của Nhà nước, các quyết định, chỉ đạo của Hội đồng quản trị, Điều lệ và các quy chế quản lý của công ty.
- Hội đồng quản trị đã chỉ đạo các biện pháp tháo gỡ khó khăn trong quá trình kinh doanh, dịch vụ và đưa các giải pháp kịp thời trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Các nghị

11/11/2021

me

quyết, quyết định của Hội đồng quản trị được Ban điều hành công ty thực hiện đúng và đầy đủ.

*** Các chỉ tiêu kinh tế:**

- Tổng doanh thu: 467.419 triệu đồng - đạt 170% kế hoạch;
- Lợi nhuận trước thuế: 17.292 triệu đồng - đạt 105% kế hoạch;
- Nộp NSNN: 10.133 triệu đồng - đạt 87% kế hoạch.

(Chi tiết xem Báo cáo Kết quả hoạt động SXKD năm 2021 của Giám đốc Công ty)

Như vậy, trong điều kiện khó khăn do dịch bệnh bùng phát mạnh trong nước cũng như trên thế giới, có thể thấy Hội đồng quản trị và Ban Giám đốc công ty trong năm 2021 đã nỗ lực hết sức để hoàn thành chức trách nhiệm vụ. Đó là thành quả lao động xứng đáng với sự cố gắng không ngừng nghỉ của tập thể lãnh đạo và người lao động, đặc biệt là khối thuyền viên đã chịu rất nhiều áp lực, nguy hiểm trong quá trình công tác.

II. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ NĂM 2022

Theo nhận định của Hội đồng quản trị, năm 2022 là năm thách thức với những chuyển biến tích cực trong kiểm soát dịch bệnh trên phạm vi toàn cầu, thị trường vận tải biển cũng đã có dấu hiệu hồi phục và được dự báo sẽ tiếp tục xu hướng tăng trưởng trong giai đoạn tới. Tuy nhiên, thế giới cũng phải đối mặt với những diễn biến khó lường từ căng thẳng thương mại giữa các nước, đặc biệt là xung đột giữa Nga và Ukraina thời gian gần đây.

Do đó, để thực hiện thành công kế hoạch hoạt động và các nhiệm vụ trọng tâm trong năm 2022, Hội đồng quản trị chỉ đạo, giám sát, phối hợp chặt chẽ cùng Ban điều hành xây dựng và triển khai hiệu quả các giải pháp sau:

- Chỉ đạo, hỗ trợ Ban Điều hành trong hoạt động sản xuất kinh doanh, phấn đấu hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch 2022:
 - ✓ Doanh thu: 236.691 triệu đồng.
 - ✓ Lợi nhuận trước thuế: 17.566 triệu đồng.
 - ✓ Nộp NSNN: 5.765 triệu đồng.
- Theo sát kế hoạch đầu tư tài sản đảm bảo đạt hiệu quả.
- Giữ vững hoạt động quản lý và tư vấn quản lý tàu bằng cách tìm kiếm và mở rộng đối tác khách hàng.
- Tiếp tục chỉ đạo và giám sát việc thực hiện các quy chế, quy định, định mức... để tăng cường công tác quản lý.
- Chú trọng công tác đào tạo, tuyển dụng và phát triển nguồn nhân lực nhằm đáp ứng yêu cầu hoạt động kinh doanh mới và xu thế phát triển của công ty trong tương lai.
- Quan tâm và bảo vệ quyền lợi hợp pháp tối đa cho cổ đông cũng như quan tâm đến quyền lợi, điều kiện làm việc cho người lao động.
- Quyết định các nội dung khác thuộc thẩm quyền của HĐQT trong quá trình thực hiện kế hoạch năm 2022, *me*

Trân trọng kính trình./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu: VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp



**BÁO CÁO CỦA BAN KIỂM SOÁT
TẠI ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2022**

Kính thưa Quý vị cổ đông,

Thay mặt Ban kiểm soát (BKS), tôi xin báo cáo trước Đại hội kết quả công tác kiểm tra giám sát năm 2021 và kế hoạch hoạt động của BKS năm 2022 như sau:

**PHẦN A
KẾT QUẢ KIỂM TRA, GIÁM SÁT NĂM 2021**

I. HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT

1. Về tổ chức

Ban Kiểm soát Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt gồm có 03 thành viên, trong đó 01 Trưởng ban phụ trách chung và 02 thành viên thực hiện giám sát theo dõi các hoạt động theo sự phân công của Trưởng BKS.

Nhân sự BKS gồm có:

- Bà Lê Thị Mai, Trưởng BKS (kiêm nhiệm);
- Bà Vũ Thị Thanh Thanh, thành viên (kiêm nhiệm);
- Bà Đào Ngọc Mai, thành viên (kiêm nhiệm).

2. Hoạt động của từng thành viên BKS

a. Hoạt động của Trưởng BKS - Lê Thị Mai (kiêm nhiệm):

- Giám sát hoạt động tài chính của Công ty; thẩm tra các báo cáo tài chính quý, giữa niên độ và năm;
- Báo cáo trước Đại hội đồng cổ đông thường niên;
- Chịu trách nhiệm đôn đốc thành viên BKS triển khai thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn của BKS. Phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng thành viên trong BKS, triệu tập và chủ trì các cuộc họp BKS;
- Ủy quyền cho thành viên BKS đảm nhiệm công việc của Trưởng ban trong thời gian vắng mặt;
- Đề nghị Hội đồng quản trị họp phiên bất thường để xử lý những trường hợp vi phạm quy định của pháp luật, Điều lệ Công ty;
- Thay mặt BKS triệu tập Đại hội đồng cổ đông bất thường theo quy định của Luật Doanh nghiệp và Điều lệ Công ty;

- Chịu trách nhiệm về những nội dung nêu trong báo cáo định kỳ hoặc đột xuất của BKS được gửi đến Đại hội đồng cổ đông;
- Tham gia đóng góp ý kiến vào việc xây dựng ban hành các quy chế, quy định của công ty và các vấn đề khác khi được Hội đồng quản trị xin ý kiến;
- Các công việc phát sinh khác.

b. Bà Vũ Thị Thanh Thanh - Thành viên BKS (kiêm nhiệm):

- Xem xét, kiểm tra và đánh giá tình hình thực hiện Kế hoạch sản xuất kinh doanh hàng quý, hàng năm và kế hoạch 05 năm của Công ty;
- Tham gia đóng góp ý kiến vào việc xây dựng kế hoạch hàng năm, kế hoạch 05 năm và chiến lược phát triển của công ty;
- Có trách nhiệm tham gia đóng góp ý kiến vào việc xây dựng ban hành các quy chế, quy định của công ty và các vấn đề khác khi được Hội đồng quản trị đơn vị xin ý kiến;
- Định kỳ hàng quý/năm gửi các báo cáo về nội dung được phân công về Trưởng BKS để tổng hợp báo cáo Đại hội đồng cổ đông Công ty;
- Các công việc khác theo phân công của Trưởng BKS.

c. Bà Đào Ngọc Mai - Thành viên BKS (kiêm nhiệm):

- Giám sát việc thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông và phân chia cổ tức hàng năm;
- Giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị, Ban Giám đốc và các cán bộ quản lý do Hội đồng quản trị bổ nhiệm;
- Giám sát việc thực hiện các quy định pháp luật, nội quy, quy định của Công ty đối với tất cả cán bộ, nhân viên của Công ty trừ những trường hợp nêu tại mục a trên đây;
- Xem xét kiểm tra việc thực hiện các dự án đầu tư và quyết toán vốn đầu tư;
- Xem xét tính hợp lý, tính tuân thủ các văn bản quản lý nội bộ của Công ty đã ban hành trong năm;
- Xem xét kiểm tra công tác ký kết thực hiện các hợp đồng kinh tế;
- Có trách nhiệm tham gia đóng góp ý kiến vào việc xây dựng ban hành các quy chế, quy định của công ty và các vấn đề khác khi được Hội đồng quản trị đơn vị xin ý kiến;
- Định kỳ hàng quý/năm gửi các báo cáo về nội dung được phân công về Trưởng BKS để tổng hợp báo cáo Đại hội đồng cổ đông Công ty;
- Các công việc khác theo phân công của Trưởng BKS.

3. Hoạt động của BKS

3.1. Nội dung công tác Kiểm soát của BKS

- Trong năm 2021, BKS đã tiến hành họp 04 lần để bàn về các nội dung:
- + Ngày 31/3/2021: họp thống nhất kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2020, thẩm định Báo cáo kiểm toán năm 2020 của Công ty.

- + Ngày 18/06/2021: họp tổng nhất thông qua Báo cáo của Ban kiểm soát tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021;
- + Ngày 23/08/2021: họp tổng nhất kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh 6 tháng đầu năm 2021 theo Báo cáo soát xét Báo cáo tài chính 6 tháng 2021 của Kiểm toán;
- + Ngày 31/12/2021, họp tổng nhất xây dựng kế hoạch và nội dung kiểm tra định kỳ tại Công ty để phục vụ công tác lập báo cáo tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022.
- BKS đã hoạt động theo đúng chức năng nhiệm vụ được quy định tại Luật Doanh nghiệp và Điều lệ Công ty:
 - + BKS đã thực hiện việc giám sát, kiểm tra tình hình thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh; việc tuân thủ Điều lệ; giám sát thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT, các quy chế quản lý nội bộ của Công ty, pháp luật Nhà nước;
 - + Đánh giá, giám sát các thông tin trên Báo cáo tài chính của Công ty theo các chế độ tài chính kế toán hiện hành;
 - + Thẩm định Báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh, Báo cáo tài chính, phân tích đánh giá tình hình tài chính, hiệu quả hoạt động, khả năng bảo toàn và phát triển vốn;
 - + Kiểm soát quá trình xây dựng và thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư xây dựng cơ bản, mua sắm trang thiết bị, kế hoạch lao động tiền lương và thu nhập;
 - + Kiểm soát việc xây dựng, ban hành và thực hiện các quy chế, quy định nội bộ của Công ty.

3.2. Kiểm soát hoạt động quản lý và điều hành Công ty

⚡ Thành phần Hội đồng quản trị:

Từ 01/01/2021 đến 31/12/2021, Hội đồng quản trị Công ty có sự thay đổi như sau:

1	Nguyễn Thị Hồng Thúy	Chủ tịch HĐQT	Miễn nhiệm ngày 8/11/21
2	Nguyễn Thị Ngọc Đẹp	Chủ tịch HĐQT chuyên trách	Bỏ nhiệm ngày 8/11/21
3	Võ Ngọc Phụng	TV HĐQT	
4	Đặng Nguyên Đăng	TV HĐQT	
5	Phạm Ngọc Hà	TV HĐQT	Bỏ nhiệm ngày 8/11/21
6	Nguyễn Thị Thanh Huyền	TV HĐQT	Bỏ nhiệm ngày 8/11/21
7	Lê Hoàng Phương	TV HĐQT	Miễn nhiệm ngày 25/6/21
8	Võ Đình Anh Bảo	TV HĐQT	Miễn nhiệm ngày 25/6/21

⚡ Tình hình họp HĐQT:

Trong năm 2021, các thành viên Hội đồng quản trị Công ty tiến hành họp tổng cộng 10 buổi, chi tiết về tình hình tham dự họp của các thành viên Hội đồng quản trị Công ty trong năm 2021 như sau:

STT	TV.HĐQT	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Lý do không tham dự họp
1	Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy	09	100%	Đã miễn nhiệm
2	Ông Lê Hoàng Phương	08	100%	Đã miễn nhiệm
3	Ông Võ Ngọc Phụng	10	100%	
4	Ông Đặng Nguyên Đăng	10	100%	
5	Ông Võ Đình Anh Bảo	08	100%	Đã miễn nhiệm
6	Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp	01	100%	Bỏ nhiệm ngày 08/11/2021
7	Bà Nguyễn Thị Thanh Huyền	01	100%	
8	Ông Phạm Ngọc Hà	01	100%	

✦ *Tình hình ban hành các Nghị quyết, quyết định:*

Trong năm 2021, HĐQT Công ty đã ban hành tổng cộng 17 Nghị quyết và Quyết định về tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty, cụ thể như sau:

TT	Số NQ/QĐ	Ngày ban hành	Loại văn bản	Nội dung
1	01/NQ-PCT- HĐQT	15/03/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt vay vốn phục vụ đầu tư xe ô tô
2	02/NQ-PCT- HĐQT	05/04/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt gia hạn thời gian tổ chức ĐHĐCĐ thường niên năm 2021
3	03/NQ-PCT- HĐQT	10/05/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt chốt danh sách cổ đông để tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2021
4	04/NQ-PCT- HĐQT	10/05/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt việc hủy ngày chốt danh sách cổ đông 25/05/2021, thay bằng ngày chốt 31/05/2021
5	05/NQ-PCT- HĐQT	14/05/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt tái bổ nhiệm chức danh Giám đốc đối với Ông Võ Ngọc Phụng
6	06/NQ-PCT- HĐQT	14/05/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt tái bổ nhiệm chức danh Người phụ trách quản trị Công ty đối với Bà Nguyễn Diệu Hoa
7	07/NQ-PCT- HĐQT	01/06/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt miễn nhiệm chức danh Phó Giám đốc đối với ông Lưu Quang Hòa

TT	Số NQ/QĐ	Ngày ban hành	Loại văn bản	Nội dung
8	08/NQ-PCT-HĐQT	04/06/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt tái bổ nhiệm chức danh Kế toán trưởng đối với Bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp
9	09/NQ-PCT-HĐQT	28/06/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt định biên lao động và Quỹ tiền lương kế hoạch năm 2021
10	10/NQ-PCT-HĐQT	17/09/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt chốt danh sách cổ đông để tổ chức Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2021
11	11/NQ-PCT-HĐQT	18/10/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt miễn nhiệm chức danh Kế toán trưởng đối với bà Nguyễn Thị Ngọc Đẹp
12	12/NQ-PCT-HĐQT	18/10/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt bổ nhiệm chức danh Kế toán trưởng đối với bà Hoàng Lê Hương
13	13/NQ-PCT-HĐQT	01/11/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt kiện toàn cơ cấu tổ chức của Công ty
14	14/NQ-PCT-HĐQT	01/11/2021	NQ HĐQT	Phê duyệt miễn nhiệm chức danh Phó Giám đốc đối với ông Đặng Nguyên Đăng
15	15/NQ-PCT-HĐQT	08/11/2021	NQ HĐQT	Bầu Chủ tịch Hội đồng quản trị nhiệm kỳ 2018-2023
16	01/QĐ-PCT-HĐQT	02/03/2021	QĐ HĐQT	Quyết định cử cán bộ đi công tác
17	02/QĐ-PCT-HĐQT	26/04/2021	QĐ HĐQT	Quyết định cử cán bộ đi công tác

3.3. Kiểm soát hoạt động sản xuất kinh doanh và tài chính của Công ty

a. Tình hình thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh

Trước tình hình dịch bệnh diễn biến phức tạp, sau khi đàm phán với chủ tàu để trả toàn bộ tàu đang khai thác vào cuối năm 2020, năm 2021 Công ty đã thu hẹp hoạt động khai thác tàu. Công ty tập trung vào mảng tư vấn quản lý tàu là lĩnh vực ít rủi ro, tạo nguồn thu giúp Công ty duy trì được đội ngũ nhân sự có trình độ cao để sẵn sàng quay trở lại ngành tàu khi dịch bệnh qua đi và thị trường có dấu hiệu hồi phục rõ rệt. Cùng với việc tận dụng nguồn lực đẩy mạnh hoạt động kinh doanh LPG, Công ty đã hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh đề ra. Chi tiết cụ thể như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

TT	Các chỉ tiêu chủ yếu	Kế hoạch 2021 (NQ 01/ĐHCD)	Thực hiện 2021	Tỷ lệ TH/KH2021
1	Tổng doanh thu	274.299	467.419	170%
2	Lợi nhuận trước thuế	16.406	17.292	105%
3	Lợi nhuận sau thuế	12.994	13.489	104%
4	Nộp NSNN	11.647	10.133	87%

b. Kết quả kinh doanh theo loại hình

Đơn vị tính: triệu đồng

STT	NỘI DUNG	Tổng	Bán hàng	Vận tải & khác
I	DOANH THU	467.849	433.877	30.330
1	Doanh thu hoạt động	464.207	433.877	30.330
2	Doanh thu thanh lý tài sản	600		
3	Doanh thu tài chính	2.603		
4	Thu nhập khác	439		
II	CHI PHÍ	450.557	422.973	27.154
1	Giá vốn hoạt động	437.706	413.289	24.417
2	Giá vốn thanh lý tài sản	430		
2	Chi phí tài chính	504		
3	Chi phí bán hàng		9.684	2.737
4	Chi phí quản lý	11.917		
	LÃI / LỖ	17.929	10.904	3.176

c. Đầu tư, thanh lý tài sản

Thực hiện Nghị quyết của Đại hội cổ đông bất thường năm 2020, năm 2021 Công ty đã hoàn thành việc đầu tư 01 xe ô tô Toyota Alphard đời 2021 và thanh lý xe Mazda CX9 với giá trị đầu tư và thanh lý như sau:

- Đầu tư xe Toyota Alphard với nguyên giá: 4.491 triệu đồng.
- Thanh lý xe Mazdar CX9 với giá chưa VAT: 600 triệu đồng.

3.4. Công tác xây dựng và thực hiện các quy định của Công ty

Với hệ thống các quy chế, quy định đã tương đối hoàn thiện, năm 2021 Công ty tiếp tục triển khai và thực hiện theo đúng các quy định đề ra đảm bảo tính hiệu quả và có thể giám sát được trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

II. THẨM ĐỊNH BÁO CÁO TÀI CHÍNH NĂM 2021

- Báo cáo tài chính năm 2021 đã phản ánh đầy đủ tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh và tài chính của Công ty, được trình bày theo đúng các mẫu báo cáo quy định tại

Thông tư 200/2014/TT-BTC ngày 22/12/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ kế toán doanh nghiệp.

- Báo cáo đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu tình hình tài chính của Công ty tại thời điểm kết thúc năm tài chính 31/12/2021, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày.
- Việc ghi chép, theo dõi, phân loại các nội dung kinh tế trong báo cáo tài chính đã được thực hiện theo đúng các chuẩn mực kế toán do Bộ Tài chính ban hành.
- Công ty đã thực hiện báo cáo và công bố thông tin định kỳ của tổ chức niêm yết theo đúng quy định về công bố thông tin trên thị trường chứng khoán.

III. SỰ PHỐI HỢP GIỮA BKS, HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VÀ BAN ĐIỀU HÀNH

Trong thời gian qua, sự phối hợp giữa BKS, Hội đồng quản trị và Ban Điều hành Công ty được thực hiện tốt, BKS đã nhận được sự hỗ trợ và tạo mọi điều kiện để thực hiện chức trách nhiệm vụ được quy định tại Luật Doanh nghiệp năm 2020 và Điều lệ Công ty.

PHẦN B

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG BKS NĂM 2022

Căn cứ vào tình hình hoạt động của BKS năm 2021 và Kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty năm 2022, BKS xin đề ra Kế hoạch hoạt động của Ban năm 2022 như sau:

- Giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật, điều lệ của Công ty, tình hình thực hiện các Nghị quyết của ĐHĐCĐ, tình hình thực hiện các Nghị quyết, quyết định của Hội đồng Quản trị;
- Xem xét tính hợp lý và giám sát việc ban hành và thực hiện các văn bản quản lý nội bộ của Công ty;
- Kiểm tra, giám sát tình hình triển khai thực hiện Kế hoạch sản xuất kinh doanh hàng năm;
- Thẩm định báo cáo Kết quả kinh doanh, Báo cáo tài chính, báo cáo đánh giá công tác quản lý của Hội đồng quản trị năm 2022. Phân tích đánh giá tình hình tài chính, tình hình quản lý, sử dụng vốn, hiệu quả hoạt động và khả năng thanh toán nợ của Công ty;
- Xem xét, thẩm tra công tác ký kết các hợp đồng kinh tế;
- Kiểm tra, giám sát các hoạt động đầu tư của Công ty;
- Phối hợp với Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc trong quản lý vốn chủ sở hữu của Công ty;
- Báo cáo đại hội đồng cổ đông thường niên;
- Các vấn đề khác thuộc thẩm quyền của BKS.

Trên đây là toàn bộ Báo cáo hoạt động năm 2021 và Kế hoạch hoạt động năm 2022 của BKS kính trình đại hội xem xét thông qua.

TỜ TRÌNH

**Về việc Phê duyệt kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2021
và Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2021**

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

1. Kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2021:

Căn cứ Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2021, kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam trong năm 2021 như sau:

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2021	Thực hiện năm 2021	Tỷ lệ TH/KH
1	Tổng doanh thu và thu nhập khác	274.299	467.419	170%
2	Lợi nhuận trước thuế	16.406	17.292	105%
3	Lợi nhuận sau thuế	12.994	13.489	104%
4	Nộp ngân sách Nhà nước	11.647	10.133	87%

2. Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua các vấn đề sau:

- Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2021;
- Phê duyệt kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2021 theo Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2021.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT. HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH
Nguyễn Thị Ngọc Đẹp
Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

TỜ TRÌNH

Về việc bổ sung ngành nghề kinh doanh

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, thông qua ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Căn cứ tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty.

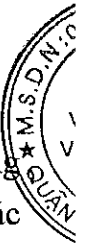
Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông Công ty xem xét, thông qua việc bổ sung ngành nghề kinh doanh của Công ty như sau:

Bổ sung ngành nghề kinh doanh sau:

STT	Tên ngành	Mã ngành
1	Hoạt động tư vấn quản lý (trừ tư vấn tài chính, kế toán, pháp luật)	7020

Ngành nghề sau khi bổ sung của công ty như sau:

Bán buôn chuyên doanh khác chưa được phân vào đâu; Bán buôn kim loại và quặng kim loại; Cung ứng và quản lý nguồn lao động; Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan; Vận tải hành khách đường bộ trong nội thành, ngoại thành; Vận tải hàng hóa bằng đường bộ; Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa; Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương; Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê; Dịch vụ lưu trú ngắn ngày; Nhà hàng và các dịch vụ ăn uống phục vụ lưu động; Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác; Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác; Sản xuất xe có động cơ; Sản xuất, truyền tải và phân phối điện; Bán buôn nông, lâm sản nguyên liệu và động vật sống; Bán buôn máy móc, thiết bị và phụ tùng máy khác; Bán buôn thực phẩm; Bán buôn vật liệu, thiết bị lắp đặt khác trong xây dựng; Quảng cáo; Hoạt động thiết kế chuyên dụng; khai khoáng khác chưa được phân vào đâu; đóng tàu và cấu kiện nổi; Sản xuất phương tiện và thiết bị vận tải khác chưa được phân vào đâu; Sửa chữa thiết bị khác; Lắp đặt máy móc và thiết bị công nghiệp; Bán phụ tùng và các bộ phận phụ trợ của ô tô và xe có động cơ khác; Đại lý, môi giới, đấu giá; Vận tải hành khách đường bộ khác; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải; Kiểm tra và phân tích kỹ thuật; Hoạt động chuyên môn, khoa học và công nghệ khác chưa được phân vào đâu; Cho thuê xe có động



co; Dịch vụ hỗ trợ giáo dục; Bán lẻ ô tô con (loại 12 chỗ trở xuống); Đại lý ô tô và xe có động cơ khác; Bốc xếp hàng hoá; Hoạt động tư vấn quản lý (trừ tư vấn tài chính, kế toán, pháp luật).

Trân trọng kính trình!

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT. HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH *me*

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

20272-C...
CÔNG TY
CỔ PHẦN
VĂN TÀI KHÍ
VÀ HÓA CHẤT
VIỆT NAM
HỒ CHÍ MINH

TỜ TRÌNH

**Về việc phê duyệt đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất
trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT**

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

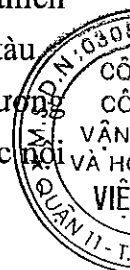
Đại dịch Covid-19 dần qua đi khi vắc-xin đã được triển khai trên diện rộng với quy mô toàn cầu. Các nước gần như đã mở cửa hoàn toàn, khôi phục hoạt động sản xuất kinh doanh bình thường. Cùng với nhịp phục hồi chung của nền kinh tế thế giới, thị trường vận tải biển có dấu hiệu khởi sắc khi nhu cầu tăng cao và tình trạng cách ly, đóng cửa biên giới được dỡ bỏ.

Mặc dù gặp rất nhiều khó khăn trong đại dịch, nhưng công ty vẫn nỗ lực duy trì đội ngũ nhân sự quản lý, vận hành khai thác tàu có chuyên môn, có kinh nghiệm thông qua hoạt động tư vấn quản lý tàu. Công ty cũng xây dựng được hệ thống quản lý an toàn tàu biển đáp ứng được yêu cầu của tổ chức đăng kiểm trong nước và quốc tế cũng như đáp ứng được yêu cầu của các chủ tàu, khách hàng.

Để phát huy được hết các tiềm lực nội tại của Công ty và tận dụng được sự phục hồi của thị trường vận tải trong nước và quốc tế, Ban điều hành cho rằng đây là thời điểm thích hợp để đầu tư tàu và đưa vào khai thác song song với việc cung ứng dịch vụ quản lý tàu.

Chính vì vậy, Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét Phương án đầu tư tàu chở dầu/ hóa chất có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT với các nội dung chính như sau:

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



- IRR: 12,04%.
- Thời gian hoàn vốn nội bộ: 10,43 năm.

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

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
DỰ ÁN ĐẦU TƯ 01 TÀU CHỜ DẦU/ HÓA CHẤT
TRỌNG TẢI 19.000 - 25.000 DWT

I. GIỚI THIỆU DỰ ÁN:

- Tên dự án: Đầu tư 01 tàu chờ dầu/ hóa chất trọng tải 19.000 - 25.000 DWT.
- Hình thức đầu tư: mua sắm trực tiếp bằng nguồn vốn tự có.
- Thời gian dự kiến đầu tư: Quý 4 năm 2022.
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam.
- Đơn vị vận hành khai thác: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam.

II. PHÂN TÍCH THỊ TRƯỜNG:

1. Thị trường vận tải xăng dầu trong nước:

Sau một thời gian dài bị đình trệ bởi đại dịch Covid-19, năm 2022, với nhiều chính sách hỗ trợ của Nhà nước, nền kinh tế đang dần hồi phục, các hoạt động sản xuất kinh doanh đang dần được khôi phục trở lại. Cùng với giá xăng dầu đang tăng phi mã, đang đạt mức giá đỉnh trong lịch sử, nhu cầu đối với mặt hàng này để phục vụ sản xuất cũng tăng cao.

Bên cạnh đó, tính đến thời điểm hiện tại, trong nước có 02 nhà máy lọc hóa dầu đã đi vào hoạt động và tạo ra thị trường vận chuyển xăng dầu tương đối ổn định:

- Nhà máy lọc dầu (NMLD) Dung Quất hoạt động ổn định từ năm 2010 với công suất 6,5 triệu tấn sản phẩm/năm (khoảng 90% sản phẩm là xăng dầu; còn lại là LPG, hạt nhựa...). Sản lượng xăng dầu sản xuất từ NMLD Dung Quất đáp ứng được một phần nhu cầu tiêu thụ trong nước. Dự kiến NMLD Dung Quất sẽ nâng cấp/mở rộng lên 10 triệu tấn/năm trong thời gian sắp tới.

- Nhà máy lọc hóa dầu (NMLHD) Nghi Sơn đã vận hành chính thức từ cuối năm 2018, với công suất khoảng 9 triệu m³ sản phẩm xăng dầu/năm, cũng có kế hoạch phát triển mở rộng lên 12 triệu m³/năm vào năm 2023.

Như vậy, trong thời gian tới dự báo thị trường vận tải xăng dầu trong nước sẽ trở nên sôi động và đòi hỏi số lượng tàu tham gia vận tải nhiều hơn, các size hàng nhỏ (dưới 10,000 m³) dự báo cũng sẽ ít xuất hiện, thay vào đó là các size hàng lớn hơn để tiết kiệm chi phí, tỷ trọng các NMLD/NMLHD cho ra đời sản phẩm hóa chất cũng sẽ có xu hướng tăng lên.


2. Thị trường vận tải dầu/hóa chất quốc tế:

Theo nhận định của các nhà môi giới hàng hải lớn trên thế giới, các chuyên gia kinh tế hàng đầu, vòng quay thị trường vận tải biển thường kéo dài khoảng 10 năm. Sau thời gian đạt cực thịnh vào các năm 2006 - 2007, giá cước/giá thuê tàu trôi sụt dưới đáy các năm sau đó, đến nay thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải hàng lỏng nói riêng đã có dấu hiệu dần cải thiện, hồi phục. Một trong những nhân tố tác động tích cực

lên thị trường vận tải biển đó là “cung - cầu” số lượng tàu dần lấy lại tình trạng cân bằng. Số lượng lớn các tàu cũ dần không còn phù hợp dẫn tới bị thị trường đào thải và phải phá dỡ. Các đơn đóng mới xuất hiện không nhiều nên đã giảm đáng kể tình trạng dư thừa “cung” tàu. Ngoài ra, khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển (Tonne miles) đối với tàu hóa chất cũng được dự báo tăng, việc này cũng dẫn đến phát sinh nhu cầu sử dụng đối với loại tàu này trên thị trường. Các tuyến hàng xung quanh khu vực Trung Đông, Đông Nam Á, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản cũng đã dần nhộn nhịp trở lại và tập trung nhiều vào các tàu dầu/hóa chất (oil/chemical tanker), phổ biến là các tàu có trọng tải khoảng 20.000 DWT (từ 19.000 - 25.000 DWT).

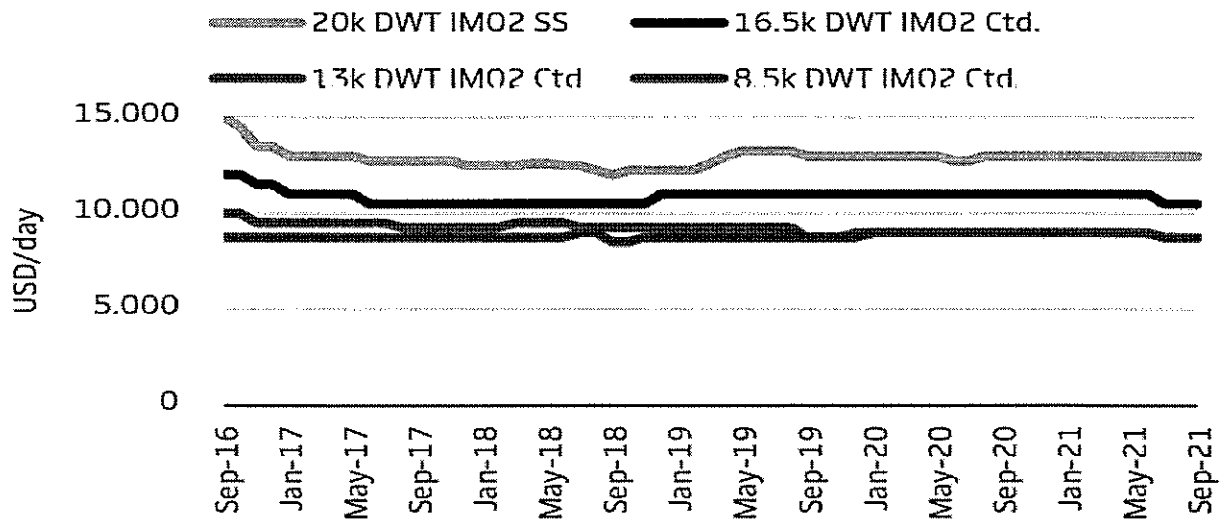
Trong phân khúc tàu dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 20.000 DWT, giá cước tàu vận chuyển hóa chất luôn ở mức cao hơn so với vận chuyển xăng dầu và tương đối ổn định. Theo các báo cáo thị trường gần nhất, mặc dù ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 làm mất cân bằng cung - cầu dẫn đến việc giá cước/giá thuê tàu vận chuyển một số mặt hàng có dấu hiệu suy giảm mạnh. Tuy nhiên, do các loại hóa chất là mặt hàng chuyên biệt dành cho công nghiệp, cộng với kiểu thiết kế tàu mang tính đặc chủng chuyên dùng, có thể kết hợp vận chuyển đa dạng nhiều loại hàng hóa, nên trên thực tế thị trường vận chuyển dầu/hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu có trọng tải khoảng 20.000 DWT.

Đối với thị trường khai thác chuyến (Spot): Do là dạng tàu dầu/hóa chất nên có nhiều sự lựa chọn mặt hàng chuyên chở. Từ khu vực Trung Đông, một trong những trung tâm dầu khí của thế giới, luôn có nhu cầu thuê tàu vận chuyển các lô hàng dầu sản phẩm (clean petroleum product) kết hợp hóa chất (chemical) như Paraxylene/Orthoxylene/Methanol/Ethanol/Benzen/MTBE/Base Oil... chạy theo chuyến khối lượng khoảng 20.000 tấn trong nội bộ khu vực hoặc xuất đi Biển Đỏ (Red Sea), Đông Phi (East Africa). Đối với tuyến hàng hóa chất xuất từ Vùng Vịnh về phía Đông (Ấn Độ/Đông Nam Á) thì chiều ngược lại luôn có các mặt hàng để đưa tàu ngược trở lại như dầu cọ (palm) từ Indonesia, hoặc dầu sản phẩm từ Singapore/Thailand đi Ấn Độ/Maldives.

Đối với thị trường cho thuê định hạn (T/C): Theo các báo cáo của Maersk Brokers thì giá cho thuê định hạn bình quân của size tàu dầu/hóa chất khoảng 20.000 DWT IMO2 Stainless Steel trên thị trường đang vào khoảng 13.000 USD/ngày cho thời hạn 01 năm, 13.500 USD/ngày cho thời hạn 03 năm, 13.750 USD/ngày cho thời hạn 05 năm, cho thấy thị trường này có xu hướng tích cực trong thời gian tới. 

TIME CHARTER RATES (USD/DAY)

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



(Nguồn: Maersk Brokers tháng 09/2021)

3. Thị trường mua bán tàu dầu/hóa chất:

Thị trường mua bán tàu dầu/hóa chất cuối năm 2021 đã sôi động trở lại, tuy nhiên sang đầu năm 2022, với diễn biến căng thẳng của chiến sự Nga - Ukraina, thị trường đã trầm lắng trở lại khi một lượng lớn tàu của Nga không được phép giao dịch rộng rãi do các lệnh trừng phạt từ Mỹ và các nước Châu Âu. Sau đây là Bảng kê các giao dịch tàu tanker có trọng tải từ 19.000 đến 25.000 DWT trên thị trường 6 tháng cuối năm 2021 đến tháng 4/2022 theo thống kê của <https://pioneershipbrokers.com.vn>:

Tên tàu	Năm đóng	Nơi đóng	DWT	Người mua	Giá	Ghi chú
Saranga	2006	Nhật	20.938	Indonesian, Samudera	12,5	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 08/2024, SS 07/2026
Vale	2008	Hàn Quốc	19.998		9	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 11/2023

Songa Dream	2010	Nhật	19.807	Hàn Quốc	17	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 04/2023, SS 02/2025
Celsius Manila	2002	Nhật	19.997	Hàn Quốc	7,9	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 03/2022
Team Osprey	2009	Hàn Quốc	25.432		27	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD due 04/2022, SS 04/2024
Team Falcon	2009	Hàn Quốc	25.419			Chemical IMO II, epoxy coated, DD due 02/2022, SS 01/2024
Team Hawk	2008	Hàn Quốc	25.385			Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 06/2023
Mid Osprey	2006	Nhật	19.969		12	Old sale (10/2021), BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 12/2021
Mid Falcon	2006	Nhật	19.969		12	Old sale (10/2021), BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 12/2021
As Omaria	2007	Nhật	19.974		11	Old sale (09/2021), chemical IMO II, stainless steel, DD/SS 05/2022
As Olivia	2007	Nhật	19.981		11	Old sale (09/2021), chemical IMO II, stainless steel, DD/SS 07/2022
Celsius Macau	2006	Nhật	20.768	Trung Quốc	12	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 12/2021
Chem Wolverine	2006	Nhật	19.991	Hàn Quốc	9,8	Chemical IMO II, stainless steel, DD/SS due 11/2021, Greek owner

Crimson Ray	2006	Nhật	19.984	Hàn Quốc	12,5	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS 07/202
Ocean Clover	2019	Trung Quốc	23.500	Trung Quốc	18,4	Auction sale, BWTS fitted, Chemical IMO III, DD due 11/2021, SS 11/2024.
FSL London	2006	Nhật	19.966	Indonesian	10,2	Incl TC for 3-5 years, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 09/2021

Theo Báo cáo thị trường tuần 14/2022 của đơn vị này thì tàu dầu/hóa chất cỡ nhỏ dưới 20.000 DWT vẫn tiếp tục được săn đón. Giá bán tàu dạng này tuy chững lại trước các tin xấu của thị trường, song giá chưa có sự điều chỉnh rõ rệt, nhất là đối với tàu đóng Nhật/Hàn. Samudera Shipping Line của Indonesia mua tàu stainless steel, IMO II/III Saranga (20,938 DWT, đóng 2006 Nhật) với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Tàu hiện khai thác dưới tên mới Sinar Malahayati. Ngoài ra, tuần qua cũng ghi nhận tàu stainless steel, IMO II/III Songa Dream (19,807 DWT, đóng 2010 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn và máy lọc khí, hạn đà DD 04/2023, SS 02/2025) bán với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ. Pioneershipbroker cho biết các mức giá này là khá hợp lý so với thị trường, có thể lấy làm mốc tham khảo cho các tàu tương tự.

III. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ:

Thống kê thị trường cho thấy, giá mua bán tàu chở dầu/hóa chất được duy trì tương đối ổn định trong vòng 10 năm gần đây. Do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 nên có giảm ở một số thời điểm, tuy nhiên đang có xu hướng tăng trở lại do thị trường ấm lên. Do đó, đây là thời điểm tận dụng cơ hội để đầu tư, góp phần mang lại hiệu quả và giảm thiểu các rủi ro cho Dự án về dài hạn. Giá cước vận chuyển hiện đã có xu hướng tăng dần; có rất nhiều nhận định tăng giá là xu hướng ổn định trong các năm tiếp theo. Đầu tư mua tàu tại vùng giá thấp tương ứng với chi phí đầu tư ban đầu và fixcost thấp, khai thác tàu trong giai đoạn phục hồi và ổn định sẽ luôn được xem là thời điểm thuận lợi nhất để triển khai dự án đầu tư tàu đã qua sử dụng. Với một đội ngũ nhân sự có nhiều năm kinh nghiệm, hiện đang tư vấn quản lý cho các tàu dầu/hóa chất có tải trọng lớn, chi phí quản lý và vận hành khai thác tàu chở dầu/hóa chất do Công ty đầu tư phát sinh không lớn và chắc chắn sẽ có tính cạnh tranh so với các đơn vị khác khi cùng tiến vào lĩnh vực kinh doanh này.

Như vậy, Công ty nhận thấy việc đầu tư tàu dầu/hóa chất tại thời điểm này là phù hợp điều kiện thị trường, năng lực quản lý vận hành của Công ty, là thực sự cần thiết cho sự

phát triển và lớn mạnh của Công ty trên thị trường vận tải xăng dầu nói riêng và thị trường vận tải biển nói chung.

IV. LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ:

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

Công ty thực hiện so sánh ưu nhược điểm của các loại tàu có tải trọng trong khoảng trên như sau:

1. Loại tàu:

*** Tàu chở dầu sản phẩm thông thường (CPP):**

- Ưu điểm: Giá đầu tư ban đầu thấp, chi phí vận hành thấp hơn so với tàu chở hóa chất.
- Nhược điểm: Không chở được đa dạng mặt hàng nên giảm khả năng khai thác, giá thuê T/C thấp.

*** Tàu chở hóa chất (IMO 2, 3):**

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

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

2. Nơi đóng:

Tàu đóng tại Trung Quốc: Mặc dù có giá thành thấp hơn các tàu đóng ở Nhật Bản/Hàn Quốc/Châu Âu... nhưng chất lượng thấp, tình trạng kỹ thuật kém, thường hay hỏng hóc bất thường làm chi phí sửa chữa, bảo dưỡng, cung cấp vật tư có thể tăng lên đáng kể và khó dự báo trước được.

Tàu đóng ở Châu Âu: Chất lượng thiết bị có độ tin cậy cao, tuy nhiên giá thành cao, thiết bị lắp ráp trên tàu khi bị hư hỏng rất khó sửa chữa, thay mới với chi phí cao.

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

3. Tuổi tàu:

Tuổi tàu của Dự án tại Báo cáo nghiên cứu khả thi này đề xuất là từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi đáp ứng điều kiện theo đúng quy định hiện hành của nhà nước (Bộ luật Hàng hải

2015, Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ban hành ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020).

4. Đặc tính kỹ thuật:

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

- Tàu có thiết kế về hầm hàng coated: Tùy theo loại sơn và thiết kế được sử dụng mà danh sách loại hàng được Đăng kiểm phê duyệt theo giấy chứng nhận COF (Certificate of Fitness), vì vậy danh sách hàng hóa cho loại tàu coated khá hạn chế. Bên cạnh đó, tuổi thọ của lớp sơn hầm hàng thường là khoảng 10 năm thì bắt đầu lão hóa, cần phải sơn lại khi tàu từ 10 - 15 năm. Sau khi sơn lại thì chất lượng bề mặt hầm hàng thường khó đồng nhất và chi phí sơn hầm hàng rất lớn (khoảng 600 -800 ngàn USD nếu làm tại Trung Quốc, khoảng 1 triệu - 1,2 triệu USD nếu làm tại Trung Đông). Mỗi lần sửa chữa docking thì mất thời gian nhiều hơn nếu có sơn hầm hàng.
- Tàu có thiết kế hầm hàng stainless steel: Loại tàu này có nhiều ưu điểm hơn tàu coated, danh sách COF sẽ nhiều loại hàng hơn. Trong thời gian sử dụng không cần phải sơn lại hầm hàng, việc rửa hầm sẽ tiến hành nhanh hơn, tiết kiệm chi phí vận hành, sửa chữa bảo dưỡng định kỳ rất lớn.
- Để tiếp tục tham gia hơn nữa vào thị trường quốc tế thì lựa chọn loại tàu coated là không phù hợp cho việc khai thác tàu của công ty sau khi đầu tư, do công ty không tập trung vào khai thác chuyên tuyến hay chuyên dụng một loại hóa chất nào trên thị trường mà sẽ tăng cường đa dạng hóa các mặt hàng chuyên chở.
- Qua phân tích đặc tính của 02 loại tàu trên và từ kinh nghiệm quản lý vận hành tàu dầu, tàu hóa chất cho chủ tàu cho thấy, tàu hóa chất có ưu điểm kỹ thuật hơn, chi phí bảo dưỡng sửa chữa hầm hàng thấp hơn, chủng loại hàng hóa vận chuyển đa dạng hơn.

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

Các thông số kỹ thuật cơ bản của tàu:

STT	Nội dung	Thông số
1.	Trọng tải tàu (Ship size)	19.000 - 25.000 DWT
2.	Tuổi tàu (Vessel age)	Từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi
3.	Nơi đóng (Where built)	Nhật Bản/Hàn Quốc
4.	Đăng kiểm (Class)	IACS
5.	Loại tàu (Type of vessel)	Oil/Chemical tanker
6.	Loại hầm hàng (Type of Cargo tanks)	Stainless Steel
7.	Loại kết slop (Type of Slop tanks)	Stainless Steel
8.	Số kết hàng (Number of cargo tanks (include slop))	Min 14 tanks

STT	Nội dung	Thông số
9.	IMO Class	IMO 2, IMO 3
Các tàu có lịch sử sự cố hoặc tai nạn ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình trạng kỹ thuật, an toàn hoạt động của tàu sẽ không được xem xét.		

V. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ CỦA DỰ ÁN:

1. Tổng mức đầu tư của dự án:

Tàu dầu/hóa chất loại Stainless Steel có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT xuất xứ tại Nhật Bản/Hàn Quốc/EU từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi gần đây được giao dịch với mức giá từ 11 đến 17 triệu USD, tùy thuộc vào điều kiện giao tàu, cờ tàu, thời gian đến kỳ dock tiếp theo. Công ty dự kiến sẽ tìm kiếm và đầu tư tàu với mức giá khoảng 14 triệu USD. Như vậy, tổng mức đầu tư ban đầu của dự án như sau:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	GIÁ TRỊ
1	Giá mua tàu dự kiến, đã bao gồm CP lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast	USD	14.000.000
2	Thuế nhập khẩu 2%	USD	280.000
3	Lệ phí trước bạ	USD	22.000
4	Chi phí khác (đăng kiểm, giao nhận,...)	USD	200.000
5	Dự kiến tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	14.502.000
6	VAT (=10%*(Giá mua + Thuế nhập khẩu))	USD	1.428.000
7	Tổng mức đầu tư	USD	15.930.000


Tổng giá trị đầu tư là: 15.930.000 USD tương đương khoảng 379,134 tỷ đồng.

Ghi chú: Tùy thuộc vào tình hình thực hiện đầu tư thực tế (con tàu chào, cờ tàu, tuổi tàu, địa điểm nhận tàu, thời điểm tàu về Việt Nam để làm thủ tục nhập khẩu...) và phương án khai thác cụ thể, giá mua tàu và thuế suất thuế GTGT có thể điều chỉnh cho phù hợp, tuy nhiên không vượt Tổng mức đầu tư của dự án và đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả dự án.

2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Với Phương án khai thác và hiệu quả đầu tư được xây dựng, nhằm tối đa hóa lợi nhuận cho cổ đông, giúp Ban điều hành chủ động hơn trong việc xoay vòng nguồn tiền phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh, Công ty lựa chọn nguồn vốn để đầu tư cho dự án là 100% vốn chủ sở hữu.

Để bổ sung vốn đầu tư tàu và đảm bảo nguồn vốn lưu động cho Công ty, căn cứ dự kiến dòng tiền từ thời điểm hiện tại tới cuối năm, Công ty dự kiến phát hành thêm cổ phiếu huy động bổ sung từ cổ đông hiện hữu số tiền: 184.000.000.000 đồng.

Với phương án này, Bảng cân đối dòng tiền để đầu tư tàu được tính toán như sau: 

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Các chỉ tiêu	01/04/2022-31/12/2022
1	Số dư tiền đầu kỳ	3.773
2	Các khoản thu, chi từ hoạt động SXKD	165.296
	- Thu tiền khách hàng	406.442
	- Chi trả Chi phí SXKD	(241.146)
3	Các khoản thu, chi từ hoạt động tài chính và hoạt động khác (Trừ lãi vay)	44.000
	- Thu	44.000
	- Chi	
4	Thu, chi của hoạt động đầu tư	(222.378)
	- Huy động từ chủ sở hữu	184.000
	- Chi đầu tư	(379.134)
	- Hoàn trả gốc vay, lãi vay	(540)
5	Số dư cuối kỳ	17.395

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

1. Phương án khai thác:

Cho thuê tàu định hạn đang là phương thức được nhiều chủ tàu Việt Nam lựa chọn bởi sự an toàn và thuận tiện. Trong hình thức khai thác này, tổ chức chuyên môn hoá cao hơn, phân chia trách nhiệm rõ ràng, khắc phục được sự cạnh tranh bất bình đẳng theo kiểu "cá lớn nuốt cá bé". Chủ tàu dành toàn bộ thời gian để quản lý tàu của mình và chịu các chi phí liên quan đến việc vận hành và duy trì khả năng đi biển của tàu như chi phí thuyền viên bao gồm lương, tiền ăn và nước ngọt, chi phí bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I), chi phí dầu nhờn chạy máy chính và các máy đèn hoặc cầu, chi phí sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn, chi phí vật tư phụ tùng dự trữ, tài liệu và các chi phí quản lý, đăng kiểm, thông tin liên lạc... Người thuê tàu chịu trách nhiệm khai thác tàu và chịu toàn bộ các chi phí về tiền nhiên liệu tiêu thụ, tất cả các khoản chi phí cảng phí, đại lý, xếp dỡ, phí cầu bến...

Phương thức cho thuê tàu định hạn cũng là phương thức giúp Công ty tập trung và phát huy được tối đa thế mạnh của mình với nhiều năm làm công tác quản lý tàu, tư vấn quản lý tàu cho các chủ tàu.

Vì vậy, Công ty lựa chọn hình thức cho thuê Time charter làm cơ sở tính toán hiệu quả trong suốt vòng đời dự án, việc này để tiện so sánh với các thống kê giá cước đối với thị trường vận tải quốc tế (thống kê theo TCE).

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



- Giá cho thuê định hạn: Do đặc thù của ngành vận tải biển có giá cước/giá cho thuê tàu chịu tác động bởi nhiều yếu tố địa chính trị, các nhà phân tích chuyên ngành đều không đưa ra các dự báo dài hạn mà chỉ dự báo trong ngắn hạn thông thường từ 02 - 03 năm. Vì vậy, các dự án đầu tư tàu thường lấy giá tính doanh thu theo số liệu thống kê bình quân của các năm gần nhất, có tham khảo dự báo chuyên gia và áp dụng tỷ lệ dự phòng theo kinh nghiệm. Theo báo cáo thống kê của Clarksons thì giá cho thuê định hạn thời hạn 01 năm của tàu vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất có trọng tải 19.999 DWT Stainless Steel theo thống kê bình quân của giai đoạn 2012 - 2020 là 13.781 USD/ngày. Tham khảo thực tế khai thác của các chủ tàu thì mức cước này trong năm 2021 và đầu năm 2022 bình quân là 13.000 USD/ngày và đang có xu hướng tăng trở lại do những căng thẳng chính trị giữa Nga và Ukraina. Trên cơ sở nhận định thị trường, Công ty lựa chọn giá cho thuê định hạn đưa vào tính toán năm đầu tiên trong giai đoạn đến 15 tuổi là 13.000 USD/ ngày, sau đó giá cho thuê tính toán sẽ tiếp tục giảm thêm 5% cho giai đoạn từ 16 - 20 tuổi, giảm tiếp 5% cho giai đoạn từ 21 - 25 tuổi (chưa trừ chi phí môi giới khoảng 2,5%).

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

- Doanh thu trong năm được tính như sau:

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

Qua các báo cáo và nghiên cứu thị trường, trong trường hợp tàu phải khai thác spot ngắn hạn, Công ty có thể xem xét khai thác tuyến từ Vùng Vịnh đi Ấn Độ/Trung Quốc/Đông Nam Á và chở dầu sản phẩm/dầu cò từ ĐNA về lại Ấn Độ/Maldives/Trung Đông hoặc vận chuyển dầu sản phẩm kết hợp hóa chất trong khu vực Trung Đông hoặc từ Trung Đông đi Biển Đỏ/Đông Phi hoặc về chạy cho các nhà máy lọc hóa dầu trong nước.

2. Giá trị thanh lý tàu:

Theo các cập nhật, báo cáo thống kê về giá tàu thanh lý của các nhà môi giới hàng đầu như Clarkson Researchs, Athennia Shipbrokers đối với loại tàu dầu/hóa chất tại các thị trường phá dỡ hàng đầu là Pakistan, Bangladesh và Ấn Độ từ năm 2010 và giá tàu thanh lý bình quân giai đoạn 10 năm (2010 - 2020) cụ thể như sau:

Năm	010	011	012	013	014	015	016	017	018	019	020
Thị trường Bangladesh											
Tanker	20	20	10	30	55	95	95	35	25	90	15
Giá bình quân giai đoạn (2010 - 2020), ĐV USD/LTD											08

Thị trường Ấn Độ											
Oil/ Chemical	95	85	30	40	60	05	90	35	25	60	05
Giá bình quân 10 năm (2010 - 2020), ĐV USD/LTD											12

Nguồn Clarkson, Athennia Shipbroker, Sunscot HK 2020

Theo số liệu thống kê trên, giá sắt thép thanh lý bình quân giai đoạn 2010 - 2020 là 408 - 412 USD/LTD. Tuy nhiên, để đảm bảo tính thận trọng trong xây dựng Báo cáo chấp thuận chủ trương đầu tư tàu và thời điểm thu hồi của dự án, với giá sắt vụn thanh lý áp dụng cho dự án được tính với giá thanh lý 400 USD/LDT nhân với trọng tải tịnh (lightship) của tàu.

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

3. Chi phí của dự án:

3.1 Chi phí hoạt động (Opex):

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định hàng năm ước tính là 3.863 USD/ngày bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhờn, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

STT	Hạng mục	Ngân sách (USD)			Ghi chú
		Năm	Tháng	Ngày	
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	640.300	53.358	1.754	
1.1	Chi phí lương	520.000	43.333	1.425	22 thuyền viên
1.2	Chi phí thay ca + khác ...	40.000	3.333	110	
1.3	Chi phí ăn ca	80.300	6.692	220	10 USD/người/ ngày x 22 người
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG, SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	180.000	15.000	493	
2.1	Vật tư, phụ tùng	120.000	10.000	329	
2.2	Sửa chữa, bảo dưỡng & kiểm định	60.000	5.000	164	
2.3	Đăng kiểm		0	0	

3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	160.000	13.333	438	Dock 400k USD/lần
4	THIẾT BỊ AN TOÀN, BẢO HỘ, ẮN PHẨM HÀNG HẢI, CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	66.000	5.500	181	
4.1	Sửa chữa, Bảo dưỡng: TB an toàn, TBHH, TTLL. Cung cấp bảo hộ lao động & ắn phẩm HH...	41.000	3.417	112	
4.2	Cước thông tin liên lạc của tàu	25.000	2.083	68	
5	DẦU NHỒN (LO)	120.000	10.000	329	
6	BẢO HIỂM	158.200	13.183	433	
6.1	Bảo hiểm thân tàu (H&M)	51.200	4.267	140	
6.2	Bảo hiểm thuyền viên	10.500	875	29	
6.3	Bảo hiểm TNDS (P&I)	96.500	8.042	264	
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	85.500	7.125	234	
7.1	Phí quản lý	50.000	4.167	137	
7.2	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro, an ninh và vetting tàu.	30.000	2.500	82	
7.3	Phí đào tạo thuyền viên	5.500	458	15	
TỔNG OPEX		1.410.000	117.500	3.863	

3.2 Chi phí vốn (Capex):

Với mức giá 14 triệu USD, Công ty có thể mua được tàu dự kiến đầu tư có tuổi từ 12 tuổi đến dưới 15 tuổi. Để đảm bảo nguyên tắc thận trọng, Công ty lựa chọn tính toán hiệu quả kinh tế trong Báo cáo nghiên cứu khả thi này trên giả thuyết tàu 14 tuổi và thời gian khai thác là 11 năm.

Như vậy, chi phí vốn của dự án được tính toán như sau:

- Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 14.502.000 USD.
- Thời gian khấu hao = thời gian khai thác: 11 năm.
- Chi phí khấu hao/ năm = 14.502.000 USD /11 năm = 1.318.364 USD.
- Chi phí khấu hao/ngày = 1.318.364 USD/365 ngày = 3.612 USD.

4. Suất chiết khấu của dự án:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kì vọng là 10%/năm.
- Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 100%. *lưu*

- Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển và tàng trữ dầu khí: 1%.
- Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 1% + 10% = 11%.

5. Tổng hợp các thông số tính toán của dự án:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	GIÁ TRỊ	GHI CHÚ
I	THÔNG SỐ ĐẦU TƯ			
1	Tổng giá trị đầu tư (bao gồm VAT)	USD	15.930.000	
	Trong đó: Giá trị đầu tư ban đầu (chưa bao gồm VAT)	USD	14.502.000	
	VAT của dự án	USD	1.428.000	
2	Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:			
	- Vốn vay NH	USD	0	
	- Vốn chủ sở hữu	USD	15.930.000	
3	Lãi suất vay ngân hàng	%/năm	0,0%	
4	Kỳ trả nợ gốc	kỳ/năm	0,00	
5	Chi phí chênh lệch tỷ giá gốc vay ngoại tệ	%/năm	0,0%	
6	Suất chiết khấu dự án	%	11,0%	
7	Tuổi tàu tạm tính	Năm	14	
8	Vòng đời khai thác tàu	Năm	25	
9	Số năm khai thác	Năm	11	
10	Số ngày khai thác trung bình trong năm			
	Dưới 15 tuổi	Ngày/Năm	335	
	Từ 16 - 20 tuổi	Ngày/Năm	347	
	Từ 21 - 25 tuổi	Ngày/Năm	344	
	Ngày dừng sửa chữa trong năm có IS/SS	Ngày/Năm	25	
11	Thời gian khấu hao	Năm	11	
12	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20%	
II	DOANH THU			
1	Giá cho thuê định hạn TC (khai thác quốc tế)			
	Dưới 15 tuổi	USD/ngày	13.000	
	Từ 16 - 20 tuổi (giảm 5%)	USD/ngày	12.350	
	Từ 21 - 25 tuổi (giảm 5%)	USD/ngày	11.730	

mm

2	Giá bán thanh lý tàu (400 USD x 5.200 LDT)	USD	2.080.000	
III	CHI PHÍ			
1	Chi phí hoạt động Opex (vật tư, phụ tùng, sửa chữa, thuyền viên, bảo hiểm, ...) khai thác tuyến quốc tế			
	Dưới 15 tuổi	USD/ngày	3.863	bình quân
	Từ 16 - 20 tuổi (tăng 5%)	USD/ngày	4.056	bình quân
	Từ 21 - 25 tuổi (tăng 5%)	USD/ngày	4.259	bình quân
2	Chi phí vốn Capex (năm thứ nhất)	USD/ngày	3.612	

me

6. Bảng tính toán hiệu quả của dự án:

Trên cơ sở các thông số tính toán dự án như trên, ta có Bảng tính toán hiệu quả dự án trong thời gian khai thác 11 năm như sau:

Triều đầu	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Năm dự án	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Vốn đầu tư (chưa VAT)	14.502.000											
Vốn đầu tư của CSH	14.502.000											
Vốn vay NH (70% giá mua tài)	0											
Tuyến khai thác	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU		4.246.125	4.274.644	4.274.644	4.274.644	4.274.644	4.033.819	4.002.863	3.774.128	4.002.863	4.002.863	5.968.495
1.1. Doanh thu khai thác		4.246.125	4.274.644	4.274.644	4.274.644	4.274.644	4.033.819	4.002.863	3.774.128	4.002.863	4.002.863	3.888.495
1.2. TCE (USD/ngày)		12.675	12.041	12.041	12.041	12.041	12.041	11.437	11.437	11.437	11.437	11.437
1.3. Số ngày khai thác trong năm		335	355	355	355	355	355	350	350	330	340	340
1.4. Thu hồi cuối dự án												2.080.000
II. CHI PHÍ												
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)	4.008	2.728.364	2.798.864	2.798.864	2.798.864	2.798.864	1.480.500	1.554.525	2.872.889	2.872.889	1.554.525	1.554.525
2.1.1. Số ngày trong năm		365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)		3.863	4.056	4.056	4.056	4.056	4.056	4.259	4.259	4.259	4.259	4.259
2.2. Chi phí Capex		1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364
2.2.1. Chi phí khấu hao		1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364	1.318.364
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn												
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND												
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)		3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ		1.517.761	1.475.780	1.475.780	1.234.955	1.475.780	1.234.955	1.129.974	1.129.974	901.239	1.129.974	3.095.606
3.1. Thuế TNDN (20%)		303.552	295.156	295.156	246.991	295.156	246.991	225.995	225.995	180.248	225.995	619.121
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ		1.214.209	1.180.624	1.180.624	987.964	1.180.624	987.964	903.979	903.979	720.991	903.979	2.476.485
LNST (USD/ngày)		3.327	3.235	3.235	2.707	3.235	2.707	2.477	2.477	1.975	2.477	6.785
V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN												
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu	(14.502.000)											
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)		1.410.000	1.480.500	1.480.500	1.480.500	1.480.500	1.480.500	1.554.525	1.554.525	1.554.525	1.554.525	1.554.525
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án		2.836.125	2.794.144	2.794.144	2.553.319	2.794.144	2.553.319	2.448.338	2.219.603	2.448.338	2.448.338	4.413.970
5.4. Dòng tiền thuần của dự án		(14.502.000)	2.532.573	2.498.988	2.306.328	2.498.988	2.306.328	2.222.343	2.039.355	2.222.343	2.222.343	3.794.849
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu		(14.502.000)	(11.969.427)	(9.470.440)	(4.665.124)	(2.166.136)	140.191	2.362.534	4.584.877	6.624.232	8.846.574	12.641.423
5.6. Dòng tiền chiết khấu		11,0%	2.281.597	2.028.234	1.827.238	1.519.250	1.483.028	1.070.410	964.333	797.234	782.675	1.204.042
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu		(14.502.000)	(12.220.403)	(10.192.168)	(8.364.930)	(6.845.681)	(5.362.653)	(3.059.186)	(2.094.853)	(1.297.618)	(514.944)	689.098
5.8. Hiện giá dòng tiền sau chiết khấu			689.098									
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR			12,04%									
5.10. Hiệu số thu chi (B/C)												
5.11. Thời gian hoàn vốn chiết khấu			10,43									

7. Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án	Ghi chú
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	15.930.000	
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	14.502.000	
	Trong đó, giá mua tàu	USD	14.000.000	
	Thuế nhập khẩu, chi phí khác	USD	502.000	
3	Tổng doanh thu	USD	46.888.904	
4	Tổng chi phí	USD	31.087.125	
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	15.801.779	
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	12.641.423	
7	Hiệu quả đầu tư của dự án			
	- NPV (i=11%)	USD	689.098	
	- IRR	%	12,04%	
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	10,43	

Nhận xét: Dự án có các chỉ tiêu NPV = 689.098 USD > 0 và IRR = 12,04% > tỷ suất chiết khấu chứng tỏ dự án đạt được tính khả thi về hiệu quả tài chính.

VII. PHÂN TÍCH RỦI RO VÀ ĐỘ NHẠY CỦA DỰ ÁN:

1. Rủi ro về thị trường đầu ra:

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

2. Rủi ro về giá cước:

Đây có thể là rủi ro lớn nhất đối với dự án tuy nhiên với tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường trong những năm tới thì kế hoạch giá cước của dự án là khá thận trọng với mức giá cho thuê TC trong giai đoạn đầu dự án trong khoảng 13.000 USD/ngày tương đương 94% so với giá cước trung bình giai đoạn 2012 - 2020, doanh thu tiếp theo được tính toán giảm 05% so với mỗi mức tuổi tàu từ giai đoạn 16 - 20 tuổi và 21 - 25 tuổi. Trường hợp giá cước vẫn diễn biến xấu và thấp hơn mức dự kiến như trong dự án thì Chủ đầu tư bằng kinh nghiệm quản lý và khai thác tàu của mình sẽ thực thi các giải pháp nhằm tiết kiệm tối đa chi phí của dự án như chi phí thuyền viên, chi phí bảo trì bảo dưỡng, chi phí vật tư tiêu hao, chi phí bảo hiểm, chi phí lãi vay, chi phí quản lý...

để đảm bảo dự án vẫn có hiệu quả hoặc giảm thiểu tối đa những thua lỗ để vượt qua giai các đoạn khó khăn.

3. Rủi ro về giá tài:

Một rủi ro có khả năng xảy ra cao đối với dự án là sự biến động giá tài và theo đó dẫn đến biến động về tổng mức đầu tư của dự án. Giá tài hiện đang có xu hướng tăng lên cùng với sự cải thiện trong giá cước vận chuyển trên thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải dầu/hóa chất nói riêng. Tuy nhiên, mặc dù giá cước có xu hướng tăng nhưng một số chủ tàu có nhu cầu bán tàu sau khi kết thúc hợp đồng cho thuê Time charter hiện tại, nên dự báo thị trường mua bán tàu trong thời gian tới sẽ sôi động trở lại, do vậy, xác suất để giá tài tăng mạnh là tương đối thấp, chưa kể đến áp lực cơ cấu lại đội tàu của các chủ tàu khi phải đáp ứng các yêu cầu của công ước quốc tế liên quan đến hệ thống quản lý nước dằn, hệ thống xử lý khí thải động cơ chính của tàu dẫn đến các chủ tàu sẽ có xu hướng bán tàu cao tuổi để chuyển sang tàu trẻ tuổi hơn.

4. Rủi ro về lãi suất vay vốn:

Dự án được đầu tư 100% bằng vốn chủ sở hữu nên không có rủi ro về lãi suất vay vốn.

5. Rủi ro về tỷ giá:

Do việc mất giá của đồng VND đối với đồng USD vẫn diễn ra theo xu hướng tăng đều hàng năm nên với dự án đầu tư 100% bằng vốn chủ sở hữu sẽ chịu ít rủi ro về tỷ giá do không gánh chịu áp lực trả nợ bằng đồng USD. Với phương án khai thác tuyến quốc tế là chủ yếu, nguồn thu của dự án là USD (tàu khai thác tuyến quốc tế) nên công ty có khả năng chịu rủi ro về tỷ giá nếu đồng VND tăng giá so với đồng USD, tuy nhiên khả năng xảy ra trong dài hạn là rất thấp và nếu trong ngắn hạn có xảy ra thì mức tăng cũng không nhiều, không thực sự ảnh hưởng đến hiệu quả của toàn bộ dự án.

6. Phân tích độ nhạy của dự án:

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

- Khi giá cước cho thuê TC thay đổi:

Các chỉ tiêu		Cước cho thuê TC thay đổi						
		95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
NPV	689.098	(1.308.088)	(517.717)	289.233	689.098	1.520.718	2.788.916	4.991.364
IRR	12,04%	8,97%	10,21%	11,44%	12,04%	13,28%	15,13%	18,24%
NPV	689.098	(1.308.088)	(517.717)	289.233	689.098	1.520.718	2.788.916	4.991.364

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

- Khi giá mua tàu thay đổi đồng thời giá cước cho thuê TC cũng thay đổi:

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
NPV	689.098	95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
Khi giá mua tàu thay đổi	93%	(421.288)	369.083	1.176.032	1.575.898	2.407.518	3.675.715	5.878.163
	95%	(674.660)	115.711	922.661	1.322.527	2.154.147	3.422.344	5.624.792
	97%	(928.031)	(137.660)	669.289	1.069.155	1.900.775	3.168.973	5.371.421
	100%	(1.308.088)	(517.717)	289.233	689.098	1.520.718	2.788.916	4.991.364
	103%	(1.688.145)	(897.774)	(90.824)	309.042	1.140.662	2.408.859	4.611.307
	105%	(1.941.516)	(1.151.145)	(344.196)	55.670	887.290	2.155.488	4.357.936
	107%	(2.194.887)	(1.404.516)	(597.567)	(197.701)	633.919	1.902.116	4.104.564

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
IRR	12,04%	95%	97%	99%	100%	102%	105%	110%
Khi giá mua tàu thay đổi	93%	10,31%	11,60%	12,89%	13,53%	14,83%	16,77%	20,05%
	95%	9,91%	11,19%	12,46%	13,09%	14,37%	16,28%	19,51%
	97%	9,53%	10,78%	12,04%	12,66%	13,92%	15,81%	18,99%
	100%	8,97%	10,21%	11,44%	12,04%	13,28%	15,13%	18,24%
	103%	8,45%	9,66%	10,87%	11,46%	12,67%	14,48%	17,53%
	105%	8,11%	9,30%	10,50%	11,08%	12,28%	14,07%	17,07%
	107%	7,78%	8,96%	10,14%	10,72%	11,90%	13,66%	16,63%

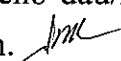
➔ Như vậy khi giá mua tàu tăng 5% nếu doanh thu không giảm thì dự án vẫn có hiệu quả

➔ Khi giá cước giảm 1% nếu giá mua tàu không tăng thì dự án vẫn có hiệu quả.

VIII. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

Căn cứ đánh giá tình hình thị trường vận tải biển thời gian 2022-2025, căn cứ định hướng phát triển của Công ty, việc đầu tư đội tàu là yêu cầu bắt buộc để tận dụng tối đa thời cơ thị trường cũng như xây dựng thương hiệu và vị thế của Công ty.

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

Do vậy, Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua Báo cáo nghiên cứu khả thi “Dự án đầu tư tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT” như được trình bày ở trên. 

Kính trình./.

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 27 tháng 04 năm 2022

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp



TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt Phương án Phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2022

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 được thông qua ngày 26/11/2019, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C;

Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét Phương án tăng vốn điều lệ năm 2022 với một số chỉ tiêu cụ thể như sau:

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

Chi tiết như Phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2022 đính kèm.

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH CỔ PHIẾU TẶNG VỐN ĐIỀU LỆ NĂM 2022

1. Căn cứ pháp lý:

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

2. Điều kiện pháp lý:

Căn cứ Điều 15 Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 và Điều 13 Nghị định 155/2020/NĐ-CP của Chính phủ quy định về điều kiện chào bán cổ phiếu ra công chúng của cổ đông công ty đại chúng như sau:

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



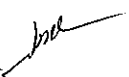
[Handwritten signature]

được phân phối hết của tổ chức phát hành, phát hành tăng vốn từ nguồn vốn chủ sở hữu, phát hành để hoán đổi, hợp nhất, sáp nhập doanh nghiệp;

- Đối với đợt chào bán ra công chúng nhằm mục đích huy động phần vốn để thực hiện dự án của tổ chức phát hành, cổ phiếu được bán cho các nhà đầu tư phải đạt tối thiểu là 70% số cổ phiếu dự kiến chào bán. Tổ chức phát hành phải có phương án bù đắp phần thiếu hụt vốn dự kiến huy động từ đợt chào bán để thực hiện dự án.

Công ty dự kiến phát hành cổ phiếu để tăng vốn thêm 184 tỷ đồng để bổ sung vốn đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải 19.000 DWT đến 25.000 DWT. Căn cứ số liệu về tình hình tài chính của Công ty tại các Báo cáo tài chính đã được kiểm toán năm 2021 và các năm trước đó, về mặt pháp lý, sau khi có ý kiến chấp thuận của ĐHCĐ thông qua phương án, Công ty có đủ điều kiện để triển khai phương án phát hành cổ phiếu để tăng vốn trên.

3. Phương án tăng vốn:

- Tổ chức phát hành: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
- Mã cổ phiếu : PCT
- Loại cổ phần phát hành : cổ phần phổ thông
- Mệnh giá cổ phần : 10.000 đồng/cổ phần
- Đối tượng phát hành : cổ đông hiện hữu của PCT có tên trong danh sách cổ đông tại thời điểm chốt danh sách cổ đông.
- Tổng số cổ phần đã phát hành : 23.000.000 cổ phần
- Tổng số cổ phần dự kiến phát hành : 18.400.000 cổ phần
- Tổng giá trị dự kiến phát hành theo mệnh giá: 184.000.000.000 đồng
- Đối tượng phát hành: Cổ đông hiện hữu của PCT có tên trong danh sách tại ngày chốt danh sách cổ đông được hưởng quyền.
- Phương thức chào bán: Chào bán cho cổ đông hiện hữu theo phương thức thực hiện quyền mua.
- Ngày chốt danh sách cổ đông được hưởng quyền: sẽ lựa chọn thời điểm thích hợp trong năm 2022 căn cứ theo tình hình thị trường, hoạt động của PCT và đảm bảo các quy định hiện hành.
- Tỷ lệ thực hiện quyền: Tỷ lệ thực hiện quyền mua cho cổ đông hiện hữu được tính toán trên nguyên tắc đảm bảo tất cả cổ đông hiện hữu sẽ được phân bổ quyền như nhau. Đại hội đồng cổ đông ủy quyền cho Hội đồng quản trị tính toán tỷ lệ thực hiện quyền mua cho cổ đông hiện hữu phù hợp với khối lượng cổ phần dự kiến phát hành là 18.400.000 cổ phần.
- Phương án làm tròn, phương án xử lý cổ phiếu lẻ phát sinh: số cổ phiếu phát hành thêm để tăng vốn cổ phần sẽ được làm tròn xuống đến hàng đơn vị, số cổ phiếu lẻ hàng thập phân sẽ được hủy bỏ.
- Giá dự kiến phát hành: 10.000 đồng/cổ phần 

- Tổng số tiền dự kiến thu được từ đợt phát hành: 184.000.000.000 đồng
- Phương thức thực hiện góp vốn: Bằng tiền
- Thời gian dự kiến phát hành: Sau khi được chấp thuận từ UBCKNN, dự kiến trong Quý 3/2022

- Căn cứ xác định giá chào bán:

Giá chào bán được tính toán dựa trên giá trị sổ sách, mệnh giá cổ phiếu và giá thị trường (có đánh giá mức độ pha loãng cổ phần dự kiến sau phát hành).

- Mệnh giá cổ phiếu: 10.000 đồng/cổ phiếu.
- Giá trị sổ sách tại thời điểm 31/03/2022:

STT	Khoản mục	Giá trị
1	Vốn chủ sở hữu	302.739.616.033 đồng
2	Số cổ phần đang lưu hành tại 31/3/2022	23.000.000
3	Giá trị sổ sách 1 cổ phần (đồng/cổ phần)	13.163 đồng

- Giá thị trường: Bình quân giá đóng cửa cổ phiếu PCT từ 1/1/2022 đến 21/04/2022 là 9.312 đồng.
- Bình quân giữa giá thị trường và giá trị sổ sách là 11.238 đồng.

Hiện tại, mặc dù Giá thị trường của cổ phiếu PCT đang ở mức dưới 10.000 đồng/ cổ phần, tuy nhiên Công ty nhận định đây là do điều chỉnh chung của thị trường, chưa phản ánh đúng giá trị của cổ phiếu PCT hiện tại. Hiện tại Công ty đang xây dựng và triển khai các kế hoạch đầu tư, kinh doanh cho năm 2022 và các năm tiếp theo trong điều kiện thị trường vận tải biển đã có dấu hiệu phục hồi rõ rệt, đặc biệt là vận tải dầu, khí, hóa chất.

Căn cứ nhu cầu huy động vốn và đánh giá chung về thị trường, HĐQT xin đề xuất giá chào bán 10.000 đồng/cổ phiếu.

- Mức độ pha loãng của cổ phiếu dự kiến sau phát hành:

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

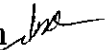
- * Pha loãng giá Cổ phiếu;

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

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

Trong đó:

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

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

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

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

* Rủi ro pha loãng EPS:

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

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

Trong đó:

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

Y: Số lượng cổ phiếu phát hành thêm

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

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

* Pha loãng về giá trị sổ sách:

Sau khi hoàn thành đợt phát hành, giá trị sổ sách của mỗi cổ phần Công ty sẽ bị thay đổi trong trường hợp phát hành thấp hơn giá trị sổ sách mỗi cổ phần tại thời điểm phát hành.

* Về tỷ lệ nắm giữ và quyền biểu quyết:

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

4. Mục đích phát hành:

Bổ sung vốn đầu tư 01 tàu chở dầu/hóa chất trọng tải từ 19.000 DWT đến 25.000 DWT theo kế hoạch đầu tư của Công ty.

5. Phương án bù đắp phần thiếu hụt vốn dự kiến huy động:

- Tỷ lệ chào bán thành công dự kiến: 100%.

- Công ty sẽ thực hiện tăng vốn điều lệ theo đúng số tiền thực tế huy động được. Trong trường hợp kết thúc thời gian chào bán theo quy định, Công ty không chào bán hết số Cổ phiếu như đăng ký, số tiền thu được từ đợt phát hành không đủ theo đúng dự kiến, để thực hiện đầu tư tàu theo kế hoạch đã được Đại hội cổ đông thông qua, tùy tình hình thực tế, ĐHĐCĐ ủy quyền cho HĐQT thực hiện các giải pháp như sau:

✓ Xin gia hạn đợt chào bán để tiếp tục chào bán nốt số cổ phiếu còn lại.

✓ Tiến hành bổ sung nguồn vốn còn thiếu thông qua các hình thức khác như vay ngân hàng, phát hành trái phiếu doanh nghiệp.

6. Kết luận và kiến nghị:

Phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn để đầu tư tàu sẽ tăng cường năng lực và tận dụng được thế mạnh trong việc quản lý khai thác tàu của Công ty trong giai đoạn thị trường

vận tải biển đang phát triển. Để có cơ sở thực hiện, Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét phê duyệt:

- Phương án phát hành cổ phiếu để tăng vốn của Công ty như trên.
- Ủy quyền cho Hội đồng quản trị thực hiện các công việc sau:
 - Thực hiện các thủ tục pháp lý cần thiết theo quy định của pháp luật và xử lý các vấn đề phát sinh có liên quan để hoàn tất việc phát hành cổ phiếu để tăng vốn.
 - Thực hiện đăng ký chứng khoán niêm yết bổ sung tại Trung tâm lưu ký Chứng khoán Việt Nam (VSD); Thủ tục thay đổi niêm yết số cổ phiếu phát hành tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội (HNX) đối với số lượng cổ phần được phát hành.
 - Thực hiện việc sửa đổi, bổ sung Điều lệ liên quan đến việc thay đổi vốn điều lệ năm 2022 và đăng ký lại giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh theo quy định.

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

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 27 tháng 04 năm 2022

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH 



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp



TỜ TRÌNH

Về việc Phê duyệt Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2022

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

Căn cứ tình hình dịch bệnh và triển vọng phục hồi nền kinh tế nói chung và ngành vận tải biển nói riêng, Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam đề ra các chỉ tiêu kế hoạch chủ yếu năm 2022 như sau:

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2022
1	Tổng doanh thu	236.691
2	Lợi nhuận trước thuế	17.566
3	Lợi nhuận sau thuế	13.944
4	Nộp ngân sách Nhà nước	5.765


Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua kế hoạch hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2022.

Trân trọng kính trình.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH

Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt Kế hoạch chi trả cổ tức bằng cổ phiếu năm 2022

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14 được thông qua ngày 26/11/2019, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C;

Căn cứ kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty và kế hoạch kinh doanh trong thời gian tới, Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét kế hoạch chi trả cổ tức bằng cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu năm 2022 và Phương án phát hành với một số chỉ tiêu cụ thể như sau:

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

Chi tiết như Phương án phát hành cổ phiếu trả cổ tức năm 2022 đính kèm.

Kính trình Đại hội xem xét thông qua và ủy quyền cho Hội đồng quản trị tiến hành các thủ tục cần thiết để hoàn thành việc chi trả cổ tức bằng cổ phiếu nói trên.

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH CỔ PHIẾU TRẢ CỔ TỨC NĂM 2022

1. Căn cứ pháp lý:

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

2. Điều kiện pháp lý:

Căn cứ Điều 60 Nghị định 155/2020/NĐ-CP của Chính phủ về Điều kiện công ty đại chúng phát hành cổ phiếu để trả cổ tức như sau:

- Có phương án phát hành cổ phiếu để trả cổ tức được Đại hội đồng cổ đông thông qua.
- Có lợi nhuận sau thuế chưa phân phối căn cứ báo cáo tài chính năm gần nhất được kiểm toán bởi tổ chức kiểm toán được chấp thuận đủ để trả cổ tức.
- Có phương án xử lý phần lẻ cổ phần, cổ phiếu lẻ (nếu có) được Đại hội đồng cổ đông hoặc Hội đồng quản trị thông qua.

Công ty dự kiến Phát hành cổ phiếu để trả cổ tức từ nguồn lợi nhuận sau thuế chưa phân phối trên Báo cáo tài chính kiểm toán năm 2021 theo đúng quy định của pháp luật. Như vậy, về mặt pháp lý, sau khi có ý kiến chấp thuận của ĐHĐCĐ thông qua phương án, Công ty có đủ điều kiện để triển khai phương án trả cổ tức bằng cổ phiếu.

3. Chi tiết phương án phát hành

- Tổ chức phát hành: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và hóa chất Việt Nam.
- Mã cổ phiếu : PCT.
- Loại cổ phần phát hành : cổ phần phổ thông.
- Mệnh giá cổ phần : 10.000 đồng/cổ phần.
- Đối tượng phát hành : cổ đông hiện hữu của PCT có tên trong danh sách cổ đông tại thời điểm chốt danh sách cổ đông.
- Tổng số cổ phần đã phát hành : 23.000.000 cổ phần.
- Tổng số cổ phần dự kiến phát hành : 4.600.000 cổ phần. *mm*



- Tổng giá trị dự kiến phát hành theo mệnh giá: 46.000.000.000 đồng.
- Đối tượng phát hành: Cổ đông hiện hữu của PCT có tên trong danh sách tại ngày chốt danh sách cổ đông được hưởng quyền.
- Ngày chốt danh sách cổ đông được hưởng quyền: sẽ lựa chọn thời điểm thích hợp trong năm 2022 căn cứ theo tình hình thị trường, hoạt động của PCT và đảm bảo các quy định hiện hành.
- Tỷ lệ thực hiện: 20% trên tổng số cổ phần đã phát hành tại thời điểm hiện tại. Tỷ lệ thực hiện quyền thực tế cho cổ đông hiện hữu tại thời điểm chốt danh sách được tính toán trên nguyên tắc đảm bảo tất cả cổ đông hiện hữu sẽ được phân bổ quyền như nhau. Đại hội đồng cổ đông ủy quyền cho Hội đồng quản trị tính toán tỷ lệ thực hiện quyền cho cổ đông hiện hữu phù hợp với khối lượng cổ phần dự kiến phát hành để trả cổ tức là 4.600.000 cổ phần.
- Phương án làm tròn, phương án xử lý cổ phiếu lẻ phát sinh: số cổ phiếu phát hành thêm để tăng vốn cổ phần sẽ được làm tròn xuống đến hàng đơn vị, số cổ phiếu lẻ hàng thập phân sẽ được hủy bỏ.
- Nguồn vốn thực hiện: Từ nguồn lợi nhuận sau thuế sau khi đã trích lập các quỹ năm 2021.

4. Mục đích phát hành

Bổ sung vốn phục vụ cho kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư tài sản trong năm 2022 của PCT.

5. Kết luận và kiến nghị

Phương án phát hành cổ phiếu để trả cổ tức từ nguồn lợi nhuận sau thuế chưa phân phối nêu trên là phù hợp với tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty và các quy định của pháp luật hiện hành. Để có cơ sở thực hiện, Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét phê duyệt:

- Phương án phát hành cổ phiếu để trả cổ tức từ nguồn lợi nhuận sau thuế chưa phân phối với số lượng cổ phần là 4.600.000 cổ phần.
- Ủy quyền cho Hội đồng quản trị thực hiện các công việc sau:
- Thực hiện đăng ký chứng khoán niêm yết bổ sung tại Trung tâm lưu ký Chứng khoán Việt Nam (VSD); Thủ tục thay đổi niêm yết số cổ phiếu phát hành tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội (HNX) đối với số lượng cổ phần được phát hành.
- Thực hiện việc sửa đổi, bổ sung Điều lệ liên quan đến việc thay đổi vốn điều lệ năm 2022 và đăng ký lại giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh theo quy định.
- Thực hiện các thủ tục pháp lý cần thiết theo quy định của pháp luật và xử lý các vấn đề phát sinh có liên quan để hoàn tất việc phát hành cổ phiếu để trả cổ tức *me*

==
 22
 VC
 PH
 TÁ
 ÓA
 T I
 P V
 ==

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

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 27 tháng 04 năm 2022

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH *me*
Nguyễn Thị Ngọc Đẹp
Nguyễn Thị Ngọc Đẹp



TỜ TRÌNH

Về việc trích lập các quỹ từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối năm 2021

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 1/1/2021;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam.
- Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2021 của Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam được kiểm toán bởi Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C;

Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét thông qua tờ trình trích lập các quỹ từ nguồn lợi nhuận chưa phân phối năm 2021 của Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam, cụ thể như sau:

Đơn vị tính: VNĐ

STT	Nội dung	Số tiền	Ghi chú
1	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối năm theo BCTC năm 2021 đã được kiểm toán	69.832.167.267	
1.1	Lợi nhuận năm trước chuyển sang	56.343.275.443	
1.2	Lợi nhuận thực hiện năm 2021	13.488.891.824	(1)
2	Lợi nhuận phân phối	1.748.889.182	
2.1	Trích lập Quỹ khen thưởng phúc lợi	1.348.889.182	10% * (1)
2.2	Quỹ khen thưởng ban điều hành	400.000.000	
3	Lợi nhuận còn lại	68.083.278.085	

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- BKS;
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH


Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

TỜ TRÌNH

Về việc Lựa chọn công ty kiểm toán cho năm tài chính 2022

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

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/06/2020, có hiệu lực từ ngày 01/01/2021;
- Căn cứ Điều lệ Công ty CP Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;

Liên quan đến việc lựa chọn đơn vị kiểm toán của Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam cho năm 2022, Ban kiểm soát đã xem xét, đánh giá các công ty kiểm toán có nhiều kinh nghiệm trong danh sách các công ty kiểm toán được Ủy ban Chứng khoán Nhà nước chấp nhận. Ban kiểm soát đề xuất Đại hội đồng cổ đông thông qua các nội dung sau:

Thông qua danh sách các công ty kiểm toán độc lập để Hội đồng quản trị lựa chọn đơn vị kiểm toán độc lập cung cấp dịch vụ kiểm toán và soát xét các báo cáo tài chính của Công ty trong năm 2022, cụ thể:

1. Công ty TNHH Kiểm toán và tư vấn A&C.
2. Công ty TNHH Kiểm toán & Tư vấn RSM Việt Nam.
3. Công ty kiểm toán Deloitte Việt Nam.
4. Công ty TNHH Ernst & Young Việt Nam.
5. Công ty kiểm toán KPMG.

Thông qua việc ủy quyền cho Hội đồng quản trị quyết định lựa chọn một trong năm Công ty kiểm toán nêu trên thực hiện kiểm toán báo cáo tài chính năm; soát xét báo cáo tài chính giữa niên độ của năm tài chính 2022 theo quy định hiện hành.

Ban kiểm soát kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐQT;
- Lưu VT, BKS.



TỜ TRÌNH

Về việc đề nghị thông qua Báo cáo thù lao năm 2021

Kế hoạch thù lao của HĐQT và BKS năm 2022

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

- Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
Công ty xin báo cáo thù lao, tiền lương, tiền thưởng của Hội đồng quản trị (HĐQT), Ban kiểm soát (BKS) năm 2021 và kế hoạch năm 2022 như sau;

I. Tình hình thực hiện thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2021:

- Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-PCT-ĐHCD ngày 25/06/2021 của Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam (PCT) năm 2021 về việc phê duyệt kế hoạch thù lao của HĐQT, BKS năm 2021.
- Căn cứ Nghị quyết số 02/NQ-PCT-ĐHCD ngày 8/11/2021 của Đại hội đồng cổ đông bất thường Công ty về việc bầu thay thế 03 thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2018-2023 và Phân công công việc trong HĐQT kèm theo Biên bản họp số 13/BBH-PCT-HĐQT ngày 08/11/2021.

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


- Chủ tịch HĐQT không chuyên trách: 3.000.000 đồng/người/tháng;
- Chủ tịch HĐQT chuyên trách: Theo Quy chế trả lương, trả thưởng Công ty
- Thành viên HĐQT : 2.000.000 đồng/người/tháng;
- Trưởng BKS: 1.500.000 đồng/người/tháng;
- Thành viên BKS: 1.000.000 đồng/người/tháng.

Tổng số tiền thù lao thực hiện là: 290.964.848 đồng tăng 94% so với số được duyệt từ đầu năm là 150.000.000 đồng do lương của Chủ tịch Hội đồng quản trị chuyên trách được chi trả theo Quy chế trả lương của Công ty.

(Báo cáo chi tiết đính kèm)

II. Kế hoạch thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2022:

Trên cơ sở nhân sự HĐQT, BKS được kiện toàn tại Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2021; căn cứ quy chế trả lương, trả thưởng của Công ty. Công ty báo cáo kế hoạch thù lao, tiền lương, tiền thưởng của HĐQT, BKS năm 2022 như sau:

- Chủ tịch HĐQT chuyên trách: theo Quy chế trả lương, trả thưởng của Công ty; 

- Thành viên HĐQT: 2.000.000 đồng/người/tháng;
 - Trưởng BKS: 1.500.000 đồng/người/tháng;
 - Thành viên BKS: 1.000.000 đồng/người/tháng.
- Tổng số tiền thù lao HĐQT, BKS năm 2022 dự kiến là: 562.320.000 đồng.
(Kế hoạch chi tiết đính kèm)
- Kính trình Đại hội cổ đông xem xét thông qua.

Nơi nhận:

- Như trên,
- BKS
- Lưu VT, HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

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

BÁO CÁO THÙ LAO THỦ LAO HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
VÀ BAN KIỂM SOÁT NĂM 2021

(Đính kèm Tờ trình số 08/TT-PCT-HĐQT ngày 14 tháng 04 năm 2022)

STT	Họ và tên	Chức danh		Số tháng làm việc	Mức lương tháng	Thù lao năm 2021	Ghi chú
1	NGUYỄN THỊ HỒNG THÚY	Chủ tịch HĐQT	Miễn nhiệm ngày 8/11/21	10,27	3.000.000	30.800.000	
2	NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP	Chủ tịch HĐQT chuyên trách	Bổ nhiệm ngày 8/11/21	1,73	Thang bảng lương	139.825.454	
3	VÕ NGỌC PHỤNG	TV HĐQT		12,00	2.000.000	24.000.000	
4	ĐẶNG NGUYỄN ĐĂNG	TV HĐQT		12,00	2.000.000	24.000.000	
5	PHẠM NGỌC HÃ	TV HĐQT	Bổ nhiệm ngày 8/11/21	1,73	2.000.000	3.533.333	
6	NGUYỄN THỊ THANH HUYỀN	TV HĐQT	Bổ nhiệm ngày 8/11/21	1,73	2.000.000	3.533.333	
7	LÊ HOÀNG PHƯƠNG	TV HĐQT	Miễn nhiệm ngày 25/6/2021	5,83	2.000.000	11.636.364	
8	VÕ ĐÌNH ANH BẢO	TV HĐQT	Miễn nhiệm ngày 25/6/2021	5,83	2.000.000	11.636.364	
9	LÊ THỊ MAI	Trưởng BKS		12,00	1.500.000	18.000.000	
10	VŨ THỊ THANH THANH	TV BKS		12,00	1.000.000	12.000.000	
11	ĐÀO NGỌC MAI	TV BKS		12,00	1.000.000	12.000.000	
TỔNG						290.964.848	

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

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

KẾ HOẠCH THÙ LAO THÙ LAO HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
VÀ BAN KIỂM SOÁT NĂM 2022

(Đính kèm Tờ trình số 08/TTr-PCT-HĐQT ngày 27 tháng 04 năm 2022)

STT	Họ và tên	Chức danh	Số tháng làm việc	Mức lương	Thù lao năm 2022	Ghi chú
1	NGUYỄN THỊ NGỌC ĐẸP	Chủ tịch HĐQT chuyên trách	12,00	Thang bảng lương	424.320.000	
2	VÕ NGỌC PHỤNG	TV HĐQT	12,00	2.000.000	24.000.000	
3	ĐẶNG NGUYỄN ĐĂNG	TV HĐQT	12,00	2.000.000	24.000.000	
4	PHẠM NGỌC HÀ	TV HĐQT	12,00	2.000.000	24.000.000	
5	NGUYỄN THỊ THANH HUYỀN	TV HĐQT	12,00	2.000.000	24.000.000	
6	LÊ THỊ MAI	Trưởng BKS	12,00	1.500.000	18.000.000	
7	VŨ THỊ THANH THANH	TV BKS	12,00	1.000.000	12.000.000	
8	ĐÀO NGỌC MAI	TV BKS	12,00	1.000.000	12.000.000	
TỔNG					562.320.000	

