

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 25 tháng 07 năm 2023

CÔNG BỐ THÔNG TIN

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

- * Tên công ty: Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam
- * Mã chứng khoán: PCT
- * Trụ sở chính: Khu dịch vụ số 04, Tầng 6, Tháp R2, Cao ốc The Everrich, số 968 Đường 3/2, Phường 15, Quận 11, Tp. Hồ Chí Minh.
- * Điện thoại: (84.28) 62582330 Fax: (84.28) 62582334
- * Người thực hiện công bố thông tin: Bà Nguyễn Diệu Hoa (Người được ủy quyền Công bố thông tin)
- * Loại thông tin công bố:
 24h Yêu cầu Bất thường Định kỳ
- * Nội dung công bố thông tin:
Công ty Cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam (PCT) công bố các thông tin như sau:
 - Nghị quyết số: 19/NQ-PCT-HĐQT ngày 24/07/2023 của Hội đồng quản trị về việc Về việc phê duyệt đầu tư tàu Loyal;
 - Báo cáo nghiên cứu khả thi ngày 24 tháng 07 năm 2023.

Thông tin này đồng thời được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty vào ngày 25/07/2023 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, PT.

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



Nguyễn Diệu Hoa

NGHỊ QUYẾT

Về việc phê duyệt đầu tư tàu Loyal

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ

CÔNG TY CỔ PHẦN 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 khóa 14, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải Khí và Hóa chất Việt Nam;
- Căn cứ Quy chế làm việc của HĐQT và phân cấp thẩm quyền cho Giám đốc ban hành theo Nghị quyết số 11/NQ-PCT-HĐQT ngày 04/09/2019 của HĐQT;
- Căn cứ Biên bản họp HĐQT số 14/BBH-PCT-HĐQT ngày 24 tháng 07 năm 2023 của Hội đồng quản trị.

QUYẾT NGHỊ

Điều 1: Phê duyệt Báo cáo khả thi ngày 24 tháng 07 năm 2023.

Điều 2. Phê duyệt việc đầu tư tàu Loyal với thông chi chi tiết sau:

- Tên tàu: LOYAL
- Hồ hiệu/ Số IMO: XVIC7/ IMO9345881
- Quốc tịch: Việt Nam
- Năm đóng: 2006
- Đăng kiểm: VR + NK
- Nơi đóng: Nhật Bản
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: từ tháng 07/2023 đến hết Quý 3/ 2023.
- Tổng mức đầu tư: 396.069.000.000 đồng (Tổng giá trị đầu tư: 16.854.000 USD x tỷ giá tạm tính 23.500 VND/USD).
- Chỉ tiêu hiệu quả dự án: không thấp hơn
 - o NPV: 2.278.921 USD
 - o IRR: 15,63%

Điều 3: Giao cho Giám đốc hoặc người được Giám đốc ủy quyền tiếp tục thực hiện việc đầu tư tàu Loyal (mua bán, tìm kiếm ngân hàng tài trợ, thực hiện các thủ tục với

ngân hàng,...) theo quy định của pháp luật và điều lệ Công ty đảm bảo thỏa mãn các chỉ tiêu hiệu quả dự án.

Điều 4: Nghị Quyết này có hiệu lực kể từ ngày ký. Giám đốc Công ty và các phòng chức năng có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị quyết này.

Nơi nhận:

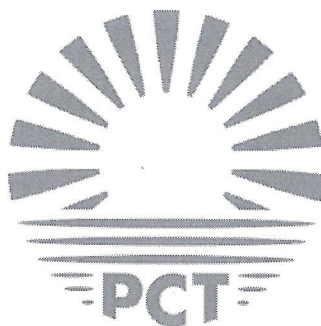
- Các UV.HĐQT, BKS;
- Như Điều 4;
- Lưu VT, HĐQT, PT(03).

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Ngọc Đẹp

CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

DỰ ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU

TÀU DẦU/HÓA CHẤT (TÀU SỐ 3) LOYAL IMO: /IMO9345881

TP. Hồ Chí Minh, tháng 24/07/2023

MỤC LỤC

A. PHẦN I: TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ	4
B. PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN	5
CHƯƠNG I.....	5
SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ	5
I. Căn cứ pháp lý:.....	5
II. Sự cần thiết phải đầu tư:	5
III. Mục tiêu của dự án:	6
CHƯƠNG II	7
TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÓA CHẤT QUỐC TẾ	7
CHƯƠNG III	10
LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ	10
CHƯƠNG IV.....	13
TỔNG MỨC ĐẦU TƯ - CƠ CẤU NGUỒN VỐN - HIỆU QUẢ DỰ ÁN	13
I. TÀU DẦU/ HÓA CHẤT LOYAL	13
1. Tổng mức đầu tư và các thông số kỹ thuật của tàu	13
2. Phân tích mức đầu tư của dự án:	14
3. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:.....	15
3.1 Đối với nguồn vốn đối ứng:.....	15
3.2 Đối với nguồn vốn vay:	16
4. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án.....	16
4.1 Doanh thu của dự án	16
4.2 Chi phí dự án	17
Chi phí hoạt động (Opex)	17
Chi phí vốn (Capex).....	19
4.3 Suất chiết khấu dự án.....	20
4.4 Bảng tính hiệu quả kết quả dự án	20
4.5 Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án	24
5. Đánh giá rủi ro và các biện pháp phòng ngừa rủi ro:	24
5.1 Rủi ro về thị trường đầu ra:	24
5.2 Rủi ro về giá cước:.....	24

5.3	Rủi ro về lãi suất vay vốn:.....	25
5.4	Rủi ro về tỷ giá:	25
6.	Độ nhạy của dự án.....	25
	PHẦN VII.....	28
	KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	28

A. PHẦN I: TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN ĐẦU TƯ

1. Tên dự án: Tàu chở dầu/hóa chất (tàu số 3) LOYAL (Hô hiệu/ Số IMO: XVIC7/IMO9345881).
2. Tên chủ đầu tư: CÔNG TY CP VẬN TẢI KHÍ VÀ HÓA CHẤT VIỆT NAM.
3. Mục đích của dự án: Đầu tư tàu chở dầu/hóa chất để khai thác trên thị trường quốc tế và tham gia vận chuyển nhập khẩu.
4. Thời gian dự kiến đầu tư: từ tháng 07/2023 đến hết Quý 3/ 2023.
5. Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay.

B. PHẦN II: THUYẾT MINH DỰ ÁN

CHƯƠNG I SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

I. Căn cứ pháp lý:

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

II. Sự cần thiết phải đầu tư:

Năm 2023, kinh tế toàn cầu được dự báo sẽ trở nên tích cực hơn. Các tổ chức quốc tế uy tín như IMF, Citibank và OPEC,... đồng loạt nâng nhẹ dự báo tăng trưởng kinh tế so với dự báo trước đó song vẫn giữ dự báo tăng trưởng ở mức thấp nhất trong 40 năm qua: Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) điều chỉnh tăng từ 2,7% lên 2,9%; Ngân hàng Citibank đã điều chỉnh tăng từ 1,95% lên 2,2%, OPEC điều chỉnh tăng từ 2,5% lên 2,6%. Dù kinh tế toàn cầu đã cho thấy nhiều tín hiệu phục hồi trong những tháng đầu năm 2023, giới phân tích vẫn quan ngại về không ít khó khăn, thách thức phía trước, Cuộc chiến Nga-Ukraine đang tiếp diễn chưa có hồi kết cùng vấn đề nợ công và các bất ổn khác vẫn có nguy cơ cản bước tăng trưởng kinh tế toàn cầu. Nga là nước xuất khẩu dầu thô lớn nhất thế giới và đứng thứ hai trên thế giới về xuất khẩu dầu diesel. Sau cuộc tấn công của Nga vào Ukraine, Châu Âu đã áp dụng lệnh cấm nhập khẩu đối với dầu thô vận chuyển bằng đường biển của Nga kể từ ngày 05/12/2022 và đối với các sản phẩm dầu mỏ của Nga kể từ ngày 05/02/2023. Liên minh châu Âu, các nước G-7, Nhật Bản và Úc đã cấm cung cấp dịch vụ vận chuyển (bao gồm cả bảo hiểm) đối với tàu chở dầu có giá trị hàng cao hơn giá trần đến các nước ngoài Châu Âu. Hậu quả lớn gây ra bởi cuộc chiến là hành trình chuyên chở hàng lỏng kéo dài nhiều hơn so với trước đây. Khi quãng đường vận tải dài hơn thì những tàu có khả năng chứa càng nhiều dầu sẽ có càng có giá cước cao. Dầu thô của Nga đã từng vận chuyển trên quãng đường ngắn đến Châu Âu, thì giờ đây hầu hết phải đi chặng đường rất dài để đến được Trung Quốc và Ấn Độ. Dầu diesel của Nga thường chỉ được vận chuyển đến châu Âu thì giờ đây cũng phải đi quãng đường rất xa đến các nơi khác. Nhập khẩu dầu thô bằng đường biển từ Nga giảm xuống mức nhỏ giọt sau lệnh cấm vận được áp dụng vào tháng 12, nhưng nhập khẩu dầu thô của châu Âu hiện đang cao hơn so với mức trước khi chiến tranh xảy ra. Trước vụ tấn công Ukraine của Nga, các nước Châu Âu - đặc biệt là Đức - phụ thuộc rất nhiều vào đường

ống dẫn khí đốt của Nga. Việc mất đường ống dẫn khí khiến cho châu Âu phải chủ động trong việc tìm nguồn cung cấp thay thế. Một đội tàu vận chuyển khí hóa lỏng đã vận chuyển khí hóa lỏng từ Vịnh Hoa Kỳ vào châu Âu từ đầu năm ngoái. Nhu cầu mạnh mẽ của châu Âu đã thu hút nguồn cung từ các quốc gia khác như Bangladesh, Ấn Độ và Pakistan. việc chuyển hướng dòng chảy năng lượng từ Nga đã làm thay đổi các tuyến đường vận chuyển, khiến quãng đường dài hơn và gây áp lực lên thị trường vận tải tàu chở dầu toàn cầu. Đối với thị trường nội địa, nhu cầu vận tải dầu khí dự báo sẽ tăng dần trong vài năm tới nhờ việc Lọc Hóa dầu Bình Sơn và Công ty Lọc hóa dầu Nghi Sơn (NSR) hoạt động hết công suất và nhu cầu tiêu thụ xăng dầu ngày càng tăng tại Việt Nam. Bên cạnh đó, giá thuê tàu đã phục hồi về mức trước COVID-19 kể từ năm 2022, là tín hiệu tốt cho các đơn vị vận tải dầu khí. Do đó, thị trường nội địa vẫn sẽ là bệ đỡ cho các doanh nghiệp vận tải dầu khí của Việt Nam với sự đóng góp ổn định vào kết quả kinh doanh của các công ty.

PCT có kinh nghiệm nhiều năm trong việc cung cấp dịch vụ quản lý, tư vấn quản lý, dịch vụ vận tải biển cho tàu PCT thuê và các chủ tàu sở hữu đội tàu với trọng tải lớn, nhiều loại tàu khác nhau (như hóa chất, dầu thô, LPG, hàng rời...). Với một đội ngũ nhân sự dày dặn chuyên môn, PCT đủ khả năng duy trì chi phí quản lý, vận hành, khai thác tàu ở mức hợp lý, giúp nâng khả năng cạnh tranh so với các đơn vị khác khi cùng tiến vào lĩnh vực kinh doanh này. Vì thế, đây là thời điểm thích hợp để đầu tư khi bối cảnh thị trường thuận lợi cùng năng lực, kinh nghiệm của đội ngũ nhân sự sẵn có, góp phần nâng cao tỷ suất sinh lời cũng như giảm thiểu rủi ro.

Qua những nghiên cứu, phân tích trên, có thể thấy nhu cầu về vận tải hóa chất trong nước và quốc tế là rất lớn. Đồng thời phân khúc tàu dầu/ hóa chất có trọng tải 19.000- 25.000 DWT có giá cước vận chuyển tàu luôn ở mức cao hơn so với các loại vận chuyển tàu khác và tương đối ổn định và size tàu hóa chất này đang dần khẳng định vị thế trên thị trường do thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size hàng, lịch trình. PCT nhận thấy việc đầu tư tàu chở dầu/hóa chất với trọng tải từ khoảng 19.000 - 25.000 DWT là thật sự cần thiết, phù hợp với tình hình thực tế của thị trường khai thác hiện nay, nhằm duy trì sự ổn định và phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty.

III. Mục tiêu của dự án:

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

CHƯƠNG II

TỔNG QUAN VỀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÓA CHẤT QUỐC TẾ

Theo cơ quan Năng lượng quốc tế (IEA), kế hoạch cắt giảm mạnh nguồn cung dầu cho thị trường của khối OPEC+ đã làm lệch quỹ đạo tăng trưởng của nguồn cung dầu, với mức giá cao hơn làm xấu đi sự biến động của thị trường, với áp lực lạm phát, lãi suất tăng, giá dầu cao hơn có thể là dấu hiệu nền kinh tế toàn cầu đang trên bờ vực suy thoái. Tuy nhiên, tâm lý trên thị trường tàu chở dầu vẫn tương đối lạc quan. Theo “Báo cáo thị trường toàn cầu của tàu chở hóa chất 2023” từ The Business Research Company, quy mô thị trường vận chuyển tàu chở hóa chất toàn cầu dự kiến sẽ tăng từ 29,72 tỷ USD vào năm 2022 lên 31,41 tỷ USD vào năm 2023 với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) là 5,7%. Theo Hội đồng Hóa học Hoa Kỳ, đến năm 2021, ngành hóa chất Hoa Kỳ sẽ duy trì vị trí xuất khẩu ròng, hỗ trợ tổng xuất khẩu hàng hóa của Hoa Kỳ. Đến năm 2025, xuất khẩu ròng hóa chất ở Hoa Kỳ sẽ đạt 40,5 tỷ đô la và các lô hàng công nghiệp hóa chất dự kiến sẽ đạt 668 tỷ đô la. Sự phát triển của ngành hóa chất thúc đẩy thị trường tàu chở hóa chất. Thị trường vận chuyển tàu chở hóa chất được dự đoán sẽ đạt 38,43 tỷ USD vào năm 2027 với tốc độ CAGR là 5,2%. Châu Á - Thái Bình Dương là khu vực lớn nhất trong thị trường tàu chở hóa chất ở 2022. Châu Á-Thái Bình Dương dự kiến sẽ là khu vực phát triển nhanh nhất trên thị trường.

Sự phục hồi của nền kinh tế Trung Quốc cùng với nhu cầu về nhiên liệu máy bay tăng cao sau khi quốc gia này mở cửa trở lại là những yếu tố then chốt dẫn đến sự tăng trưởng về nhu cầu hàng hóa và nhiên liệu. Cuộc chiến Nga-Ukraine đã làm gián đoạn cơ hội phục hồi kinh tế toàn cầu sau đại dịch COVID-19, ít nhất là trong ngắn hạn. Cuộc chiến giữa hai nước này đã dẫn đến các lệnh trừng phạt kinh tế đối với nhiều quốc gia, giá cả hàng hóa tăng vọt và gián đoạn chuỗi cung ứng, gây ra lạm phát trên hàng hóa và dịch vụ và ảnh hưởng đến nhiều thị trường trên toàn cầu. Lệnh cấm của Liên minh châu Âu đối với nhiên liệu của Nga bắt đầu từ ngày 5 tháng 2 năm 2023, các tàu chở các sản phẩm dầu sạch như xăng, dầu diesel, nhiên liệu máy bay và naphtha sẽ di chuyển trong khoảng thời gian dài hơn để mang nguồn cung cấp của Nga đến Brazil hoặc chuyển hàng hóa của Mỹ. Kể từ khi bắt đầu lệnh cấm, Chỉ số tàu chở dầu sạch (Clean Tanker Index) do Sàn giao dịch Baltic công bố, đo lường giá cước vận chuyển trung bình đối với các loại nhiên liệu vận chuyển như xăng và dầu diesel trên một số tuyến đường phổ biến nhất toàn cầu, đã tăng hơn gấp đôi.

Theo nhận định của các nhà môi giới hàng hải lớn trên thế giới, các chuyên gia kinh tế hàng đầu, vòng quay thị trường vận tải biển thường kéo dài khoảng 10 năm. Sau thời gian đạt cực thịnh vào các năm 2006 - 2007, giá cước/giá thuê tàu trời sụt dưới đáy các năm sau đó, đến nay thị trường vận tải biển nói chung và thị trường vận tải hàng lỏng nói riêng đã có dấu hiệu dần cải thiện, hồi phục. Một trong những nhân tố tác động tích cực lên thị trường vận tải biển đó là “cung - cầu” số lượng tàu dần lấy lại tình trạng cân bằng. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa được dự báo sẽ tăng trưởng nhanh hơn nguồn cung tàu trong 2023 và 2024. 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. Nhu cầu với tàu dầu sản phẩm dự kiến tăng

khoảng 6-8%, trong khi đó nguồn cung tàu sẽ tăng 0,4% vào năm 2023 và giảm 1,1% vào năm 2024.

Ngành hóa chất đã trải qua một năm đầy biến động với thiếu hụt nguyên liệu và sản phẩm quan trọng, giá cả hàng hóa tăng cao và chi phí vốn tăng cao. Về xu hướng thị trường cụ thể, ethanol đã trở thành sản phẩm chiếm ưu thế ở Mỹ, trong khi dầu diesel sinh học dự kiến sẽ có nhu cầu gia tăng do Chỉ thị Năng lượng tái tạo (RED) II của EU ủng hộ việc sử dụng dầu ăn đã qua sử dụng từ châu Á sang châu Âu. Ở châu Á, giá giao ngay đối với các bưu kiện hóa chất đã giảm do cạnh tranh với các tàu MR CPP. Mặc dù vậy, giá cước vận chuyển đối với giao dịch bưu kiện hóa chất ở Địa Trung Hải vẫn ổn định đến vững chắc, với số lượng hàng giao ngay hạn chế ở Địa Trung Hải và số lần dỡ hàng ít hơn theo COA. Việc bổ sung hàng trước tháng Ramadan, rơi vào khoảng cuối tháng 3 đến cuối tháng 4 được dự đoán có thể dẫn đến hoạt động ngắn hạn tăng lên.

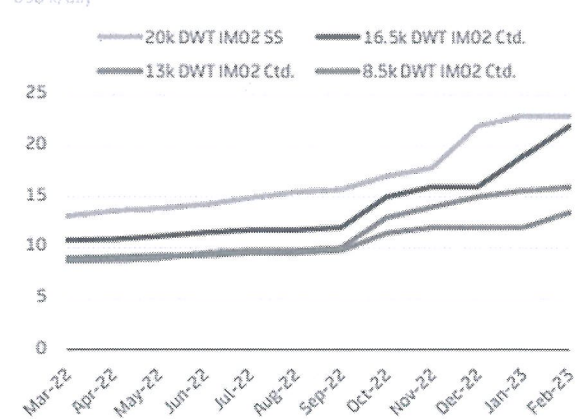
Rates & Prices

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

	20k DWT IMO2 SS	16.5k DWT IMO 2 Ctd	13k DWT IMO 2 Ctd	8.5k DWT IMO 2 Ctd
1-year TC	23,000	22,000	16,000	13,500
3-year TC	20,250	17,500	13,000	11,000
Newbuilding	40.0	32.5	28.5	23.5
5-year-old	33.5	25.0	20.0	17.0
10-year-old	26.5	17.0	14.0	12.5
15-year-old	19.5	13.5	11.0	10.5

Time Charter Rate Development, 1-year

USD k/day

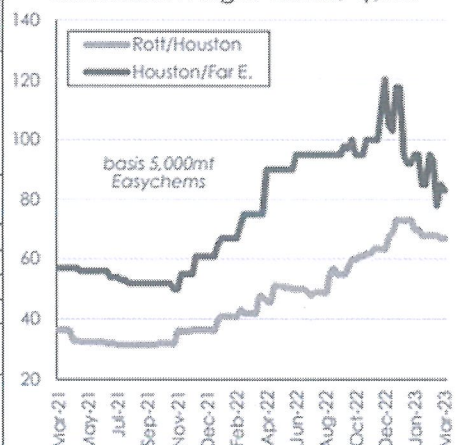


(Nguồn: Maersk Brokers tháng 03/2023)

Giá thuê tàu được Maersk Brokers dự đoán giảm nhẹ do dự đoán giá trần đối với xuất khẩu CPP của Nga. Giá thuê tàu theo xu hướng tăng trong từ tháng 02/2022 đến 02/2023. Tuy nhiên, giờ đây giá thuê tàu đã ổn định với TC kỳ hạn 1 năm và kỳ hạn dài hơn chỉ bị giảm giá nhẹ. Hiện tại một chiếc J-19 MTM North Sound đời 2006 được báo cáo có giá T/C 2-3 năm là 20,5k USD mỗi ngày.

Chemicals Markets	Average		2023		Chem Market	
	2021	2022	Jan	Feb	24 Mar	Trends
Voyage Rates (\$/mt)						
10,000 MEG/WC India	25.57	45.67	52.00	53.00	55.00	FIRM 4%
15,000 MEG/Ulsan	42.07	70.02	70.13	68.38	71.00	FIRM 4%
15,000 MEG/Med	57.43	123.83	121.00	123.00	117.00	SOFTER -5%
15,000 MEG/Rotf.	65.32	134.13	144.00	149.63	144.00	SOFTER -4%
5,000 Rotf/Houston	33.82	51.92	72.25	68.50	67.00	STEADY -2%
10,000 Rotf/Houston	28.98	43.84	62.75	60.63	59.00	STEADY -3%
5,000 Rotf/Ulsan	87.08	93.75	97.25	100.00	101.00	STEADY 1%
5,000 Singapore/Rotf	93.91	180.48	197.00	180.50	168.00	SOFTER -7%
1,000~ Sing./Houston	145.34	207.29	240.75	241.25	250.00	FIRM 4%
6,000* Ulsan/Houston	58.47	108.19	131.25	130.00	130.00	STEADY 0%
5,000 Houston/Rotf	48.68	81.15	102.25	103.00	93.50	WEAKER -9%
5,000 Houston/Ulsan	55.87	89.44	93.50	90.00	83.00	SOFTER -8%
12mths TC, \$/day						
13,000 dwt IMO II	8,042	10,917	15,500	14,500	14,500	STEADY 0%
19,999 dwt S/S	12,979	15,385	21,500	20,000	20,000	STEADY 0%

Chemical Freight Rates, \$/mt



(Nguồn: Clarksons tháng 03/2023)

Theo báo cáo của Clarksons Research thì giá cước cho thuê T/C thời hạn 12 tháng đối với tàu hóa chất size 19.999 DWT Stainless Steel bình quân năm 2021 là 12.979 USD/ngày, giảm 3,85% so với mức bình quân năm 2020 (13.479 USD/ngày). Tuy nhiên đến năm 2022, giá cước thuê tàu đã tăng 15,64% so với năm 2021, lên 15.385 USD/ngày. Trong 3 tháng đầu năm 2023, giá cước theo xu hướng tăng, giao động từ 20.000 USD- 21.500 USD/ngày. Xu hướng trong thời gian tới được dự đoán khá ổn định.

Ngoài ra, theo thông tin của các đối tác đang khai thác dịch vụ vận tải hóa chất trên thị trường quốc tế, có điều kiện trao đổi làm việc trực tiếp với các kênh môi giới/khách hàng thuê tàu (Ultranav, Fairfield, MOL Chemical Tankers, GSB Tankers, AET, SeaStar, Jaldhi...) thì doanh thu ngày tàu (TCE) của size tàu khoảng 20.000 DWT, hầm hàng loại Stainless Steel trong trường hợp khai thác Spot đang dao động khoảng 14.000-24.000 USD/ngày tùy theo từng tuyến, giá này có thể cao hơn tùy vào địa điểm giao/trả tàu và từng con tàu cụ thể.

Kết quả nghiên cứu thị trường quốc tế cho thấy nhu cầu thuê tàu của nhiều charterer đối với phân khúc size tàu dầu/ hóa chất khoảng 20.000 DWT khá đa dạng. Tàu sau khi đầu tư sẽ dễ tìm kiếm khách hàng để đưa vào khai thác ngay khi được bàn giao. **Vì vậy, việc đầu tư tàu dầu/tàu hóa chất khoảng 20.000 DWT để tham gia thị trường vận chuyển quốc tế là phù hợp.**

CHƯƠNG III

LỰA CHỌN TÀU DỰ KIẾN ĐẦU TƯ

Trong các phân khúc thị trường vận tải biển hiện nay, Công ty nhận định thị trường vận tải dầu/hóa chất sẽ có xu hướng phục hồi nhanh nhất sau đại dịch khi mà nhu cầu phát triển công nghiệp trong giai đoạn phục hồi kinh tế tăng cao đặc biệt là ở thị trường Châu Á và Nam Mỹ. Sự phục hồi của nền kinh tế Trung Quốc và Cuộc chiến Nga-Ukraine chưa có hồi kết gây nên sự thay đổi trong nhu cầu hàng hóa và nhiên liệu, ảnh hưởng lớn tới giá cước vận tải. Trong khi vận tải hàng hóa được cho rằng không nhận được nhiều ảnh hưởng tích cực từ những sự kiện trên thì vận tải dầu khí/ hóa chất được dự đoán có nhiều thay đổi tích cực.

Chính vì vậy, Công ty lựa chọn tàu chở dầu/hóa chất để đầu tư trong giai đoạn hiện nay nhằm khai thác tốt nhất những cơ hội từ thị trường đồng thời cũng tận dụng tối đa nguồn nhân lực quản lý và thuyền viên có năng lực, chuyên môn đáp ứng được các yêu cầu khắt khe trong việc quản lý kỹ thuật và khai thác loại tàu này.

1. Loại tàu: Tàu dầu/hóa chất (IMO 2,3)

- Ưu điểm: Chở được nhiều loại hàng, khả năng khai thác cao, giá cho thuê cao và ổn định;
- Nhược điểm: Giá đầu tư ban đầu cao, chi phí vận hành, bảo dưỡng cao hơn tàu chở CPP.

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

2. Nơi đóng

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

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

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

Sau khi xem xét ưu nhược điểm, trên cơ sở lựa chọn tàu chất lượng tốt, giá cả phù hợp, thuận tiện cho việc vận hành khai thác, bảo dưỡng, **tàu đóng ở Nhật Bản/Hàn Quốc sẽ được đề xuất lựa chọn.**

3. Đặc tính kỹ thuật

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



- Tàu có thiết kế về hầm hàng coated: Tùy theo loại sơn và thiết kế được sử dụng mà danh sách loại hàng được Đăng kiểm phê duyệt theo giấy chứng nhận COF (Certificate of Fitness), vì vậy danh sách hàng hóa cho loại tàu coated. Bên cạnh đó, tuổi thọ của lớp sơn hầm hàng thường là khoảng 10 năm thì bắt đầu lão hóa, cần phải sơn lại khi tàu từ 10 - 15 năm. Sau khi sơn lại thì chất lượng bề mặt hầm hàng thường khó đồng nhất và chi phí sơn hầm hàng rất lớn (khoảng 600 -800 ngàn USD nếu làm tại Trung Quốc, khoảng 1 triệu - 1,2 triệu USD nếu làm tại Trung Đông). Mỗi lần sửa chữa docking thì mất thời gian nhiều hơn nếu có sơn hầm hàng.
- Tàu có thiết kế hầm hàng stainless steel: Loại tàu này có nhiều ưu điểm hơn tàu coated, danh sách COF sẽ nhiều loại hàng hơn. Trong thời gian sử dụng không cần phải sơn lại hầm hàng, việc rửa hầm sẽ tiến hành nhanh hơn, tiết kiệm chi phí vận hành, sửa chữa bảo dưỡng định kỳ rất lớn.
- Để tiếp tục tham gia hơn nữa vào thị trường quốc tế thì việc lựa chọn loại tàu coated là không phù hợp cho việc khai thác tàu của công ty sau khi đầu tư, do công ty không tập trung vào khai thác chuyên tuyến hay chuyên dụng một loại hóa chất nào trên thị trường mà sẽ tăng cường đa dạng hóa các mặt hàng chuyên chở.
- Qua phân tích đặc tính của 02 loại tàu trên và từ kinh nghiệm quản lý vận hành tàu dầu/hóa chất cho chủ tàu cho thấy, tàu có thiết kế hầm hàng stainless steel, 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.	Nơi đóng (Where built)	Nhật Bản/Hàn Quốc
3.	Đăng kiểm (Class)	IACS
4.	Loại tàu (Type of vessel)	Oil/Chemical tanker
5.	Loại hầm hàng (Type of Cargo tanks)	Stainless Steel
6.	Loại két slop (Type of Slop tanks)	Stainless Steel
7.	Số két hàng (Number of cargo tanks (include slop))	Min 14 tanks
8.	Tổng dung tích hầm hàng (Total cubic capacity of cargo tanks, including slop (98%))	Min 19.000 CBM
9.	IMO Class	IMO 2, IMO 3

Các tàu có sự cố hoặc tai nạn ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình trạng kỹ thuật, an toàn hoạt động của tàu sẽ không được xem xét.

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

I. TÀU DẦU/ HÓA CHẤT LOYAL

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

Hiện nay, Công ty TNHH Dịch vụ vận tải dầu khí Ovtrans (Ovtrans) đang có kế hoạch bán Tàu LOYAL và đã chào giá bán tàu với các thông số tàu như sau:

- Tên tàu: LOYAL
- Hồ hiệu/ Số IMO: XVIC7/IMO9345881
- Loại tàu: Tàu chở dầu/hóa chất
- Quốc tịch: Việt Nam
- Năm đóng: 2006
- Đăng kiểm hiện thời: VR + NK
- Vùng hoạt động: Không hạn chế
- 1. Các thông số chính của tàu:
 - Chiều dài lớn nhất x chiều rộng x chiều cao mạn:
 $LxBxD = 155,00m/24,80m/13,35m$
 - Trọng tải toàn phần (DWT): 23.322 MT
 - Tổng dung tích (GRT): 13.402 GT
 - Dung tích có ích (NRT): 7.139 NT
 - Mớn nước đầy tải mùa hè: 10.217 m
- 2. Phần máy tàu:
 - Type: 6UEC52LA
 - Total power: 7080 kW
 - Main propulsion machinery: Diesel engine X 1
 - Builder: Kurinoura Dockyard Co.,Ltd

3. Giá bán tàu: 361.792.200.000 VND (Ba trăm sáu mươi một tỷ, bảy trăm chín mươi hai triệu hai trăm nghìn đồng). Giá bán này chưa bao gồm thuế GTGT, phí, lệ phí,... (Tương đương **15.400.000 USD**, tỷ giá quy đổi 23.493 VND/USD).

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

Về giá chào bán của chủ tàu, sau khi tham khảo giá tàu trên thị trường và các nhà môi giới tàu biển. Đồng thời tại thời điểm chào giá, Công ty đã thuê đơn vị thẩm định giá để đánh giá lại giá trị của con tàu này. Công ty cho rằng mức giá chủ tàu đưa ra là hợp lý, tương xứng với tình trạng kỹ thuật hiện tại của tàu.

Một số hình ảnh thực tế của tàu Loyal như sau:



MẶT BOONG TỔNG THỂ NHÌN TỪ BUÔNG LÁI



MẶT TRƯỚC CABIN

Hồ sơ kèm theo:

- Phụ lục 1: Báo cáo so sánh giá mua tàu Loyal
- Phụ lục 2: Báo cáo đánh giá tình trạng kỹ thuật tàu Loyal
- Phụ lục 3: Chứng thư thẩm định giá của tàu Loyal.

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

2. Phân tích mức đầu tư của dự án:

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

Đơn vị tính: USD

Stt	Nội dung	ĐVT	Thành tiền
1	Giá mua tàu dự kiến, đã bao gồm CP lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast (*)	USD	15.400.000
2	Thuế nhập khẩu nếu có: 2% (phân nhóm 8901.20.70 - NĐ122/2016 v/v biểu thuế XNK).	USD	0
3	Phí trước bạ dự kiến: 1%*(1+2+4) tối đa 500 triệu đồng (Nghị định 140/2016/NĐ-CP)	USD	22.000
4	Dự kiến chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư...(*)	USD	200.000
	Dự kiến tổng giá trị đầu tư chưa VAT	USD	15.622.000
	Thuế VAT nếu có = 10% * (Giá mua tàu + Thuế NK nếu có)	USD	1.232.000
	TỔNG CỘNG:	USD	16.854.000

Tổng giá trị đầu tư là: **16.854.000 USD** (mười sáu triệu tám trăm năm mươi tư nghìn đô la Mỹ).

3. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Về nguồn vốn đầu tư, PCT lựa chọn phương án cơ cấu vốn: Vốn vay tối đa 65% tổng giá trị đầu tư (bao gồm VAT), còn lại là Vốn chủ sở hữu.

Đơn vị tính: USD

STT	Nội dung	Tàu Loyol	Tỷ lệ
1	Tổng vốn đầu tư (bao gồm VAT)	16.854.000	100%
2	Vốn chủ sở hữu	9.438.240	56%
3	Vốn vay ngân hàng	7.415.760	44%

3.1 Đối với nguồn vốn đối ứng:

Trên cơ sở cân đối các chỉ tiêu tài chính của Công ty như vốn lưu động nhằm duy trì hoạt động kinh doanh một cách ổn định, nguồn để đảm bảo khả năng trả nợ ngắn hạn và dài hạn đến hạn phải trả, các khoản phải thu phải trả khác, nguồn vốn chủ sở hữu đối thời điểm cuối năm 2022 là 315 tỷ đồng. Ngoài ra, năm 2023, Công ty đã trình lên Ủy ban chứng khoán phương án phát hành thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu với tổng giá trị chào bán là 275.998.960.000 đồng để phục vụ mục đích mua tàu số 3 và đã nhận được Giấy chứng nhận đăng ký chào bán thêm cổ phiếu ra công chúng số 165/GCN-UBCK do UBCKNN ban hành ngày 04/07/2023.

3.2 Đối với nguồn vốn vay:

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

Trong thời gian vừa qua, các nhà đầu tư cũng như các ngân hàng thương mại trong và ngoài nước đã tiếp xúc làm việc với Công ty trong việc thu xếp hạn mức cho vay mua tàu đến 70% tổng giá trị đầu tư, với thời hạn từ 4 - 7 năm, tài sản đảm bảo là con tàu hình thành từ vốn vay/các khoản bảo lãnh khác.

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

+ Lãi suất cho vay: 13,5%/năm;

+ Trả nợ: 12 kỳ/năm; Thời hạn vay: 6 năm.

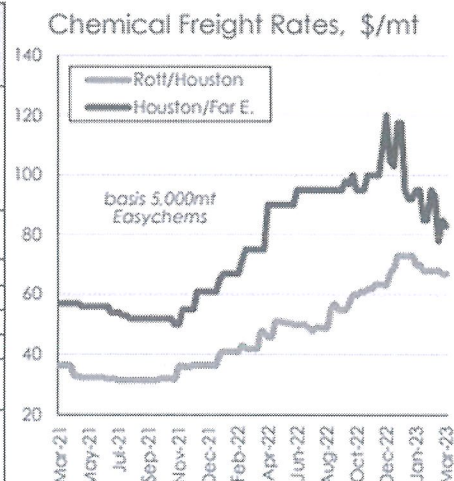
Nguồn trả nợ vay: Khấu hao, lợi nhuận sau thuế từ việc khai thác tàu và các nguồn khác của Công ty.

4. Tính toán hiệu quả kinh tế của dự án

4.1 Doanh thu của dự án

Do đã đàm phán được với chủ tàu OVTRANS về việc chuyển giao hợp đồng TC hiện tại, nên sau khi đầu tư, phương án khai thác dự kiến là vẫn tiếp tục cho thuê TC với giá cho thuê 15.000 USD/ngày.

Chemicals Markets	Average		2023		Chem Market	
	2021	2022	Jan	Feb	24 Mar	Trends
Voyage Rates (\$/mt)						
10,000 MEG/WC India	25.57	45.67	52.00	53.00	55.00	FIRM 4%
15,000 MEG/Ulsan	42.07	70.02	70.13	68.38	71.00	FIRM 4%
15,000 MEG/Med	57.43	123.83	121.00	123.00	117.00	SOFTER -5%
15,000 MEG/Rotf.	65.32	134.13	144.00	149.63	144.00	SOFTER -4%
5,000 Rotf/Houston	33.82	51.92	72.25	68.50	67.00	STEADY -2%
10,000 Rotf/Houston	28.98	43.84	62.75	60.63	59.00	STEADY -3%
5,000 Rotf/Ulsan	87.08	93.75	97.25	100.00	101.00	STEADY 1%
5,000 Singapore/Rotf	93.91	180.48	197.00	180.50	168.00	SOFTER -7%
1,000~ Sing./Houston	145.34	207.29	240.75	241.25	250.00	FIRM 4%
6,000" Ulsan/Houston	58.47	108.19	131.25	130.00	130.00	STEADY 0%
5,000 Houston/Rotf	48.68	81.15	102.25	103.00	93.50	WEAKER -9%
5,000 Houston/Ulsan	55.87	89.44	93.50	90.00	83.00	SOFTER -8%
12mths TC, \$/day						
13,000 dwt IMO II	8,042	10,917	15,500	14,500	14,500	STEADY 0%
19,999 dwt S/S	12,979	15,385	21,500	20,000	20,000	STEADY 0%



(Nguồn: Clarksons tháng 03/2023)

Theo báo cáo của Clarksons Research thì giá cước cho thuê T/C thời hạn 12 tháng đối với tàu hóa chất size 19.999 DWT Stainless Steel bình quân năm 2021 là 12.979 USD/ngày, giảm 3,85% so với mức bình quân năm 2020 (13.479 USD/ngày). Tuy nhiên đến năm 2022, giá cước thuê tàu đã tăng 15,64% so với năm 2021, lên 15.385 USD/

ngày. Trong 3 tháng đầu năm 2023, giá cước theo xu hướng tăng, giao động từ 20.000 USD- 21.500 USD/ngày. Xu hướng trong thời gian tới được dự đoán khá ổn định.

Tuy nhiên, Công ty đang có 2 hợp đồng thuê tàu TC với Seastar Maritime co., ltd với giá thuê TC thời hạn 1 năm là 15.000 USD/tháng. Vì vậy, Công ty thận trọng dự kiến doanh thu tháng sắp tới cho tàu LOYAL là 15.000 USD/ tháng x 97,5%.

Doanh thu trong năm được tính như sau:

Doanh thu năm = Cước cho thuê định hạn x 97,5% x Số ngày khai thác trong năm
Tàu LOYAL - thời gian khai thác 9 năm:

Đơn vị tính: USD

Thời gian		Số ngày thực hiện	Số ngày offhire sửa chữa	Số ngày offhire TM	Số ngày khai thác	TCE tính toán trong dự án
Năm thứ	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(3)-(4)	
1	Năm thứ một: cho thuê T/C,	365	5	5	355	14.625
2	Năm thứ hai: cho thuê T/C, dự kiến dock IS	365	25	5	335	14.625
3	Năm thứ ba: cho thuê T/C	365	5	5	355	14.625
4	Năm thứ tư: cho thuê T/C, dự kiến dock SS	365	25	5	335	14.625
5	Năm thứ năm: cho thuê T/C	365	5	5	355	13.894
6	<u>Năm thứ sáu: cho thuê T/C</u>	365	5	5	355	13.894
7	Năm thứ bảy: cho thuê T/C, dự kiến dock iS	365	25	5	335	13.894
8	Năm thứ tám: cho thuê T/C	365	5	5	355	13.894
9	Năm thứ chín: cho thuê T/C, dự kiến thanh lý	365	5	5	355	13.894
Tổng 09 năm (từ 2023 đến 2031)		3.285	105	45	3.135	14.219

4.2 Chi phí dự án

Chi phí hoạt động (Opex)

Chi phí hoạt động Opex của tàu được dự kiến trên cơ sở tham khảo từ các chủ tàu khác đang vận hành tàu tương đương. Với dự kiến tàu sau khi đầu tư sẽ cho thuê định hạn, chi phí hoạt động cố định ước tính cho đến năm tàu 20 tuổi ước tính là 4.187,5

USD/ngày bao gồm các khoản chi phí: lương và các khoản chi phí thuyền viên, chi phí cấp vật tư, sửa chữa, bảo dưỡng, chi phí thông tin liên lạc, chi phí dầu nhờn, bảo hiểm, chi phí quản lý. Chi tiết các khoản được ước tính như sau:

Stt	Hạng mục	Ngân sách			
		Năm (VND)	Năm (USD)	Tháng (USD)	Ngày (USD)
1	THUYỀN VIÊN VIỆT NAM	15.361.211.400	653.669	54.472	1.792
1.1	Chi phí lương	11.724.000.000	498.894	41.574	1.367
1.2	Chi phí thay ca	770.000.000	32.766	2.730	90
1.3	Chi phí ăn ca	1.560.000.000	66.383	5.532	182
1.4	Phụ cấp sữa (độc hại)	91.080.000	3.876	323	11
1.5	Chi Phí thưởng các ngày lễ	88.000.000	3.745	312	10
1.6	Chi phí đóng BHXH	385.481.400	16.403	1.367	45
1.7	Chi phí lương thưởng tháng 13 (thưởng hoàn thành nhiệm vụ trong năm)	700.000.000	29.787	2.482	82
1.8	Phụ cấp sỹ quan an ninh	12.000.000	511	43	1
1.9	Chi phí đồ bảo hộ và đồng phục	30.650.000	1.304	109	4
2	VẬT TƯ PHỤ TÙNG. SỬA CHỮA & KIỂM ĐỊNH	8.538.368.750	363.335	30.279	997
2.1	Vật tư. phụ tùng	6.000.000.000	255.319	21.277	700
2.2	Sửa chữa. bảo dưỡng & kiểm định	1.200.000.000	51.064	4.255	140
2.3	Cước thông tin liên lạc của tàu	459.600.000	19.557	1.630	54
2.4	Đăng kiểm	600.000.000	25.532	2.128	70
	Chi phí nước ngọt	278.768.750	11.863	989	33
3	CHI PHÍ SỬA CHỮA LỚN - PHÂN BỐ	4.800.000.000	204.255	17.021	560
4	THIẾT BỊ AN TOÀN. BẢO HỘ. ẮN PHẨM HÀNG HẢI. CƯỚC THÔNG TIN LIÊN LẠC CỦA TÀU	315.000.000	13.404	1.117	37
4.1	Thiết bị an toàn	-	-	-	-
4.2	Hải đồ và ắc phẩm hàng hải	315.000.000	13.404	1.117	37
5	DẦU NHỜN (LO)	4.000.000.000	170.213	14.184	466
6	BẢO HIỂM	2.124.359.660	90.398	7.533	248

6.1	Thân tàu (H&M)	298.576.100	12.705	1.059	35
6.2	Crews	48.283.560	2.055	171	6
6.3	P&I	1.777.500.000	75.638	6.303	207
7	PHÍ QUẢN LÝ KT và TM	746.018.600	31.745	2.645	88
7.1	Phí quản lý kỹ thuật	-	-	-	-
7.2	Phí đăng ký thuê bao Q88	66.786.600	2.842	237	8
7.3	Phí đăng ký thuê bao Stratumfive	9.717.000	413	34	1
7.6	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro. an ninh (làm trong nước)	-	-	-	-
	Phí liên quan kiểm tra/đánh giá an toàn/đánh giá rủi ro. an ninh (làm nước ngoài)	227.520.000	9.682	807	27
7.7	Vetting tàu	360.000.000	15.319	1.277	42
7.8	Phần mềm Mirlbros onboard	31.995.000	1.361	113	4
7.10	Phí đào tạo thuyền viên	-	-	-	-
7.11	Lệ phí IMO	50.000.000	2.128	177	6
7.12	Kiểm tra an toàn vệ sinh dịch tễ	-	-	-	-
TỔNG OPEX		35.884.958.410	1.527.020	127.251	4.187,50

(Chi phí Opex dự kiến cho 2023-2026, Chi phí hoạt động Opex cho tàu những năm tiếp theo tăng 5%.)

Chi phí vốn (Capex)

- Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm VAT: 15.622.000 USD
- Vốn vay ngân hàng: 7.415.760 USD
- Tổng lãi vay dự kiến phải trả: 3.045.096 USD
- Thời gian khấu hao = thời gian khai thác: 8,33 năm
- Thời hạn vay: 72 tháng

Đơn vị tính: USD

NĂM	GÓC TRẢ 1 NĂM	LÃI TRẢ 1 NĂM	GÓC + LÃI TRẢ 1 NĂM
1	411.987	326.757	738.744
2	1.235.960	869.034	2.104.994
3	1.235.960	702.180	1.938.140
4	1.235.960	535.325	1.771.285
5	1.235.960	368.471	1.604.431
6	1.235.960	201.616	1.437.576

7	823.973	41.714	865.687
Tổng cộng	7.415.760	3.045.096	10.460.856

4.3 Suất chiết khấu dự án

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

Tỷ lệ sử dụng vốn chủ sở hữu (VCSH): 56%

Lãi vay ngân hàng: 13,5%/ năm

Tỷ lệ vốn vay ngân hàng: 44%

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

Tổng suất chiết khấu dự án = Hệ số rủi ro + [LS kỳ vọng của CSH x (VCSH/TMĐT) + Lãi vay x (Vốn vay/TMĐT) x (1-20%)] = 11,40 %

4.4 Bảng tính hiệu quả kết quả dự án



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tuổi tàu	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Năm dự án	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Năm khai thác	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tuyến khai thác	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế	Quốc tế
I. DOANH THU	1,769,625	4,899,375	5,191,875	4,899,375	4,932,281	4,932,281	4,654,406	4,932,281	7,012,281
1.1. Doanh thu khai thác	1,769,625	4,899,375	5,191,875	4,899,375	4,932,281	4,932,281	4,654,406	4,932,281	4,932,281
1.2. TCE (USD/ngày)	14,625	14,625	14,625	14,625	13,894	13,894	13,894	13,894	13,894
1.3. Số ngày khai thác trong năm	121	335	355	335	355	355	335	355	355
1.4. Thu hồi cuối dự án									2,080,000
II. CHI PHÍ	1,455,037	4,272,523	4,105,668	3,938,814	3,848,381	3,681,526	3,521,624	3,479,910	3,479,910
2.1. Chi phí Opex (USD/năm)	506,688	1,528,438	1,528,438	1,528,438	1,604,859	1,604,859	1,604,859	1,604,859	1,604,859
2.1.1. Số ngày trong năm	121	365	365	365	365	365	365	365	365
2.1.2. Chi phí Opex (USD/ngày)	4,188	4,188	4,188	4,188	4,397	4,397	4,397	4,397	4,397
2.2. Chi phí Capex	948,349	2,744,085	2,577,231	2,410,376	2,243,522	2,076,667	1,916,765	1,875,051	1,875,051
2.2.1. Chi phí khấu hao	621,592	1,875,051	1,875,051	1,875,051	1,875,051	1,875,051	1,875,051	1,875,051	1,875,051
2.2.2. Chi phí trả lãi vay vốn	326,757	869,034	702,180	535,325	368,471	201,616	41,714		
2.2.3. Chi phí chênh lệch tỷ giá USD/VND									
2.2.4. Chi phí Capex + CLTG (USD/ngày)	7,838	7,518	7,061	6,604	6,147	5,689	5,251	5,137	5,137
III. LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ	11,440,388	626,852	1,086,207	960,561	1,083,900	1,250,755	1,132,782	1,452,371	3,532,371
3.1. Thuế TNDN (20%)	62,918	125,370	217,241	192,112	216,780	250,151	226,556	290,474	706,474
IV. LỢI NHUẬN SAU THUẾ	9,152,310	501,482	868,965	768,449	867,120	1,000,604	906,226	1,161,897	2,825,897
LNST (USD/ngày)	690	1,374	2,381	2,105	2,376	2,741	2,483	3,183	7,742
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu	111.53%	6.11%	10.59%	9.36%	10.57%	12.19%	11.04%	14.16%	34.44%

V. DÒNG TIỀN DỰ ÁN										
5.1. Chi phí đầu tư ban đầu										
	(15,622,000)									
5.2. Chi phí dự án (không gồm lãi vay+KH+CLTG)	506,688	1,528,438	1,528,438	1,528,438	1,528,438	1,528,438	1,604,859	1,604,859	1,604,859	1,604,859
5.3. Dòng tiền trước thuế của dự án	1,262,938	3,370,938	3,663,438	3,370,938	3,370,938	3,370,938	3,327,422	3,327,422	3,049,547	3,327,422
5.4. Dòng tiền thuần của dự án	1,200,020	3,245,567	3,446,196	3,446,196	3,178,825	3,178,825	3,110,642	3,077,271	2,822,990	3,036,948
5.5. Lũy kế dòng tiền trước chiết khấu	(14,421,980)	(11,176,413)	(7,730,217)	(4,551,392)	(1,440,750)	(1,440,750)	(1,440,750)	1,636,521	4,459,511	7,496,459
5.6. Dòng tiền chiết khấu	1,200,020	2,913,965	2,777,969	2,300,636	2,021,273	2,021,273	1,795,289	1,428,214	1,478,672	1,428,214
5.7. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(14,421,980)	(11,508,015)	(8,730,046)	(6,429,411)	(4,408,138)	(4,408,138)	(2,612,849)	(1,134,177)	294,037	2,278,921
5.8. Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV	\$2,278,921									
5.9. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR	15.63%									
	(14,421,980)	3,245,567	3,446,196	3,178,825	3,110,642	3,077,271	2,822,990	3,036,948	4,700,948	
VI. DÒNG TIỀN CHỦ ĐẦU TƯ										
6.1. Dòng tiền đầu tư của chủ đầu tư	(8,206,240)									
6.2. Dòng tiền thuần của chủ đầu tư	(8,206,240)	461,276	1,508,056	1,407,540	1,506,211	1,639,695	1,957,303	3,036,948	4,700,948	
6.3. Dòng tiền sau chiết khấu	(8,206,240)	414,147	1,091,437	914,609	878,728	858,866	920,480	1,282,292	1,782,087	
6.4. Lũy kế dòng tiền sau chiết khấu	(8,206,240)	(7,792,093)	(5,781,243)	(4,866,634)	(3,987,906)	(3,129,040)	(2,208,560)	(926,267)	855,820	
6.5. Hiện giá dòng tiền NPV	1,887,060									
6.6. Tỷ suất sinh lời nội bộ của dự án IRR	16.59%									
VII. CÂN ĐỐI THU CHI										
7.1. Tổng nguồn trả nợ		1,200,020	3,446,196	3,178,825	3,110,642	3,077,271	2,822,990	3,036,948	4,700,948	
7.2. Tổng nghĩa vụ trả nợ (trả gốc + lãi)		738,744	1,938,140	1,771,285	1,604,431	1,437,576	865,687			
7.3. Trả nợ gốc (USD/năm)		411,987	1,235,960	1,235,960	1,235,960	1,235,960	823,973			
7.4. Trả nợ gốc đầu kỳ		7,415,760	5,767,813	4,531,853	3,295,893	2,059,933	823,973			
7.5. Trả nợ gốc cuối kỳ		7,003,773	5,767,813	3,295,893	2,059,933	823,973				
7.6. Lãi suất NH (%/năm)		13.50%	13.50%	13.50%	13.50%	13.50%	13.50%	13.50%	13.50%	

7.7. Trả lãi vay NH		326,757	869,034	702,180	535,325	368,471	201,616	41,714	
Cân Bằng trả nợ		461,276	1,140,573	1,508,056	1,407,540	1,506,211	1,639,695	1,957,303	3,036,948
									4,700,948

4.5 Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả của dự án

Đơn vị tính: USD

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kết quả dự án
1	Tổng vốn đầu tư (gồm VAT)	USD	16.854.000
2	Tổng vốn đầu tư (chưa có VAT)	USD	15.622.000
	<i>Trong đó, giá mua tàu</i>	USD	<i>15.400.000</i>
	<i>Thuế nhập khẩu, chi phí khác</i>	USD	<i>222.000</i>
3	Tổng doanh thu	USD	86.447.563
4	Tổng chi phí	USD	63.566.908
5	Lợi nhuận trước thuế	USD	11.440.388
6	Lợi nhuận sau thuế	USD	9.152.310
7	Hiệu quả đầu tư của dự án		
	- NPV (i=11,40%)	USD	2.278.921
	- IRR	%	15,63%
	- Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (năm)	Năm	7,13

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

5.1 Rủi ro về thị trường đầu ra:

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

5.2 Rủi ro về giá cước:

Đây có thể là rủi ro lớn nhất đối với dự án của PCT. Tuy nhiên, với tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, dự báo thị trường trong những năm tới thì kế hoạch giá cước của dự án là khá thận trọng với mức giá cho thuê TC trong giai đoạn đầu dự án trong khoảng 15.000 USD/ngày với tuổi tàu từ 16-20 tuổi. Doanh thu tiếp theo được tính toán giảm 5% so với mỗi mức tuổi tàu từ 21 - 25 tuổi. Trường hợp giá cước vẫn diễn biến xấu và thấp hơn mức dự kiến như trong dự án thì bằng kinh nghiệm quản lý và khai thác tàu, Công ty sẽ thực thi các giải pháp nhằm tiết kiệm tối đa chi phí của dự

án như chi phí thuyền viên, chi phí bảo trì bảo dưỡng, chi phí vật tư tiêu hao, chi phí bảo hiểm, chi phí quản lý,... để đảm bảo dự án vẫn có hiệu quả.

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

5.3 Rủi ro về lãi suất vay vốn:

Dự án đầu tư dự kiến sẽ vay vốn ngân hàng theo hình thức vay đồng Việt Nam với lãi suất vay tính bằng lãi suất khoảng 13,5%/năm.

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

5.4 Rủi ro về tỷ giá:

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

6. Độ nhạy của dự án

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

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

		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
		88%	90%	92%	94%	96%	98%	100%
VPV	2,278,921	(295,989)	133,162	562,314	991,466	1,420,618	1,849,770	2,278,921
		88%	90%	92%	94%	96%	98%	100%
IRR	15.63%	10.82%	11.63%	12.44%	13.24%	14.04%	14.84%	15.63%

- Khi giá mua tàu thay đổi:**

		Khi giá mua tàu thay đổi						
		100%	102%	104%	106%	108%	110%	112%
VPV	2,278,921	2,278,921	2,007,458	1,736,317	1,465,478	1,194,924	924,641	654,612
		100%	102%	104%	106%	108%	110%	112%
IRR	15.63%	15.63%	15.07%	14.54%	14.02%	13.52%	13.04%	12.57%

- Khi lãi vay ngân hàng thay đổi:**

		Khi lãi suất vay vốn thay đổi						
		100%	102%	104%	106%	108%	110%	112%
VPV	2,278,921	2,278,921	2,226,996	2,175,396	2,124,121	2,073,167	2,022,532	1,972,214
		100%	102%	104%	106%	108%	110%	112%
IRR	15.63%	15.63%	15.65%	15.66%	15.68%	15.70%	15.72%	15.74%

Từ các bảng trên có thể thấy hiệu quả của dự án nhạy cảm với sự tăng lên của giá cho thuê TC hơn là Giá bán tàu và lãi suất vay vốn.

Khi giá cho thuê TC và lãi vay ngân hàng thay đổi:

		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
NPV	2,278,921.27	88%	90%	92%	94%	96%	98%	100%
Lãi suất vay ngân hàng thay đổi	100%	(295,989)	133,162	562,314	991,466	1,420,618	1,849,770	2,278,921
	102%	(339,266)	88,444	516,154	943,865	1,371,575	1,799,285	2,226,996
	104%	(382,266)	44,011	470,288	896,565	1,322,842	1,749,119	2,175,396
	106%	(427,358)	(139)	424,713	849,565	1,274,417	1,699,269	2,124,121
	108%	(472,917)	(44,008)	379,427	802,862	1,226,297	1,649,732	2,073,167
	110%	(518,200)	(87,598)	334,428	756,454	1,178,480	1,600,506	2,022,532
	112%	(563,208)	(130,911)	289,714	710,339	1,130,964	1,551,589	1,972,214

Khi giá cho thuê TC giảm 10% và lãi suất ngân hàng tăng 6%, NPV của dự án bắt đầu âm.

Khi giá cho thuê TC và giá mua tàu thay đổi:

		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
NPV	2,278,921.27	88%	90%	92%	94%	96%	98%	100%
khi giá mua tàu thay đổi	100%	(295,989)	133,162	562,314	991,466	1,420,618	1,849,770	2,278,921
	102%	(569,009)	(137,211)	291,723	720,657	1,149,591	1,578,525	2,007,458
	102%	(569,009)	(137,211)	291,723	720,657	1,149,591	1,578,525	2,007,458
	104%	(848,747)	(407,306)	21,419	450,143	878,868	1,307,592	1,736,317
	106%	(1,128,227)	(682,116)	(248,615)	179,908	608,431	1,036,955	1,465,478
	108%	(1,407,465)	(961,550)	(518,394)	(90,064)	338,265	766,595	1,194,924

	112%	(1,967,582)	(1,519,723)	(1,074,177)	(629,278)	(201,315)	226,649	654,612
--	------	-------------	-------------	-------------	-----------	-----------	---------	---------

Khi giá thuê TC giảm 10% và giá mua tàu tăng 2%, NPV của dự án bắt đầu âm.

Khi giá cho thuê TC và lãi suất thay đổi:

Các chỉ tiêu		Khi giá cho thuê TC thay đổi						
NPV	2,278,921.27	88%	90%	92%	94%	96%	98%	100%
Khi lãi suất thay đổi	100%	(295,989)	133,162	562,314	991,466	1,420,618	1,849,770	2,278,921
	102%	(339,266)	88,444	516,154	943,865	1,371,575	1,799,285	2,226,996
	104%	(382,266)	44,011	470,288	896,565	1,322,842	1,749,119	2,175,396
	106%	(427,358)	(139)	424,713	849,565	1,274,417	1,699,269	2,124,121
	108%	(472,917)	(44,008)	379,427	802,862	1,226,297	1,649,732	2,073,167
	110%	(518,200)	(87,598)	334,428	756,454	1,178,480	1,600,506	2,022,532
	112%	(563,208)	(130,911)	289,714	710,339	1,130,964	1,551,589	1,972,214
	114%	(607,944)	(173,950)	245,282	664,514	1,083,746	1,502,978	1,922,210

Khi giá thuê TC giảm 10% và lãi suất tăng 6%, NPV của dự án bắt đầu âm.

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

PHẦN VII KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Căn cứ những phân tích về tình hình thị trường vận tải biển giai đoạn 2022-2030. căn cứ định hướng phát triển của Công ty, việc đầu tư đội tàu là yêu cầu bắt buộc để tận dụng tối đa thời cơ thị trường cũng như xây dựng thương hiệu, vị thế và phát triển của Công ty.

Qua nghiên cứu, tính toán trong báo cáo đầu tư nêu trên, dự án mua tàu chở hóa chất LOYAL là phương án đầu tư có tính khả thi, mang lại hiệu quả kinh tế tốt và phù hợp nhất hiện nay cho Công ty trong năm 2023. 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, Tổ dự án kính đề nghị Giám đốc xem xét và thông qua Báo cáo khả thi đầu tư tàu chở hóa chất LOYAL (XVIC7/IMO9345881) trọng tải 23.322 DWT với các nội dung chính như sau:

- Tên tàu: LOYAL
- Hồ hiệu/ Số IMO: XVIC7/IMO9345881
- Quốc tịch: Việt Nam
- Năm đóng: 2006
- Đăng kiểm hiện thời: VR + NK
- Nơi đóng: Nhật Bản
- Tiến độ thực hiện dự án dự kiến: Từ tháng 07/2023 đến Quý 3/ 2023.
- Tổng mức đầu tư dự án: 16.854.000 USD tương đương 396.069.000.000 VND (tỷ giá quy đổi 23.500 VND/USD)
- Chỉ tiêu hiệu quả dự án không thấp hơn:
 - o NPV: 2.278.921 USD
 - o IRR: 15,63%

Trân trọng kính trình./.

