

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ (PV TRANS)
CÔNG TY CP VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT
(PVT LOGISTICS)



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
PHƯƠNG ÁN MUA TÀU CHỞ DẦU/ HÓA CHẤT
TRỌNG TẢI KHOẢNG 19.000 - 25.000 DWT

TP. Hồ Chí Minh, Tháng 05/2022



1. Sự cần thiết phải đầu tư

a) Hiện nay Công ty Phương Đông Việt đang sở hữu và khai thác 06 tàu bao gồm:

- PVT Saturn (2008/ Hàn Quốc, trọng tải 13.159 DWT, Chemical);
- PVT Synergy (2008/ Hàn Quốc, trọng tải 13.126 DWT, Chemical);
- PVT Neptune (2008/ Hàn Quốc, trọng tải 13.056 DWT, Chemical);
- PVT Venus (2010/ Hàn Quốc, trọng tải 13.149 DWT, Chemical);
- PVT Flora (2010/ Nhật, trọng tải 19.956 DWT, Chemical);
- PVT Diamond (2011/ Nhật, trọng tải 56.000 DWT, bulk carrier).

b) Tình hình khai thác đội tàu:

+ *Tàu PVT Saturn:*

- Được Tổng Công ty PV Trans đầu tư giữa năm 2017 và cho Công ty Phương Đông Việt thuê khai thác theo hình thức thuê tàu trần;
- Hiện tàu đang khai thác hình thức thuê TC, khu vực khai thác Đông Nam Á – Úc với chân hàng và hiệu quả khai thác khá tốt. Để ổn định hiệu quả khai thác dài hạn, Công ty Phương Đông Việt cho thuê định hạn tàu.

+ *Tàu PVT Synergy:*

- Hiện tàu đang khai thác hình thức thuê TC, khu vực khai thác Đông Nam Á – Úc với chân hàng và hiệu quả khai thác khá tốt. Để ổn định hiệu quả khai thác dài hạn, Công ty Phương Đông Việt cho thuê định hạn tàu.

+ *Tàu PVT Neptune, PVT Venus và tàu PVT Flora:*

- Hiện tàu đang khai thác trong Pool Womar chuyên chở hóa chất, dầu cọ, base oil chạy tuyến Trung Quốc, Hàn Quốc, Ấn Độ, Singapore, Trung Đông góp phần đem lại hiệu quả cao cho Công ty;

- Qua những nghiên cứu, phân tích trên đây cho thấy nhu cầu về vận tải dầu sản phẩm, hóa chất nhập khẩu và quốc tế là rất lớn. Việc đầu tư tàu sẽ góp phần nâng cao thị phần dịch vụ dầu khí của Tổng Công ty PV Trans nói chung và của Công ty PVT Logistics nói riêng. Đầu tư tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) (oil/chemical tanker) loại khoảng 19.000 -25.000DWT phù hợp với chiến lược phát triển của PVT Logistics;

- Bên cạnh đó, size tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) khoảng 19.000-25.000 DWT đang dần khẳng định vị thế do thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size hàng, lịch trình. Hiện size tàu này đang có giá thuê tốt và dự báo sẽ tiếp tục tăng theo chiều hướng thị trường;

- Đồng thời, sau thời kỳ khủng hoảng kéo dài, thị trường giá tàu biển đã giảm mạnh hiện nay đang duy trì ở mức thấp. Đồng thời, giá cước vận tải hóa chất đã bắt đầu nhích lên từ tháng 4 năm 2022. Do vậy, Công ty PVT Logistics cần phải nhanh chóng tận dụng thời cơ để đầu tư, phát triển đội tàu.

+ Mục tiêu đầu tư:

- Tái cấu trúc đội tàu của Công ty PVT Logistics theo hướng đa dạng về chủng loại, size tàu và trẻ hóa đội tàu nhằm duy trì và đáp ứng yêu cầu của khách hàng trong nước và quốc tế;

- Tận dụng thời điểm giá mua bán tàu biển đang ở mức hợp lý, giá cước vận tải đang có dấu hiệu phục hồi. Đầu tư tàu vào thời điểm này vừa đón đầu khi thị trường dần ấm trở lại, vừa mang lại lợi thế cho chủ tàu trong quá trình kinh doanh khai thác với chi phí đầu tư thấp;

- Mặt khác, với kinh nghiệm và năng lực đội ngũ cán bộ hiện tại, Công ty PVT Logistics có thể đảm nhiệm khai thác và quản lý thêm 4 tàu nữa nhằm tiết giảm chi phí quản lý/tàu và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh.

2. Thị trường vận tải hàng lỏng (dầu/hóa chất)

2.1. Thị trường vận tải quốc tế

Theo nhận định của các nhà môi giới lớn, 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, số lượng tàu đóng mới đưa vào khai thác trong năm 2020 chỉ là 34 tàu, năm 2021 chỉ là 45 tàu và 2022 chỉ là 34 tàu, năm 2023 chỉ là 6 tàu thay vì từ 104 - 149 tàu/năm trong giai đoạn 2017 - 2019. Theo dự báo của Clarksons Research, dự kiến trong năm 2022 tỷ lệ tăng trưởng về lượng luân chuyển bằng đường biển (million tonnes) ở mức 12.294 triệu tấn tăng 4,0 % so với năm 2021 11.982 triệu tấn (nguồn STM, Clarksons tháng 04/2022).

Dự báo mức tăng trưởng lượng hàng vận chuyển bằng đường biển

World Seaborne Trade...	million tonnes				% Chg
	2019	2020	2021	2022f	2022/21
Crude Oil	2,016	1,868	1,839	1,920	4%
Oil Products	1,080	958	1,003	1,057	5%
Dry Bulk	5,253	5,170	5,367	5,405	1%
Containers	1,879	1,852	1,955	2,029	4%
Gas	479	481	508	538	6%
Other	1,298	1,269	1,309	1,346	3%
World Seaborne Trade	12,005	11,598	11,982	12,294	3%
y-o-y growth	0.4%	-3.4%	3.3%	2.6%	
Tonne-miles, y-o-y growth	0.7%	-1.5%	3.2%	4.0%	

Data based on latest information as at start: Apr-22. For more detail see Seaborne Trade Monitor on

(Nguồn: STM, Clarksons tháng 04/2022)

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 nhậm nhíp trở lại và tập trung nhiều vào các tàu dầu/hóa chất (oil/chemical tanker), phổ biến là các tàu có trọng tải khoảng 19.000 - 25.000DWT.

Trong phân khúc tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000 -25.000DWT, 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 sản phẩm/hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu trọng tải khoảng 19.000 -25.000DWT.

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 oil) từ Indonesia, hoặc dầu sản phẩm từ Singapore/Thailand đi Ấn Độ/Maldives. Ngoài ra, còn có các tuyến hàng Bắc Á (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan), Châu Âu đi khu vực Nam Mỹ, thường có các loại hàng PX, Benzen, Toluen, size hàng 10.000 – 20.000 tấn. Lợi thế của kiểu tàu này để chuyên chở kết hợp nhiều mặt hàng và giảm thiểu chạy rỗng cho chiều ngược lại.

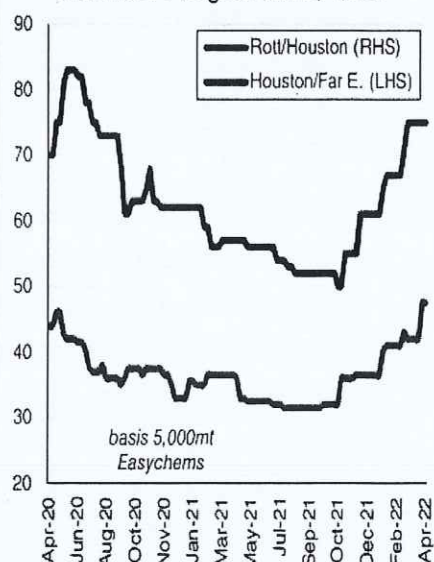
Đối với thị trường cho thuê định hạn (T/C): Theo báo cáo đánh giá của một số nhà môi giới uy tín, tại thời điểm hiện nay mức giá cho thuê T/C của tàu khoảng 20.000 DWT loại hầm hàng stainless steel (SS) vào khoảng 13.250, bình quân năm 2021 khoảng 13.438 USD/ ngày. Đối với tàu size khoảng 25.000 DWT thì giá thuê TC khoảng 15.000 – 16.000 USD/ngày.

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

Chemicals Markets....	Average		2022		Chem Market	
	2020	2021	Feb	Mar	22 Apr	Trends...
<i>Voyage Rates (\$/mt)</i>						
10,000 MEG/WC India	26.93	25.57	29.50	32.38	35.00	FIRMER... 8%
15,000 MEG/Ulsan	45.26	42.07	47.00	52.50	54.00	STEADY... 3%
15,000 MEG/Med	58.02	57.43	74.25	83.50	93.00	FIRMER... 11%
15,000 MEG/Rott.	63.30	65.32	81.00	94.25	102.00	FIRMER... 8%
5,000 Rott/Houston	39.89	33.82	41.00	42.25	46.00	FIRMER... 9%
10,000 Rott/Houston	33.57	28.98	36.50	36.75	39.00	FIRM... 6%
5,000 Rott/Ulsan	86.79	87.08	86.25	91.25	95.00	FIRM... 4%
5,000 Singapore/Rott	72.41	93.91	113.75	133.00	150.00	FIRMER... 13%
1,000- Sing/Houston	136.87	145.34	162.00	171.25	180.00	FIRM... 5%
6,000" Ulsan/Houston	54.63	58.47	70.00	79.25	87.00	FIRMER... 10%
5,000 Houston/Rott	53.04	48.68	57.00	71.75	85.00	FIRMER... 18%
5,000 Houston/Ulsan	72.92	55.87	67.00	74.00	90.00	FIRMER... 22%
<i>12 mths TC, \$/day</i>						
13,000 dwt IMO II	8,271	8,250	9,000	9,000	9,000	STEADY... 0%
19,999 dwt S/S	13,479	13,438	13,500	13,500	13,500	STEADY... 0%

Easychems except for: - Stainless Steel, * Benzene.

Chemical Freight Rates, \$/mt



Nguồn: Thống kê của môi giới Clarkson tháng 04/2022

TIME CHARTER RATES (USD/DAY)

	1 YEAR	3 YEARS	5 YEARS
20,000 DWT IMO2 SS	13,000	13,500	14,000
16,500 DWT IMO2 Ctd.	10,750	11,250	11,500
13,000 DWT IMO2 Ctd.	8,750	9,500	10,000
12,500 DWT IMO2 SS	11,250	12,000	12,250
8,500 DWT IMO2 Ctd.	9,000	9,500	9,750
6,000 DWT IMO2 Ctd.	7,250	8,000	8,500
3,500 DWT IMO2 Ctd.	6,000	6,500	7,000

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 03/2022

Theo thống kê của các Công ty môi giới có uy tín thì đều dự báo thị trường thuê tàu dầu hóa chất nói chung và tàu dầu hóa chất khoảng 20.000 DWT nói riêng đều có sự tăng trưởng trong năm 2022. Như thống kê của Maersk thời gian thuê càng dài thì giá thuê càng cao (1 năm giá thuê 13.000 USD/ngày, 3 năm thì 13.500 USD/ngày và 5 năm là 14.000 USD/ngày). Thời gian thuê càng dài thì giá thuê TC càng cao chứng tỏ Người thuê tàu cũng đã dự báo thị trường thuê tàu sẽ đi lên trong những năm tới.

Như vậy, kết quả nghiên cứu thị trường quốc tế cho thấy nhu cầu đối với phân khúc size tàu dầu/hóa chất khoảng 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.

2.2. Thị trường vận tải trong nước

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

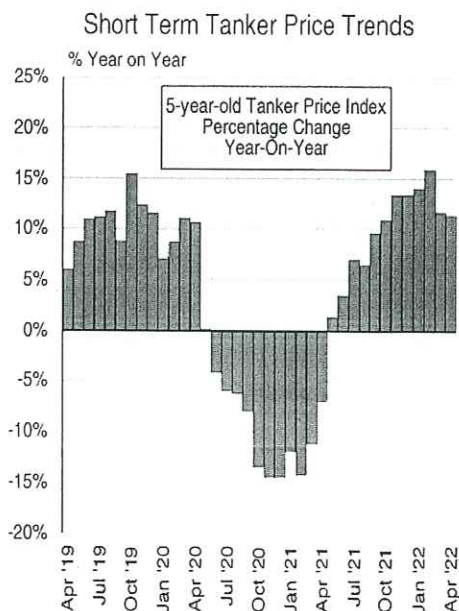
Mặc dù vậy, theo báo cáo tóm tắt của ngành hóa chất Việt Nam: Ngành Hóa Chất Việt Nam đóng vai trò chủ đạo trong việc phát triển kinh tế vì đây là ngành cung cấp đầu vào cho một số ngành công nghiệp thiết yếu. Hiện nay Việt Nam đã phát triển đầy đủ các phân ngành của ngành công nghiệp hóa chất bao gồm: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

2.3. Thị trường mua bán tàu biển

Theo thống kê của Clarksons, thì giá bán bình quân trong giai đoạn 2012 - 2020 đối với tàu Chemical Tanker Stainless Steel 19.999 DWT Resale là 32,06 triệu USD, còn đối với tàu Secondhand 05 tuổi là 23,16 triệu USD (không phải là tàu Eco Design), giá mua bán tàu tại thời điểm hiện nay đang bắt đầu có xu hướng tăng. Cụ thể, theo thống kê của Clarksons thì giá bán tàu Chemical Tanker Stainless Steel 19.999 DWT 05 tuổi tại thời điểm tháng 04/2022 là 29,0 triệu USD, tăng 8,2% so với bình quân năm 2021; giá bán tàu Chemical Tanker Stainless Steel 19.999 DWT (Eco Design) 05 tuổi bình quân năm 2021 là 26,80 triệu USD, tăng 9,4% so với bình quân năm 2020: 24,50 triệu USD.

Oil Tanker Prices...	End Year, \$m			Three Month	
	2019	2020	2021	Apr	Trend...
310,000 dwt Resale	100.0	88.0	98.0	99.0	STEADY... -1%
310,000 dwt 5 yrs	75.0	63.0	70.0	74.0	STEADY... 2%
300,000 dwt 10 yrs	53.0	43.0	46.0	51.0	FIRM.... 5%
300,000 dwt 15 yrs	38.0	30.0	33.0	35.0	FIRM.... 7%
160,000 dwt Resale	72.0	58.0	69.0	70.0	FIRMER... 10%
160,000 dwt 5 yrs	53.0	43.0	47.0	50.0	STEADY... 3%
150,000 dwt 10 yrs	36.0	28.0	31.0	34.0	FIRM.... 4%
105,000 dwt Resale	56.0	45.0	56.0	60.0	FIRM.... 3%
105,000 dwt 5 yrs	41.0	32.5	41.0	45.0	FIRM.... 6%
105,000 dwt 10 yrs	30.0	20.5	27.0	30.0	FIRM.... 4%
73,000 dwt Resale	45.0	39.0	43.0	47.5	FIRMER... 8%
73,000 dwt 5 yrs	32.5	29.0	31.0	35.0	FIRMER... 10%
73,000 dwt 10 yrs	20.0	18.0	20.0	22.0	FIRM.... 5%
51,000 dwt Resale	40.0	36.0	39.0	40.0	STEADY... 1%
51,000 dwt 5 yrs	30.0	26.0	29.0	32.5	FIRM.... 4%
47,000 dwt 10 yrs	19.0	17.0	18.5	21.0	FIRM... 4%
45,000 dwt 15 yrs	12.0	11.0	11.0	13.0	FIRMER... 9%
37,000 dwt 5 yrs	25.0	23.0	25.0	26.0	STEADY... 3%
37,000 dwt 10 yrs	15.0	14.0	14.5	16.0	FIRM.... 6%
19,999 dwt Chem S/S* 5 yrs	20.3*	24.5	26.8	29.0	FIRM.... 3%
5-y-o Tanker Index	138	118	134	145	FIRM.... 4%
12 month Change	12%	-14%	13%	11%	

*Non-eco vessel prior to Jan 2020



Còn theo thống kê của Maersk Broker trong tháng 3 năm 2022 giá tàu 20.000 DWT IMO II Stainless Steel 05 tuổi ở mức 27,0 triệu USD, 10 tuổi ở mức 16,5 triệu

USD có cao hơn mức bình quân 2020 nhưng tương đương với bình quân giai đoạn 2018 - 2020.

VESSEL PRICES (USD MILL.)

	NEWBUILD	SECOND-HAND			
		5 YEARS	10 YEARS	15 YEARS	
25,000 DWT IMO2 SS	51.0	33.5	23.5	15.5	
20,000 DWT IMO2 SS	40.0	27.0	16.5	13.0	
16,500 DWT IMO2 Ctd.	29.0	21.0	12.0	8.5	
13,000 DWT IMO2 Ctd.	26.0	14.0	8.5	5.3	
12,500 DWT IMO2 SS	32.0	19.0	11.5	9.0	
8,500 DWT IMO2 Ctd.	22.0	13.5	9.0	6.0	
6,000 DWT IMO2 Ctd.	18.0	11.5	7.5	5.0	
3,500 DWT IMO2 Ctd.	12.0	9.0	5.3	3.8	

- Hiện nay, tàu hóa chất size khoảng 19.000 - 25.000 DWT đang rất được ưa chuộng trên thị trường, trong đó tàu đóng tại Nhật, có hầm hàng stainless steel, tuy nhiên giá cao (tàu 10 - 14 tuổi giá từ 15 - 17,5 triệu USD);
- Giá tàu size khoảng 20.000 DWT (IMO 2), 9 - 10 năm tuổi có giá khoảng 17,5 - 19 triệu USD. Và cùng với xu hướng hồi phục của thị trường vận tải thì giá tàu dự kiến sẽ tăng trong thời gian tới. Như vậy đây là thời điểm thích hợp để các chủ tàu xem xét việc đầu tư tàu.

2.4. Tổng mức đầu tư phương án:

Công ty PVT Logistics đang lựa chọn size tàu chở dầu/ hoá chất khoảng 19.000 - 25.000 DWT, trong đó lấy tàu khoảng 20.000 DWT làm cơ sở tính toán:

TMĐT không vượt quá 19.000.000 USD (đã bao gồm thuế, lệ phí trước bạ, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, chi phí lắp đặt hệ thống xử lý nước ballast, kiểm toán quyết toán phương án đầu tư và các chi phí dự phòng khác, nếu có), trong đó giá mua tàu khoảng 16.750.000 USD đối với tàu khoảng 11 tuổi đã bao gồm chi phí lắp đặt hệ thống xử lý kết nước ballast khoảng 350.000 USD; các chi phí nhận tàu, khảo sát, giám định, dự phòng khoảng 185.200 USD, cụ thể:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	THÀNH TIỀN
1	Giá mua tàu (đã bao gồm hệ thống xử lý nước Ballast; thuế, phí trước bạ, ..(nếu có))	USD	18.814.800
2	Chi phí khảo sát, giám định tàu, giao nhận tàu và khác...	USD	185.200
-	TỔNG GIÁ TRỊ ĐẦU TƯ (GỒM VAT, NẾU CÓ):	USD	19.000.000

* Thuế nhập khẩu được tính theo mức thuế suất của phân nhóm 8901.20.70 được quy định tại NĐ57/2020 ngày 25/05/2020 v/v biểu thuế xuất nhập khẩu. Trường hợp nếu chủ tàu ở các quốc gia thuộc các Hiệp định thương mại tự do được ký kết với Việt Nam thì thuế nhập khẩu sẽ được áp dụng theo biểu thuế riêng của từng Hiệp định.

* Trong trường hợp tàu treo cờ thuận tiện nước ngoài thì sẽ không phải chịu thuế VAT, thuế nhập khẩu và lệ phí trước bạ.

3. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

Stt	Nội dung	Đvt	Giá trị
1	Tổng mức đầu tư (gồm VAT, nếu có)	USD	19.000.000
2	Vốn vay ngân hàng (đến khoảng 70 % giá mua tàu)	USD	11.725.000
3	Vốn chủ sở hữu: = (1) - (2)	USD	7.275.000

3.1. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

Trong năm 2022: Công ty thực hiện dự án tăng vốn điều lệ thêm 200 tỷ đồng, từ 311 tỷ đồng lên 511 tỷ đồng để bổ sung vốn đối ứng đầu tư 02 dự án 02 tàu, bao gồm: 01 tàu chở dầu/hóa chất size khoảng 10.000 - 25.000 DWT và 01 dự án 01 tàu hàng rời Handysize/Panamax có trọng tải khoảng 25.000 - 75.000 DWT thuộc danh mục đầu tư năm 2022;

Ngoài dòng tiền từ tăng vốn Công ty lấy từ nguồn tiền bán tàu tàu Phương Đông Star và lợi nhuận lũy kế để lại đến thời điểm đầu tư và tùy theo khả năng tài chính, thị trường mua bán và khai thác tàu tại thời điểm đầu tư, Công ty PVT Logistics sẽ lựa chọn size, chủng loại tàu đầu tư cho phù hợp với dòng tiền của đơn vị.

3.2. Về nguồn vốn vay:

Với cơ cấu vốn đầu tư dự kiến sẽ vay ngân hàng đến khoảng 70% trên giá mua tàu, theo hình thức vay dài hạn với thời gian vay là 7 năm;

Và mức vốn cho vay tối đa của các tổ chức tín dụng (TCTD) cho các dự án đầu tư của Phương Đông Việt hiện nay đến khoảng 70% giá mua tàu, cơ cấu này phù hợp với tính toán hiệu quả của dự án đầu tư tàu và nằm trong khung điều kiện cho vay thông thường của các Tổ chức tín dụng.

4. Phương án khai thác và hiệu quả phương án:

4.1. Phương án khai thác

- Lộ trình khai thác: tập trung khai thác tuyến quốc tế.
- Thời gian khai thác trung bình trong năm:
 - + Dưới 15 tuổi: 343 ngày/năm
 - + Từ 16 đến 20 tuổi: 340 ngày/năm
 - + Từ 21 đến 25 tuổi: 335 ngày/năm
 - + Năm sửa chữa IS/SS: từ 15 - 30 ngày tùy theo tuổi tàu

Thống kê giá TC bình quân trong 09 năm gần đây (từ 2012-2020) tàu 20.000 dwt khoảng 13.650 USD/ngày:

1 Year Timecharter Rate 19,999 dwt Stainless Steel Chemical Tanker \$/day



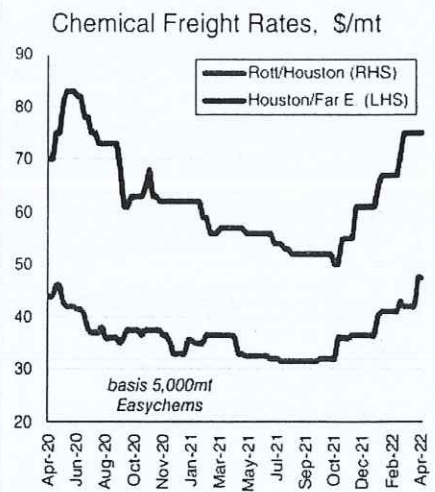
Nguồn: Thông kê của môi giới tàu Fearnley tháng 12/2020

TIME CHARTER RATES (USD/DAY)			
	1 YEAR	3 YEARS	5 YEARS
20,000 DWT IMO2 SS	13,000	13,500	14,000
16,500 DWT IMO2 Ctd.	10,750	11,250	11,500
13,000 DWT IMO2 Ctd.	8,750	9,500	10,000
12,500 DWT IMO2 SS	11,250	12,000	12,250
8,500 DWT IMO2 Ctd.	9,000	9,500	9,750
6,000 DWT IMO2 Ctd.	7,250	8,000	8,500
3,500 DWT IMO2 Ctd.	6,000	6,500	7,000

Nguồn: Thống kê của Maersk tháng 3/2022

Chemicals Markets....	Average		2022		Chem Market	
	2020	2021	Feb	Mar	22 Apr	Trends...
Voyage Rates (\$/mt)						
10,000 MEG/WC India	26.93	25.57	29.50	32.38	35.00	FIRMER... 8%
15,000 MEG/Ulsan	45.26	42.07	47.00	52.50	54.00	STEADY... 3%
15,000 MEG/Med	58.02	57.43	74.25	83.50	93.00	FIRMER... 11%
15,000 MEG/Rott.	63.30	65.32	81.00	94.25	102.00	FIRMER... 8%
5,000 Rott/Houston	39.89	33.82	41.00	42.25	46.00	FIRMER... 9%
10,000 Rott/Houston	33.57	28.98	36.50	36.75	39.00	FIRM... 6%
5,000 Rott/Ulsan	86.79	87.08	86.25	91.25	95.00	FIRM... 4%
5,000 Singapore/Rott	72.41	93.91	113.75	133.00	150.00	FIRMER... 13%
1,000- Sing./Houston	136.87	145.34	162.00	171.25	180.00	FIRM... 5%
6,000* Ulsan/Houston	54.63	58.47	70.00	79.25	87.00	FIRMER... 10%
5,000 Houston/Rott	53.04	48.68	57.00	71.75	85.00	FIRMER... 18%
5,000 Houston/Ulsan	72.92	55.87	67.00	74.00	90.00	FIRMER... 22%
12 mths TC, \$/day						
13,000 dwt IMO II	8,271	8,250	9,000	9,000	9,000	STEADY... 0%
19,999 dwt S/S	13,479	13,438	13,500	13,500	13,500	STEADY... 0%

Easychems except for: - Stainless Steel, * Benzene.



Nguồn: Thống kê của môi giới Clarkson tháng 04/2022

Để đảm bảo tính thận trọng khi xây dựng Phương án, Đơn vị lấy cơ sở giá cho thuê tàu (TC) án như sau:

Giá cho thuê TC khoảng 13.000 USD/ ngày cho giai đoạn tàu trước 15 tuổi; tàu từ 16 - 20 tuổi lấy TC 12.350 USD/ngày (giảm 5% so với giai đoạn 5 năm liền trước); tàu từ 21 - 25 tuổi lấy TC 11.733 USD/ngày (giảm khoảng 5% cho 5 năm tiếp theo) cho tàu khoảng 20.000 DWT để tính toán hiệu quả kinh tế của phương án.

Đối với tàu khoảng 25.000 DWT thì giá cho thuê TC sẽ cao hơn khoảng 1.500 USD/ngày.

4.2. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế phương án:

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

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
1	Tổng mức đầu tư (gồm VAT, nếu có)	USD	19.000.000
2	Suất thu lợi nội tại (IRRmin)	%	7,75%
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	307.417
4	Suất thu lợi nội tại (IRR) phương án	%	8,06%
5	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	409.649
6	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	8,44%

5. Kết luận và kiến nghị

Trên cơ sở nghiên cứu, đánh giá thị trường và các dữ liệu đầu vào, đầu ra, Tổ chuyên gia kính trình Giám đốc xem xét và trình cấp thẩm quyền phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi phương án đầu tư mua 1 tàu dầu/ hóa chất trọng tải khoảng 19.000 - 25.000 DWT” với các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế tại mục 4.2.

Trân trọng kính trình./.

TM. TỔ CHUYÊN GIA DỰ ÁN

VŨ TRỌNG ĐỘ

PHÊ DUYỆT CỦA GIÁM ĐỐC

HỒ SĨ THUẬN

Nơi nhận:

- Như trên
- Lưu VT, KTTV, TCG/1b