

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 23 tháng 6 năm 2026

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

**V/v: Thông qua chủ trương thực hiện dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax
(Mã số dự án: DT-07/26/TBD)**

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG

Căn cứ:

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội thông qua ngày 17/6/2020;
- Điều lệ hoạt động của Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific);
- Quy chế quản lý tài chính Công ty ban hành kèm theo Nghị quyết số 16/NQ-TBD-HĐQT ngày 31/12/2024 của Hội đồng quản trị;
- Báo cáo tài chính năm 2025 của Công ty đã được kiểm toán phát hành ngày 16/03/2026;
- Nghị quyết số 03/NQ-TBD-HĐQT ngày 06/02/2026 về việc chấp thuận kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2026 của Hội đồng quản trị Công ty.

Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (sau đây gọi tắt là “Công ty Pacific”) báo cáo trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua chủ trương thực hiện dự án đầu tư tàu chở dầu thô loại Aframax với các nội dung chính như sau:

I. Sự cần thiết triển khai dự án

Công ty Pacific hiện đang sở hữu đội tàu gồm 01 tàu dầu thô Aframax Apollo, 01 tàu FSO Đại Hùng Queen và 02 tàu MR chở dầu/hóa chất. Trong đó, tàu Apollo đang ở giai đoạn cuối của chu kỳ khai thác, mặc dù tàu vẫn hoạt động hiệu quả nhưng để đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng và thị trường, gia tăng quy mô đội tàu và duy trì động lực tăng trưởng trong giai đoạn sắp tới thì việc đầu tư bổ sung thêm tàu dầu thô Aframax trở nên cần thiết.

Hơn nữa, Pacific với lợi thế về năng lực quản lý kỹ thuật, quản lý thuyền viên, khai thác thương mại và quan hệ hợp tác ổn định với các khách hàng dầu khí quốc tế, sẽ có nhiều điều kiện thuận lợi để đưa tàu mới vào khai thác hiệu quả ngay sau đầu tư.

Để đánh giá toàn diện cơ hội đầu tư, HĐQT và Giám đốc Công ty đã chủ động nghiên cứu, phân tích diễn biến thị trường vận tải dầu thô quốc tế; đồng thời làm việc với các tổ chức môi giới tàu biển, hãng tàu quốc tế và các tổ chức tín dụng nhằm thu thập, thẩm định các thông tin đầu vào và đầu ra phục vụ việc xây dựng Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư tàu dầu thô Aframax.

Theo đó, nhìn chung triển vọng của thị trường vận tải dầu thô trong trung hạn vẫn được đánh giá tích cực. Với nguồn cung hạn chế bởi lượng đơn đặt đóng mới tàu Aframax hiện chỉ tương đương khoảng 6% và dự kiến không có nhiều bổ sung đáng kể đến năm 2029, trong khi đó một phần đội tàu tham gia “shadow fleet” hoặc bị loại khỏi thị trường do các lệnh trừng phạt, cùng với số lượng tàu già phải giải bản do không đáp ứng được các tiêu chuẩn môi trường mới sẽ là yếu tố hỗ trợ cân bằng cung – cầu giai đoạn 2026-2030.

Bên cạnh đó, nhu cầu vận chuyển dầu bằng đường biển được dự báo duy trì ổn định, đặc biệt tại các nền kinh tế đang phát triển và khu vực châu Á. Các diễn biến địa chính và chính sách cấm vận, chính sách năng lượng liên quan đến dầu Nga và Venezuela làm thay đổi cấu trúc các luồng thương mại dầu thô toàn cầu vẫn là những yếu tố nâng đỡ thị trường.

Trên cơ sở đánh giá về nhu cầu trẻ hóa đội tàu, triển vọng của thị trường vận tải dầu thô và hiệu quả khai thác dự kiến, việc đầu tư tàu dầu thô Aframax trong năm 2026 là cần thiết, phù hợp với định hướng phát triển của Công ty, góp phần duy trì năng lực cạnh tranh, bảo đảm tăng trưởng bền vững, gia tăng giá trị cho cổ đông trong trung và dài hạn.

II. Các thông tin chính của dự án

1. Tóm tắt thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-07/26/TBD).
- Cỡ tàu: Trọng tải đến 120.000 DWT.
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific).
- Mục tiêu đầu tư: Mở rộng quy mô, trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận, nâng cao lợi ích cho Công ty và các cổ đông.
- Hình thức đầu tư: Mua tàu qua sử dụng.
- Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 56.500.000 USD.
- Nguồn vốn đầu tư: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
- Phương án vay vốn: Dự kiến vay bằng Đồng USD căn cứ theo điều kiện phù hợp tại thời điểm triển khai dự án.
- Thời gian thực hiện đầu tư: Dự kiến trong năm 2026.

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

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Chỉ tiêu tài chính và hiệu quả
1	Tổng mức đầu tư	USD	56.500.000
2	Giá mua tàu dự kiến	USD	56.318.000
3	Vốn vay ngân hàng dự kiến tối đa	USD	39.422.600
4	Vốn chủ sở hữu (CSH) đối ứng dự kiến tối thiểu	USD	17.077.400
5	IRR	%	7,67
6	NPV dự án	USD	43.719
7	ROE	%	10,03
8	NPV Chủ đầu tư	USD	2.237.928

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

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

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

Dự án có tổng giá trị đầu tư dự kiến khoảng 56,5 triệu USD lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản của Công ty tại Báo cáo tài chính năm 2025. Căn cứ khoản 8, Điều 20, Điều lệ Công ty, dự án cần phải được biểu quyết thông qua tại cuộc họp Đại hội đồng cổ đông Công ty.

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

- Thông qua chủ trương thực hiện dự án kèm theo các chỉ tiêu tài chính trọng yếu của Báo cáo nghiên cứu khả thi (BCNCKT) dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-07/27/TBD), tóm tắt BCNCKT đính kèm.

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

Trân trọng kính trình./.

Tài liệu kèm theo:

- Tóm tắt BCNCKT DA đầu tư tàu dầu thô loại Aframax.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Lê Mạnh Tuấn

TÓM TẮT BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU DẦU THÔ LOẠI AFRAMAX
(TRỌNG TẢI ĐẾN 120.000 DWT)
(Mã số dự án: DT-07/26/TBD)

I. GIỚI THIỆU DỰ ÁN:

- Tên Dự án : Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax - DT-07/26/TBD;
- Chủ đầu tư : Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương;
- Hình thức đầu tư : Mua tàu đã qua sử dụng;
- Tuổi tàu khi nhận bàn giao : Không quá 15 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu (delivery date) để tính tuổi đăng ký tàu.

II. CÁC THÔNG SỐ CƠ BẢN CỦA TÀU:

- Cỡ tàu chọn đầu tư : Trọng tải đến 120.000 DWT;
- Loại thân : Thân đôi, đáy đôi;
- Đăng kiểm : Một trong các tổ chức thuộc IACS.
- Chính sách và tuân thủ : Tàu không nằm trong danh sách sanctions của OFAC/EU/UK/IMO, ... và được các tổ chức bảo hiểm P&I/IG Club chấp thuận.
- Về chủng loại tàu:
 - + Tàu mục tiêu phải thuộc thiết kế thương mại phổ biến, đã được kiểm chứng và khai thác rộng rãi trên thị trường vận tải dầu thô quốc tế.
 - + Tàu được ưu tiên đóng tại các nhà máy đóng tàu uy tín của Hàn Quốc hoặc Nhật Bản hoặc các nhà máy đóng tàu có vốn đầu tư và tiêu chuẩn quản lý của Hàn Quốc, Nhật Bản đang hoạt động tại khu vực Đông Nam Á; hoặc các nhà máy đóng tàu lớn của Trung Quốc thuộc các tập đoàn đóng tàu hàng đầu như CSSC, COSCO Shipping Heavy Industry và các đơn vị tương đương (nhưng phải đảm bảo các thiết bị chính như máy chính, máy đèn, nồi hơi được sản xuất ở Nhật Bản hoặc Hàn Quốc hoặc sản xuất theo bản quyền của các hãng nổi tiếng thuộc các nước G7).
 - + Tàu phải được đóng cho các chủ tàu lớn trên thị trường quốc tế, có lịch sử khai thác và bảo dưỡng minh bạch, đồng thời được phân cấp bởi các tổ chức đăng kiểm hàng đầu thuộc Hiệp hội Đăng kiểm Quốc tế (IACS) như DNV, ABS, Lloyd's Register, ClassNK, BV hoặc các tổ chức tương đương được quốc tế công nhận.

III. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ:

Trên cơ sở phân tích nhu cầu vận tải, sự cần thiết phải đầu tư tàu phân khúc Aframax, cùng các dữ liệu mua bán tàu Aframax trên thị trường hiện nay mà Công ty có được như sau:

Đvt: Triệu USD

Tàu	2023	2024	2025	2026			
				Tháng 4	Tháng 5	Tháng 6	Bình quân
Đóng mới/Newbuilding	70	75	72	74,00	74,17	74,33	74,17
Resale	83	82	80	88,33	90,33	92,50	90,39
5 tuổi	70,5	67	67,5	74,17	78,33	80,00	77,50
10 tuổi	55	52	55	62,50	66,67	70,00	66,39
15 tuổi	38	35	37	43,67	48,33	51,00	47,67

Nguồn: Clarksons, McQuilling, Allied Shipbroking

Với tổng hợp số liệu các tàu giao dịch trong thời gian gần đây và các tàu đang chào bán trên thị trường, Công ty dự kiến tổng mức đầu tư tàu loại Aframax để làm cơ sở tính toán hiệu quả dự án như sau:

Stt	Nội dung	Đvt	Thành tiền
1	Giá mua tàu Aframax	USD	56.318.000
2	Chi phí khảo sát, giám định tàu và nhận tàu; Chi phí duy trì hoặc đổi Chính quyền tàu treo cờ; Chi phí tài chính, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư,.../tàu (Dự kiến nhận tàu ở Singapore)	USD	182.000
	Tổng mức đầu tư tàu: (1+2)	USD	56.500.000

Ghi chú:

- Tàu đầu tư dự kiến khai thác trên thị trường quốc tế, treo cờ nước ngoài nên không nhập khẩu vào Việt Nam do đó sẽ không phát sinh thuế nhập khẩu và thuế GTGT.

IV. PHƯƠNG ÁN KINH DOANH:

- Thị trường mục tiêu: Dự án đầu tư tàu Aframax hướng đến khai thác trên thị trường vận tải dầu thô quốc tế theo hình thức cho thuê định hạn (TC), khi có điều kiện sẽ tham gia vào thị trường vận tải trong nước hoặc nhập khẩu. Thị trường khai thác ngoại trừ khu vực/tuyến bị cấm vận, chiến tranh, dịch bệnh theo quy định của Chính phủ Việt Nam và Liên Hợp Quốc hoặc đơn vị bảo hiểm tàu.

- Phân tích và đánh giá thị trường khai thác làm cơ sở dữ liệu để tính toán hiệu quả dự án: Với diễn biến tình hình thị trường trong quá khứ và hiện tại, các tổ chức chuyên ngành có uy tín về hàng hải thông thường phát hành các dự báo thị trường (Market outlook) cho giai đoạn khoảng từ 3-5 năm và không thực hiện dự báo dài hạn hơn đối với ngành vận tải do tính chính xác không cao, thị trường vận tải dầu chịu ảnh hưởng rất nhiều từ các yếu tố kinh tế, địa chính trị nên các báo cáo thị trường về giá cước vận tải với dự báo dài hạn dài hơn 3-5 năm không phù hợp với thông lệ. Để có cơ sở xây dựng doanh thu cho các năm hoạt động của dự án, Pacific đã gửi yêu cầu đến 3 Brokers uy tín gồm SSY, McQuilling, MB Shipbroker và nhận được số liệu dự báo TC 1 năm cho tàu Aframax giai đoạn 2026-2028 như sau:

STT	Công ty	Loại hợp đồng	2026	2027	2028	Bình quân
A. Tàu Aframax Non-Eco						
1	SSY	1 năm TC	64.000	54.000	50.000	56.000
2	McQuilling	1 năm TC	50.000	41.900	33.100	41.700
3	MB Shipbroker	1 năm TC	47.200	35.500	34.900	39.200
Giá TC bình quân của 3 Công ty		1 năm TC	53.800	43.800	39.400	45.700
B. Tàu Aframax Eco						
1	SSY	1 năm TC	67.000	57.000	53.000	59.000
2	McQuilling	1 năm TC	55.000	44.600	35.800	45.100
3	MB Shipbroker	1 năm TC	51.700	40.000	39.400	43.700
Giá TC bình quân của 3 Công ty		1 năm TC	57.900	47.200	42.800	49.300

Ghi chú: Dựa trên thống kê lịch sử của Clarksons, đối với các tàu thiết kế Eco hoặc được lắp scrubber, mức giá thuê thực tế có thể cao hơn giá cước cho tàu Non-Eco khoảng 3.000–6.000 USD/ngày hoặc thậm chí cao hơn tùy theo tuyến khai thác và tiêu chuẩn kỹ thuật.

Để vừa đảm bảo tính dự phòng và thận trọng nhưng vẫn đảm bảo tính khả thi giữa số liệu giả định của dự án và khả năng khai thác tàu của Đơn vị, số liệu cơ sở để tính toán doanh thu được xác định như sau:

- Ba năm đầu của dự án: TC áp dụng sẽ được lấy dựa trên cơ sở số liệu bình quân dự báo của 3 Brokers nêu trên đối với tàu Aframax loại Non-Eco cho từng năm. Những năm đầu tiên của dự án lấy theo dự báo của các Brokers sẽ phản ánh chính xác hơn tình hình thị trường trong tương lai gần. Tuy vậy, ở thời điểm hiện tại thị trường diễn biến khá phức tạp và đang neo ở mức cao do chịu ảnh hưởng nhiều từ các yếu tố địa chính trị tại Trung Đông. Do đó để đảm bảo tính thận trọng, Pacific sẽ áp dụng dưới 100% đối với dữ liệu tham chiếu, cụ thể: Năm 1 lấy 93%, năm 2 lấy 91% và năm 3 lấy 88% bình quân dự báo của các Brokers.

- Từ năm thứ 4 đến hết vòng đời dự án: Giá cước được xác định trên cơ sở số liệu thống kê TC 1 năm bình quân 10 năm giai đoạn 2017-2026 cho tàu Aframax Non-Eco, với dữ liệu này sẽ phản ánh tương đối đầy đủ chu kỳ của thị trường và do đó sẽ đảm bảo tính khách quan cho việc tính toán hiệu quả dự án. Tuy nhiên, cũng để đảm bảo tính thận trọng, từ năm thứ 4 đến khi tàu 20 tuổi, mức cước sẽ lấy bằng 95% dữ liệu cơ sở; giai đoạn tàu sau 20 tuổi thị trường sẽ thu hẹp hơn và khó khai thác hơn nên sẽ lấy bằng 85% dữ liệu cơ sở. Theo Clarksons, TC rate bình quân cho giai đoạn 10 năm từ 2017 đến 2026 của phân khúc tàu Aframax Non-Eco như bảng sau:

Năm	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Bình quân
TC 1 năm	15.511	14.923	22.104	22.192	15.623	24.807	41.777	41.077	31.078	50.178	28.000

Cụ thể, TC các năm của dự án như sau:

✓ Năm thứ 1: TC được lấy bằng 93% TC dự báo bình quân của 3 Brokers năm 2026 tương đương $93\% \times 53.800 \text{ USD/ngày} = 50.000 \text{ USD/ngày}$.

✓ Năm thứ 2: TC được lấy bằng 91% TC dự báo bình quân của 3 Brokers năm 2027 tương đương $91\% \times 43.800 \text{ USD/ngày} = 39.900 \text{ USD/ngày}$.

✓ Năm thứ 3: TC được lấy bằng 88% TC dự báo bình quân của 3 Brokers năm 2028 tương đương $88\% \times 39.400 \text{ USD/ngày} = 34.700 \text{ USD/ngày}$.

✓ Từ năm thứ 4 đến năm thứ 7 (Năm tàu tròn 20 tuổi): TC được lấy bằng 95% TC 1 năm cho tàu Aframax Non-Eco bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2017-2026 tương đương $95\% \times 28.000 \text{ USD/ngày} = 26.600 \text{ USD/ngày}$.

✓ Từ năm thứ 8 đến năm thứ 10 (khi tàu trên 20 tuổi): TC được lấy bằng 85% TC 1 năm cho tàu Aframax Non-Eco bình quân thống kê 10 năm trong giai đoạn 2017-2026 tương đương $85\% \times 28.000 \text{ USD/ngày} = 23.800 \text{ USD/ngày}$.

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

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

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án	Ghi chú
I	Thông số tính tổng mức đầu tư			
1	Giá mua tàu	USD	56.318.000	Ước tính trên cơ sở giá tàu giữa 10 và 15 tuổi
2	Tổng mức đầu tư	USD	56.500.000	Treo cờ nước ngoài
II	Thông số vốn đầu tư			
1	Tỷ lệ vốn vay ngân hàng tối đa	%	70,0%	Trên Giá mua tàu

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án	Ghi chú
	Vốn vay dự án	USD	39.422.600	
2	Vốn chủ sở hữu đối ứng	USD	17.077.400	TMĐT trừ phần vay ngân hàng
3	Lãi vay ngân hàng	%/năm	6,5%	Đã có dự phòng theo bản chào vay USD
4	Thời hạn vay ngân hàng	Năm	7	
5	Kỳ hạn trả nợ gốc	Lần/năm	4	
6	Kỳ hạn trả lãi vay	Lần/năm	4	
7	Chênh lệch tỷ giá	%/năm	2,0%	
III	Thông số tàu và hoạt động khai thác tàu			
1	Tuổi tàu tính toán HQKT (tính đến thời điểm nhận tàu)	Tuổi	13	Tàu tròn 13 tuổi, bước sang tuổi 14
2	Tuổi tàu dự kiến khai thác tối đa	Tuổi	23	
3	Số năm khai thác tàu: từ lúc nhận đến tuổi tối đa	Năm	10	
4	Số ngày khai thác trung bình trong năm	Ngày	330 - 360	
5	Số ngày dừng tàu sửa chữa trong năm có kỳ dock khi tàu đến 20 tuổi	Ngày	35	Bao gồm ngày dừng tàu thương mại
6	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (trước 16 tuổi)	Ngày	5	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 16-20 tuổi)	Ngày	8	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 20-23 tuổi)	Ngày	11	
7	GT của tàu	MT	60.000	
8	Chi phí broker (%/doanh thu TC năm)	%	1,25%	
9	Giá nhiên liệu	USD/mt	630	
10	Giá nước ngọt	USD/mt	10	
11	Chi phí cảng phí khai thác	USD/năm	20.000	
12	Chi phí cảng phí dock	USD/năm	25.000	
IV	Thông số về CAPEX của tàu			
1	Thời gian khấu hao tính từ tuổi tàu lúc nhận tàu nhưng không quá 15 năm theo quy định của Nhà nước	Năm	9	Theo tuổi tàu thực tế khi đầu tư, phù hợp theo TT45/2013/TT-BTC và Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2019
2	Phương pháp khấu hao		Khấu hao nhanh	02 năm đầu khấu hao nhanh
V	Thông số về OPEX của tàu			

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án	Ghi chú
1	Chi phí sửa chữa định kỳ IS, SS ước tính với các tuổi tàu:			
-	Tàu 13 tuổi: khảo sát dưới nước (UWS)	USD/lần	500.000	(*)
-	Tàu 15 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.200.000	
-	Tàu 17-18 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	2.200.000	
-	Tàu 20 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.200.000	
2	Chi phí bảo hiểm H&M (theo giá trị tàu trước thuế)	%	0,33	
3	Chi phí bảo hiểm P&I, TV (theo GT của tàu)	USD/MT	3,50	
4	Chi phí bảo hiểm thuyền viên	USD/năm	14.000	Đơn giá: khoảng 583\$/thuyền viên, định biên tàu: 24 người
5	Các chi phí văn phòng, quản lý	USD/năm	110.000	(**)
VI	Thông số để xác định tỷ suất hoàn vốn nội bộ tối thiểu (IRRmin)			
1	Tỷ suất sinh lợi của chủ sở hữu	%/năm	10	
2	Hệ số rủi ro lĩnh vực vận tải dầu khí	%/năm	1	
VII	Các chỉ tiêu khác			
1	Trọng lượng tàu không (Lightweight)	LTD	17.000	
2	Đơn giá bán tàu thanh lý	USD/LTD	435	
3	Thu hồi cuối dự án	USD	7.395.000	
4	Tổng số ngày lịch trong năm	Ngày	365	
5	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20	

Ghi chú:

(*) Giả định tàu mục tiêu là tàu 13 tuổi và đã hoàn thành IS3. Trường hợp thực tế nếu tàu chưa thực hiện IS3, thì giá mua có thể thấp hơn và khi đó chi phí dock sẽ được đưa vào để đánh giá lựa chọn và tính toán hiệu quả. Do thực tế trong thời gian gần đây, hầu hết các tàu dưới 15 tuổi khi thực hiện IS đều đủ điều kiện để kiểm tra dưới nước (UWS) thay vì drydock nên chi phí dự kiến khoảng 500.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 8 ngày.

(**) CP QLDN áp dụng cho dự án được xác định trên cơ sở chi phí phát sinh thêm khi bổ sung tàu mới, do Công ty đã có sẵn bộ máy quản lý, vận hành, hệ thống hỗ trợ cho đội tàu hiện hữu và chi phí QLDN của Công ty đã được phân bổ cho các dự án này. Vì vậy, khi đầu tư thêm tàu, không phát sinh toàn bộ chi phí quản lý mà chỉ tăng thêm một phần chi phí trực tiếp liên quan đến tàu mới. Do đó, mức CPQLDN áp dụng cho tàu đầu tư mới là ở mức tối thiểu và bằng nhau qua các năm.

VI. HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN:

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
I	Tổng mức đầu tư:		
1	Tổng mức đầu tư	USD	56.500.000

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
2	Giá mua tàu	USD	56.318.000
II	Các chỉ tiêu về khai thác		
1	Số ngày khai thác bình quân/năm	Ngày	346
2	TC rate bình quân	USD/ngày	30.240
3	Giá nhiên liệu bình quân	USD/MT	630
III	Các chỉ tiêu về doanh thu, chi phí		
1	Doanh thu cước bình quân/năm cả đời dự án	USD/Năm	10.537.890
2	Doanh thu hoạt động bình quân/ngày cả đời dự án	USD/Ngày	45.383
3	TCE bình quân cả đời dự án	USD/Ngày	29.503
4	CP Capex bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	18.671
5	CP OPEX bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	7.347
	<i>Tổng định phí bình quân cả đời dự án</i>	<i>USD/Ngày</i>	26.018
IV	Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính dự án		
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	43.719
2	Suất thu lợi nội tại (IRR)	%	7,67%
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	2.237.928
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	10,03%

VII. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

1. Kết luận

Việc triển khai “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-07/26/TBD)*” là cần thiết, phù hợp với kế hoạch kinh doanh và phù hợp với chiến lược phát triển của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương. Việc đầu tư tàu có trọng tải toàn phần (DWT) đến 120.000 DWT là cơ sở vững chắc giúp mở rộng quy mô kinh doanh, mở rộng hoạt động vận tải trên thị trường quốc tế góp phần tăng doanh thu và tăng lợi nhuận, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn cho các cổ đông. Ngoài ra, với tình hình thị trường vận tải khi người thuê tàu có nhiều sự lựa chọn và thường quan tâm đến các tàu trẻ để khai thác và vận chuyển hàng lỏng thì phương án đầu tư 01 tàu có tuổi tàu không quá 15 tuổi là phù hợp.

Do vậy, để triển khai *Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax* với trọng tải đến 120.000 DWT, Pacific đã lập Báo cáo nghiên cứu khả thi “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax (Mã số dự án: DT-07/26/TBD)*” như trên.

2. Kiến nghị

Trên cơ sở các nội dung trình bày tại báo cáo này, Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương kính trình các Cấp có thẩm quyền phê duyệt các thông tin, thông số của “*Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-07/26/TBD)*” như sau:

1. Mục tiêu dự án: Mở rộng quy mô, trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận, nâng cao lợi ích Công ty và cho các cổ đông.
2. Cỡ tàu: Trọng tải đến 120.000 DWT.
3. Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 56.500.000 USD.

4. Tuổi tàu: Không quá 15 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu (delivery date) để tính tuổi đăng ký tàu.
5. Nơi đóng tàu: Tàu được ưu tiên đóng tại các nhà máy đóng tàu uy tín của Hàn Quốc hoặc Nhật Bản hoặc các nhà máy đóng tàu có vốn đầu tư và tiêu chuẩn quản lý của Hàn Quốc, Nhật Bản đang hoạt động tại khu vực Đông Nam Á; hoặc các nhà máy đóng tàu lớn của Trung Quốc thuộc các tập đoàn đóng tàu hàng đầu như CSSC, COSCO Shipping Heavy Industry và các đơn vị tương đương (nhưng phải đảm bảo các thiết bị chính như máy chính, máy đèn, nồi hơi được sản xuất ở Nhật Bản hoặc Hàn Quốc hoặc sản xuất theo bản quyền của các hãng nổi tiếng thuộc các nước G7).
6. Đăng kiểm: Thuộc một trong các thành viên thuộc tổ chức IACS.
7. Tiến độ thực hiện đầu tư: Dự kiến trong năm 2026.
8. Nguồn vốn cho dự án: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
9. Các chỉ tiêu hiệu quả không thấp hơn mức tối thiểu như sau:

Stt	Các chỉ tiêu	DVT	Giá trị đánh giá
1	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR)	%	7,67
2	Tỷ sinh lợi của chủ đầu tư (ROE)	%	10,03
3	Giá trị hiện tại thuần (NPV) dự án	USD	43.719
4	Giá trị hiện tại thuần (NPV) chủ đầu tư	USD	2.237.928

Trên cơ sở các giả định đầu vào cũng như giá mua tàu tại thời điểm lập BCNCKT thì “Dự án đầu tư tàu dầu thô loại Aframax trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-07/26/TBD)” của Pacific là khả thi. Tuy nhiên, thực tế thị trường mua bán tàu thay đổi liên tục, do đó tùy thuộc vào giá chào bán tàu có được tại thời điểm mua tàu. Công ty Pacific sẽ tiến hành rà soát lại các thông số đầu vào của dự án để xác định lựa chọn tàu có hiệu quả đầu tư và có giải pháp kiểm soát rủi ro phù hợp nhất mà không thấp hơn hiệu quả kinh tế được cấp thẩm quyền phê duyệt.