

Số: 347 /VNS/TTr-HĐQT

Hải Phòng, ngày 06 tháng 9 năm 2024

TỜ TRÌNH

V/v phê duyệt chủ trương và phê duyệt dự án đầu tư tàu biển
chở hàng khô đã qua sửa dụng trọng tải từ 28.000 - 32.000 DWT

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG VINASHIP

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ Phần vận tải biển Vinaship;
- Căn cứ Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024;
- Căn cứ vào tình hình hoạt động SXKD của Công ty;

Hội đồng quản trị xin kính trình Đại hội đồng cổ đông thông qua dự án đầu tư mua 01 tàu hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000 - 32.000 DWT với nội dung như sau:

1. Sự cần thiết của việc đầu tư tàu:

Đội tàu Công ty hiện gồm 05 chiếc với tổng tấn trọng tải là 95.861 DWT, độ tuổi bình quân hơn 20 tuổi, trong đó 3 tàu có trọng tải từ 22.000 – 27.000 DWT là 28 tuổi, 1 tàu trọng tải 13.245 dwt là 16 tuổi, 1 tàu 6.500 dwt là 21 tuổi. Đội tàu có tuổi tàu trung bình cao, chi phí vận doanh khá cao, quy mô đội tàu nhỏ, năng lực hỗ trợ yếu nên giá thành vận tải của doanh nghiệp trong nhiều trường hợp kém tính cạnh tranh so với các đối thủ khác trên thị trường, chủng loại tàu đang dần lạc hậu với sự phát triển của đội tàu khu vực và thế giới, việc đưa tàu khai thác các tuyến xa ngoài khu vực Đông Nam Á gặp khó khăn về duy trì tình trạng kỹ thuật, cung ứng sửa chữa. Do vậy, việc đầu tư phát triển đội tàu vào giai đoạn này là hết sức cần thiết, mang lại lợi ích cụ thể như sau:

- Phát triển, mở rộng sản xuất và duy trì tốc độ tăng trưởng bền vững: Tăng tổng số tấn phương tiện, nâng cao năng lực vận tải, trẻ hóa đội tàu của Công ty, tăng khả năng cạnh tranh với các đội tàu trong và ngoài nước.

- Mở rộng thị trường, tăng thị phần vận tải, đa dạng hóa nguồn hàng vận chuyển, đáp ứng nhu cầu vận tải của các đối tác truyền thống và các bạn hàng mới.

- Tăng cường và nâng cao trình độ, năng lực quản lý cho người lao động, gồm đội ngũ cán bộ quản lý và thuyền viên của Công ty.

- Tạo thêm việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đóng góp thêm nguồn thuế cho ngân sách nhà nước, tăng thu ngoại tệ cho đất nước.

- Tích lũy nguồn vốn cần thiết cho việc chuẩn bị các điều kiện tài chính, nhân sự để Công ty tiếp tục thực hiện chiến lược đầu tư phát triển sản xuất trong tương lai.



2. Đặc trưng kỹ thuật cơ bản của tàu đầu tư:

Trên cơ sở nghiên cứu những đặc điểm của thị trường mục tiêu và căn cứ vào năng lực tài chính, kinh nghiệm khai thác và quản lý tàu của mình, Vinaship xác định những đặc trưng kỹ thuật cơ bản của tàu dự kiến đầu tư như sau:

Năm đóng	2009 -2013
Nơi đóng	Nhật Bản / Trung Quốc / Hàn Quốc
Đăng kiểm/ Cơ quan phân cấp	IACS
Loại tàu	Hàng rời
Vùng hoạt động	Không hạn chế
Trọng tải (DWT)	28.000 – 32.000

3. Hình thức mua bán:

Qua phương thức chào hàng cạnh tranh, Công ty sẽ tiến hành thương lượng và thoả thuận với người bán về dự thảo hợp đồng mua bán tàu theo thông lệ quốc tế.

4. Quy mô và nguồn tài chính dự án đầu tư

a. Tổng mức đầu tư : 305.532.000.000 VNĐ

Trong đó

- Giá mua tàu : 303.758.950.000 VNĐ

- Lệ phí trước bạ và chi phí tiếp nhận tàu : 1.773.050.000 VNĐ

b. Cơ cấu vốn đầu tư:

- Vốn tự có: 50% tổng mức đầu tư

- Vốn vay từ ngân hàng thương mại : 50% tổng mức đầu tư - Tương đương 151.879.475.000 VNĐ (văn bản số 270/TB-CNHB-KHDN ngày 09/09/2024 của Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam - Chi nhánh Hồng Bàng ngày 16/12/2010 về việc chấp thuận tài trợ dự án mua tàu)

- Lãi suất : 9,0% năm

- Thời hạn vay : 7 năm

+ Vốn tự có : 153.652.525.000 VNĐ

5. Hiệu quả dự án đầu tư:

Theo kết quả tính toán hiệu quả đầu tư phương án khai thác tàu, các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư được tóm tắt như sau:

Chỉ tiêu	Phương án 1	Phương án 2	Phương án 3
Tỷ suất nội hoàn (IRR)	16,81%	16,41%	17,31%
Hiện giá thu nhập thuần (NPV)	119.021.917	113.131.206	122.997.168
Tỷ số lợi ích - chi phí (BCR)	1,240	1,210	1,53
Thời gian hoàn vốn (năm)	8 năm 9 tháng	8 năm 11 tháng	8 năm 5 tháng

(Chi tiết Dự án đầu tư tàu kèm theo tờ trình)

6. Thời gian thực hiện dự án: Từ thời điểm được thông qua cho đến kỳ Đại hội đồng cổ đông thường niên 2025

Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần vận tải biển VINASHIP kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, phê duyệt chủ trương và phê duyệt dự án đầu tư mua tàu hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000 - 32.000 DWT, giao/ủy quyền cho Hội đồng quản trị công ty quyết định, thực hiện dự án theo quy định của Pháp luật hiện hành; đồng thời giao/ủy quyền cho Hội đồng quản trị công ty chủ động, điều chỉnh dự án nếu xét thấy cần thiết và báo cáo Đại hội đồng cổ đông trong kỳ Đại hội lần gần nhất.

Trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:

- Cổ đông Công ty
- Lưu VP HĐQT

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Ngọc Ánh



CHƯƠNG I GIỚI THIỆU DỰ ÁN ĐẦU TƯ

I. TÊN GỌI DỰ ÁN

Dự án đầu tư tàu biển chở hàng khô đã qua sửa dụng trọng tải từ 28.000 - 32.000 DWT

II. GIỚI THIỆU CHỦ DỰ ÁN

1. Chủ đầu tư:

Tên công ty : CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VINASHIP
Tên tiếng Anh : VINASHIP JOINT STOCK CO.,
Tên viết tắt : VINASHIP
Địa chỉ : Số 14 Võ Nguyên Giáp. P. Kênh Dương, Q. Lê Chân, TP Hải Phòng
Điện thoại : +84-225-3842151 Fax : +84-225-3842271
Email : sandp@vinaship.com.vn
Website : www.vinaship.com.vn

Công ty cổ phần vận tải biển VINASHIP (VINASHIP) là một doanh nghiệp thành viên của Tổng Công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) được thành lập từ tháng 12 năm 2006 trên cơ sở cổ phần hóa toàn bộ Công ty vận tải biển III với tổng vốn điều lệ là 200 tỷ đồng, trong đó có 51% vốn góp nhà nước.

Là một trong những công ty vận tải biển hàng đầu trong nước, trong quá trình hình thành và phát triển, công ty đã có sự tăng trưởng cả về quy mô và trình độ quản lý, luôn đáp ứng được mọi nhu cầu của thị trường và vượt qua mọi thử thách trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt trong giai đoạn hiện nay, mặc dù thị trường vận tải biển khủng hoảng nghiêm trọng nhưng công ty vẫn đứng vững và tiếp tục phát triển.

2. Ngành nghề kinh doanh chính:

Theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0203002740 do Sở Kế Hoạch và Đầu Tư TP. Hải Phòng cấp ngày 27/12/2006 với các ngành nghề hoạt động chính của Công ty VINASHIP gồm:

- Vận tải hàng hóa ven biển viễn dương
- Đại lý hàng hải
- Môi giới hàng hải
- Kinh doanh kho bãi
- Khai thác cầu cảng
- Xếp dỡ hàng hoá
- Đại lý vận tải, giao nhận thu gom hàng hoá

3. Cơ cấu tổ chức Công ty

- a) Hội đồng quản trị : Gồm 05 thành viên
- b) Ban điều hành : Gồm 01 Tổng giám đốc và 02 phó tổng giám đốc
- c) Các phòng ban chức năng và văn phòng đại diện gồm
 - Phòng Khai thác
 - Phòng Tài chính Kế toán
 - Phòng Kỹ Thuật



- Phòng Vật tư
- Phòng Tổ chức nhân sự thuyền viên
- Phòng Pháp chế an toàn hàng hải
- Phòng Hành chính Tổng hợp
- Chi nhánh tại TP Hồ Chí Minh, TP Hạ Long.
- Công ty TNHH Dịch vụ hàng hải Vinaship.

d) Phương tiện vận tải:

Công ty hiện đang sở hữu và quản lý khai thác 05 tàu hàng khô với một số đặc trưng kỹ thuật như sau:

STT	Tên tàu	Loại tàu	Năm đóng	Nơi đóng	DWT	GRT	Quốc tịch	Đăng kiểm
1	Mỹ Hưng	Hàng khô	2003	Việt Nam	6.500	4.068	VN	VR
2	Vinaship Gold	Hàng khô	2008	Việt Nam	13.245	8.216	VN	VR
3	Vinaship Diamond	Hàng rời	1996	Nhật Bản	24.034	14.397	VN	VR
4	Vinaship Pearl	Hàng rời	1996	Nhật Bản	24.241	14.602	VN	VR
5	Vinaship Sea	Hàng rời	1998	Nhật Bản	27.841	18.018	VN	VR

4. Nguồn nhân lực:

Chất lượng nguồn nhân lực là một trong những yếu tố quan trọng quyết định sự phát triển lâu dài và bền vững của Công ty nên VINASHIP luôn đặt mục tiêu xây dựng đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp lên hàng đầu trong chiến lược phát triển của mình. Tính đến tháng 12/2023, số lượng cán bộ nhân viên chính thức của Công ty là 310 người trong đó khối thuyền viên là 240 người

II.HÌNH THỨC ĐẦU TƯ

Trong ngành vận tải biển, đầu tư phát triển đội tàu có thể thực hiện thông qua các hình thức sau:

a) *Đầu tư đóng mới* : Là hình thức đặt hàng đóng mới tàu biển tại các cơ sở đóng tàu trong và ngoài nước theo một thiết kế nhất định hoặc mua tàu mới đóng xong chưa sử dụng. Hình thức này có giá trị đầu tư khá lớn nên chỉ thích hợp với những chủ đầu tư có năng lực tài chính lớn hoặc được tài trợ phần lớn vốn đầu tư. Thời gian từ khi giải ngân đến lúc nhận bàn giao tàu tương đối dài.

b) *Mua tàu qua sử dụng* : Là hình thức mua tàu qua sử dụng trên thị trường mua bán tàu biển trong và ngoài nước. Hình thức này có ưu điểm vốn đầu tư thấp hơn so với hình thức đặt đóng mới, thời gian nhận tàu kể từ khi giải ngân ngắn do chủ yếu sử dụng phương thức mua đứt bán đoạn. Nhược điểm là không có nhiều sự lựa chọn cỡ tàu theo mục đích của chủ đầu tư, giá tàu thay đổi thường xuyên theo thị trường.

Trên cơ sở phân tích ưu nhược điểm của các hình thức đầu tư trên, căn cứ khả năng tài chính của mình, Công ty lựa chọn hình thức đầu tư cho dự án là mua tàu qua sử dụng ở thị trường trong nước hoặc nước ngoài theo phương thức mua đứt bán đoạn.

III. MỤC ĐÍCH ĐẦU TƯ

Đội tàu Công ty hiện gồm 05 chiếc với tổng tấn trọng tải là 95.861 DWT, độ tuổi bình quân hơn 20 tuổi, trong đó 3 tàu có trọng tải từ 22.000 – 27.000 DWT là 26 tuổi, 1 tàu trọng tải 13.245 dwt là 15 tuổi, 1 tàu 6.500 dwt là 17 tuổi. Đội tàu có tuổi tàu trung bình cao, chi phí vận doanh khá cao, quy mô đội tàu nhỏ, năng lực hỗ trợ yếu nên giá thành vận tải của doanh nghiệp trong nhiều trường hợp kém tính cạnh tranh so với các đối thủ khác trên thị trường, chủng loại tàu đang dần lạc hậu với sự phát triển của đội tàu khu vực và thế giới, việc đưa tàu khai thác các tuyến xa ngoài khu vực Đông Nam Á gặp khó khăn về duy trì tình trạng kỹ thuật, cung ứng sửa chữa. Do vậy, việc đầu tư phát triển đội tàu vào giai đoạn này là hết sức cần thiết, mang lại lợi ích cụ thể như sau:

- Phát triển, mở rộng sản xuất và duy trì tốc độ tăng trưởng bền vững: Tăng tổng số tấn phương tiện, nâng cao năng lực vận tải, trẻ hóa đội tàu của Công ty, tăng khả năng cạnh tranh với các đội tàu trong và ngoài nước.
- Mở rộng thị trường, tăng thị phần vận tải, đa dạng hóa nguồn hàng vận chuyên, đáp ứng nhu cầu vận tải của các đối tác truyền thống và các bạn hàng mới.
- Tăng cường và nâng cao trình độ, năng lực quản lý cho người lao động, gồm đội ngũ cán bộ quản lý và thuyền viên của Công ty.
- Tạo thêm việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đóng góp thêm nguồn thuế cho ngân sách nhà nước, tăng thu ngoại tệ cho đất nước.
- Tích lũy nguồn vốn cần thiết cho việc chuẩn bị các điều kiện tài chính, nhân sự để Công ty tiếp tục thực hiện chiến lược đầu tư phát triển sản xuất trong tương lai.

IV. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA DỰ ÁN ĐẦU TƯ

Dự án đầu tư được xây dựng và triển khai trên cơ sở các chủ trương, quy hoạch phát triển ngành hàng hải Việt Nam và tuân thủ các quy định của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Cục hàng hải Việt Nam, gồm :

- Luật hàng hải Việt Nam
- Luật đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/06/2020 và các văn bản hướng dẫn thi hành.
- Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ “Về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển”;
- Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu.
- Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 07 tháng 12 năm 2016 và Thông tư số 16/2022/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 8 năm 2022
- Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0200119965 do Sở Kế Hoạch và Đầu Tư TP. Hải Phòng cấp lần đầu ngày 27/12/2006.
- Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thương niên năm 2024

CHƯƠNG II LỰA CHỌN TÀU ĐẦU TƯ

I. PHƯƠNG PHÁP CHỌN TÀU

Trên cơ sở nghiên cứu những đặc điểm của thị trường mục tiêu và căn cứ vào năng lực tài chính, kinh nghiệm khai thác và quản lý tàu của mình, Công ty VINASHIP xác định những đặc trưng chính của tàu dự kiến đầu tư như sau:

- Loại tàu : Chở hàng tổng hợp (General cargo)
- Cấu trúc : Một tầng boong (Single Deck)
- Tải trọng : 28.000 - 32.000 DWT
- Độ tuổi tàu : 12 -14 tuổi
- Nơi đóng : Nhật Bản.

Là công ty chuyên về kinh doanh vận tải hàng rời, việc quyết định đầu tư loại tàu trên được căn cứ theo những lý do sau:

- Tổng mức đầu tư của dự án cỡ tàu nói trên phù hợp với khả năng tài chính và khả năng huy động vốn đầu tư của Công ty.
- Đặc trưng kỹ thuật loại tàu này phù hợp với nhu cầu vận chuyển, đặc trưng của hàng hóa, thuận lợi cho công tác xếp dỡ, phù hợp với khả năng, trình độ khai thác và quản lý của đội ngũ cán bộ nhân viên, sỹ quan thuyền viên của Công ty.
- Lợi thế kinh doanh của loại tàu nói trên là rất cao bởi lẽ nhu cầu thị trường với loại tàu này còn rất lớn trong khi số lượng tàu hiện có trên thị trường ngày càng giảm do số lượng tàu bổ sung qua đóng mới rất hạn chế bởi các cơ sở đóng tàu trong và ngoài nước đang có xu hướng tập trung đóng loại tàu cỡ lớn và tàu chuyên dụng.
- Thời gian khai thác tàu còn trên 15 năm.
- Thiết kế và tình trạng kỹ thuật hoàn toàn thỏa mãn và phù hợp các công ước quốc tế, quy phạm phân cấp của các cơ quan đăng kiểm uy tín, đồng thời phù hợp với yêu cầu về tuyển khai thác, luồng hàng vận chuyển.

II. ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN DỰ KIẾN

1. Mô tả chung

Tên tàu	TBN
Năm đóng	2010-2012
Nơi đóng	Nhật Bản
Đăng kiểm/ Cơ quan phân cấp	ClassNK (Nhật Bản)

2. Đặc tính kỹ thuật

Loại tàu	Hàng rời
Vùng hoạt động	Không hạn chế
Trọng tải (DWT)	28.000
Dung tích đăng ký quốc tế (GT/NT)	17.679/10.133
Trọng lượng tàu không (Light weight)	7.060 MT
Mớn nước (m)	
Không tải	
Mùa hè	9,633 m
Tốc độ (hải lý/ giờ)	
Thiết kế (knot)	14,0
Khai thác (knot)	

Chiều dài (m)	
Chiều dài tối đa -LOA (m)	176,60
Chiều dài - LBP (m)	169,4
Chiều rộng / Độ sâu (m)	26,00 m
Hầm hàng	
Số hầm hàng	5
Dung tích hàng rời/ hàng bao kiện (cbf)	39.052/ 37.976
Miệng hầm hàng	5
Tốc độ và tiêu hao nhiên liệu (FO/DO)	
Tốc độ đầy tải/ định mức tiêu thụ	13 knot / 22 MT IFO + 0,65 MDO (ngày)
Tốc độ không tải/ định mức tiêu thụ	14 knot / 21 MT IFO + 0,65 MDO (ngày)
Loại dầu FO (ISO spec)	380CST
Thiết bị thông tin liên lạc, hàng hải	Theo yêu cầu của đăng kiểm
Thiết bị làm hàng	
Số lượng	04
Loại cần cẩu	Cầu quay (Crane)
Sức nâng (SWL)	04 x 30 MT
Máy tàu	
Máy chính /Hãng chế tạo/Loại	Nhật Bản / Đức
Số lượng	01
Máy đèn /Hãng chế tạo/Loại	Nhật Bản / Đức
Số lượng	03

III. ĐỊNH BIÊN THUYỀN VIÊN

Căn cứ Thông tư số 20/2023/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ban hành ngày 30/6/2023 quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, đào tạo, huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam. Căn cứ đặc tính kỹ thuật tàu, trình độ chuyên môn, năng lực quản lý và khai thác tàu hiện nay, Công ty VINASHIP bố trí định biên tàu là 22 thuyền viên như tại Bảng Lương thuyền viên đính kèm theo.

CHƯƠNG III PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC KINH DOANH

I. TUYẾN KHAI THÁC

1. Phương án 1: Việt Nam – Indonesia – Việt Nam

- Hình thức khai thác : Tàu chuyên
- Tuyến khai thác : Biển quốc tế.
- Mặt hàng chở: Gạo, Than

2. Phương án 2: Việt Nam – Indonesia – China – Phillipines – Việt Nam

- Hình thức khai thác : Tàu chuyên
- Tuyến khai thác : Biển quốc tế
- Mặt hàng chở: Gạo, Quặng Nikel, phân bón, xi măng bịch

3. Phương án 3: cho thuê định hạn

*** Chi tiết ở các Bảng các chỉ tiêu khai thác đính kèm theo**

II. PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN HIỆU QUẢ KHAI THÁC

Đối với dự án đầu tư tàu biển, phương pháp hạch toán thường được các công ty vận tải biển áp dụng là xác định hiệu quả khai thác tàu trong 1 năm dựa hiệu số giữa tổng thu và tổng chi của tàu trong năm đó. Tổng thu của dự án là doanh thu cước vận tải và các khoản thu nhập bất thường khác của tàu. Tổng chi của dự án là các khoản chi phí khai thác của tàu như khấu hao, sửa chữa, bảo hiểm, thuyền viên, nhiên liệu, cảng phí v.v. Chi tiết các khoản mục thu nhập và chi phí của dự án cũng như phương pháp tính toán được trình bày cụ thể trong phần “Phân tích tài chính dự án đầu tư”.

CHƯƠNG IV PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ

I. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, CƠ CẤU NGUỒN VỐN VÀ PHƯƠNG ÁN TRẢ NỢ

1. Tổng mức đầu tư dự kiến:

Tổng vốn đầu tư = Giá mua tàu + Thuế GTGT + Thuế trước bạ + Chi phí giao nhận tàu.

Trong đó :

- Giá mua tàu dự kiến: 303.758.950.000 VNĐ.
- Thuế GTGT : Áp dụng thuế suất theo quy định hiện hành của Bộ Tài Chính (thuế được hoàn).
- Lệ phí trước bạ : Áp dụng mức 1% đối với tài sản là tàu thuyền, nhưng không quá 500 triệu đồng/tài sản.
- Chi phí giao nhận tàu dự kiến : Bao gồm chi phí thuyền viên làm quen trên tàu, phí đưa đoàn thuyền viên đi nhận tàu, chi phí đại lý, giám định, đăng kiểm v.v

Căn cứ tổng mức đầu tư dự kiến như trên, Công ty xây dựng cơ cấu nguồn vốn cho dự án như sau:

Tổng vốn đầu tư mua tàu : **305.532.000.000 VNĐ**

Trong đó:

- Nguồn vốn tự có (đối ứng) : 153.652.525.000 VNĐ
- Nguồn vốn vay thương mại : 151.879.475.000 VNĐ

2. Kế hoạch trả nợ

Kỳ hạn vay vốn : 7 năm

Lãi suất vay : 9,00 %

Kỳ hạn thanh toán gốc và lãi: 3 tháng/ lần

Phương thức trả nợ: trả dần định kỳ cả nợ gốc và tiền lãi vay với kỳ khoản giảm dần (không cố định).

Chi tiết kế hoạch trả nợ theo biểu số 1 (phần phụ lục): Kế hoạch trả nợ vốn vay tín dụng

II. NGUỒN THU CỦA DỰ ÁN

1. Doanh thu vận tải

Với phương thức khai thác tàu chuyến, doanh thu vận tải của một phương án khai thác tàu chính là tổng tiền cước vận tải thu được của phương án đó. Để thuận lợi cho việc tính toán, dự án áp dụng phương pháp tính cước phổ biến nhất trong khai thác tàu chuyến là tính trên đơn vị khối lượng hàng vận chuyển. Công thức tính :

$$DT_C = F_C \times Q_C$$

Trong đó:

DT_C : Tổng doanh thu cước 1 chuyến (đồng)

F_C : Giá cước tính trên một đơn vị hàng hóa (đồng/ tấn)

Q_C : Khối lượng hàng hóa 1 chuyến(tấn hoặc m³ v.v).

Tổng doanh thu một năm được xác định theo công thức

$$DT_N = DT_C \times N_C$$

Trong đó:

DT_C : Tổng doanh thu cước 1 chuyến (đồng)

N_C : Số chuyến khai thác trong một năm

(với $N_C = \text{Thời gian khai thác trong năm} / \text{Thời gian khai thác 1 chuyến}$)

Trong 1 năm, thời gian khai thác bình quân của tàu khoảng 350 ngày, Đối với những năm tàu lên đà kỳ đặc biệt hoặc trung gian, thời gian khai thác được tính là 335.

2. Giá trị thu hồi

Là giá trị tàu bán để phá dỡ (giá trị giải bản) để thu hồi một phần vốn đầu tư khi tàu không còn khả năng kinh doanh sau hơn 15 năm khai thác liên tục (tuổi tàu trên 20).

Phương án tính giá giải bản dựa trên cơ sở thống kê giá bán tàu phá dỡ trên báo cáo thị trường thực tế vào thời điểm hiện tại. Mức giá giải bản trung bình khoảng 500 USD/LWT (tấn trọng lượng tàu không).

Cụ thể :

Đơn giá tàu giải bản (đồng/LWT) : 500 USD

Trọng lượng tàu giải bản (LWT) : $7.060 \times 500 \times 25.461 = 89.877.330.000 \text{ VNĐ}$

III. CÁC KHOẢN CHI CỦA DỰ ÁN

A. Nhóm chi phí cố định:

1. Chi phí khấu hao cơ bản tài sản cố định

Chi phí khấu hao tài sản cố định được tính toán dựa trên phương pháp khấu hao đường thẳng theo Thông tư TT45/2013/TT-BTC ngày 25/4/2013. Với dự án này, dự kiến trích khấu hao trong 12 năm

$$KH_{CB} = \frac{NG}{T_{KHCB}}$$

Trong đó:

KH_{CB} : Mức khấu hao cơ bản hằng năm

NG : Giá trị (nguyên giá) tàu

T_{KHCB} : Thời gian trích khấu hao.

2. Chi phí bảo hiểm tàu

a) Chi phí bảo hiểm thân máy tàu (Hull & Machinery)

Bảo hiểm thân máy tàu biển do chủ tàu mua với mức phí bảo hiểm theo thỏa thuận giữa chủ tàu (bên mua bảo hiểm) với nhà bảo hiểm căn cứ vào tuổi tàu. Mức phí được lấy từ giá bảo hiểm phải trả thực tế của cỡ tàu tương đương.

b) Chi phí bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I)

Phí bảo hiểm P&I được tính trên cơ sở đơn vị dung tích đăng ký của tàu (Gross tonnage - GT) tham gia bảo hiểm. Trong dự án này, chi phí bảo hiểm P&I của tàu được lấy theo số thực tế của tàu có kích cỡ tương đương.

3. Chi phí sửa chữa tàu

Đây là khoản mục chi phí dùng cho việc sửa chữa tàu để duy trì cấp tàu và tình trạng kỹ thuật ổn định trong suốt quá trình khai thác, bao gồm :

a) *Chi phí sửa chữa lớn*: là chi phí cho việc sửa chữa định kỳ được thực hiện theo quy định của cơ quan phân cấp tàu biển. Chu kỳ thực hiện là 05 năm/lần đối với kỳ lên đà sửa chữa đặc biệt và 2,5 năm/lần đối với kỳ lên đà sửa chữa trung gian.

Quy khấu hao sửa chữa lớn hằng năm của Công ty được trích theo công thức sau:

$$KH_{SCL} = \frac{P_{SCL}}{T_{SCL}} \text{ USD/năm}$$

Trong đó:

KH_{SCL} : Chi phí khấu hao sửa chữa lớn hằng năm

P_{SCL} : Tổng chi phí 01 kỳ sửa chữa lớn của tàu.

T_{SCL} : Chu kỳ sửa chữa lớn (= 2,5 năm)

Trong thời gian khai thác của tàu khoảng 15 năm như dự án tính toán, chi phí sửa chữa lớn phát sinh không giống nhau và thường tăng dần do tuổi tàu ngày càng cao, do vậy dự án sử dụng phương pháp phân bổ chi phí sửa chữa lớn theo từng chu kỳ lên đà đặc biệt (SS) của tàu (5 năm / lần).

b) *Chi phí sửa chữa thường xuyên*: là chi phí cho việc sửa chữa nhỏ kết hợp với duy tu bảo dưỡng tàu được tiến hành tại các đầu bến. Tương tự như trên, chi phí sửa chữa thường xuyên được dự tính trên cơ sở từng chu kỳ giám định đặc biệt (SS), chi phí này cũng tăng theo tuổi tàu.

4. Chi phí vật liệu:

a) *Chi phí dầu bôi trơn*: gồm dầu nhờn cho máy chính, máy đèn, dầu xi lanh và dầu tuần hoàn. Định mức tính theo lít/ ngày tàu vận doanh. Định mức tiêu hao và giá dầu nhờn như trong Biểu số 3, 6, 9 về Chi tiêu khai thác các phương án 1, 2, 3.

b) *Chi phí nước ngọt (Fresh Water)*: gồm nước ngọt phục vụ nồi hơi của tàu và phục vụ sinh hoạt của thuyền viên trên tàu. Định mức sử dụng nước ngọt của tàu dự kiến đầu tư khoảng 10 tấn/ngày vận doanh. Dựa vào chi phí thực tế cấp nước ngọt cho tàu, để thuận tiện cho việc tính toán dự án lấy đơn giá tính toán bình quân là 6 USD /tấn với tuyến chạy nước ngoài.

c) *Chi phí vật liệu khác* : gồm chi phí vật rẻ mau hỏng, hải đồ, các ấn phẩm hàng hải phục vụ cho quá trình hành hải của tàu.

5. Chi phí thuyền viên

a) *Lương thuyền viên*: Cơ sở tính theo lương thực trả.

(Chi tiết như Bảng lương thuyền viên ở phần phụ lục)

b) *Tiền ăn định lượng thuyền viên*:

Tàu hoạt động tuyến nội địa và Đông Nam Á 120.000 đồng/người/ngày

Tàu hoạt động tuyến nước ngoài (Bắc Á...) 130.000 đồng/người/ngày

c) *Bảo hiểm xã hội, kinh phí công đoàn*: Tỷ lệ và mức trích từ lương cơ bản của người lao động (thuyền viên) theo quy định hiện hành của nhà nước .

$$P_{BHXH,KPCĐ} = P_{Lcb} \times 20,5 \%$$

d) *Chi phí lao động khác* là các chi phí trả cho thuyền viên liên quan đến thực hiện các công việc ngoài chức trách thuyền viên như kiểm đếm, giao nhận áp tải, vệ sinh hầm hàng. Khoảng 540.000.000 VNĐ/năm/tàu

6. *Chi phí quản lý*:

Chi phí quản lý tàu bao gồm chi phí nhân công quản lý, chi phí văn phòng, giao dịch, thông tin liên lạc v.v được tính toán trên cơ sở phân bổ tỷ lệ % nhất định theo doanh thu toàn bộ đội tàu của công ty. Theo kinh nghiệm, Công ty VINASHIP tính khoảng từ 2-3 % tổng doanh thu của tàu mỗi năm.

7. *Chi phí lãi vay vốn*:

Lãi vay ngân hàng được tính toán trên cơ sở tổng vốn vay đầu tư tàu, lãi suất cho vay và kỳ hạn thanh toán trong hợp đồng tín dụng với ngân hàng. Dự án sử dụng phương thức trả nợ dần theo kỳ khoản không cố định (giảm dần).

Chi tiết chi phí lãi vay hàng năm theo biểu số 1 (Kế hoạch trả vốn và lãi vay tín dụng)

8. *Chi phí khác*

Là những chi phí phát sinh không thường xuyên như chi phí bồi thường khiếu nại trách nhiệm dân sự liên quan đến hàng hóa (tổn thất, hư hỏng hàng hóa v.v) theo kinh nghiệm của Công ty, chi phí này dao động khoảng 2- 3% tổng doanh thu mỗi năm

B. *Chi phí chuyển đi (chi phí biến đổi)*:

9. *Chi phí nhiên liệu F.O, D.O*:

Nhiên liệu sử dụng cho tàu trong quá trình khai thác bao gồm dầu nặng (Fuel Oil - F.O) phục vụ máy chính và dầu mazut (Diesel Oil - D.O) phục vụ máy đèn.

Giá nhiên liệu sử dụng trong dự án được tham khảo trên cơ sở số liệu thống kê mới nhất trong thời gian gần đây.

Giá dầu FO, DO lấy theo giá tại thị trường Singapore: FO= 638 USD/T , DO= 940 USD/T

Chi phí nhiên liệu được tính toán trên cơ sở định mức tiêu hao nhiên liệu của tàu trên các tuyến cụ thể. Mức tiêu hao nhiên liệu thực tế phụ thuộc vào nhiều yếu tố như tuyến khai thác, thời gian chạy biển (chờ hàng, chạy rỗng), tốc độ khai thác, thời gian làm hàng v.v. Công thức xác định chi phí nhiên liệu 1 chuyến đi:

$$P_{NL} = P_{FO} + P_{DO} + P_{AO}$$

Với

$$P_{FO} = (T_{CH} \times FO_{CH} + T_{KH} \times FO_{KH}) \times R_{FO}$$

$$P_{DO} = (T_X + T_D) \times DO_{LH} + (T_{CH} + T_{KH}) \times DO_{HT} + T_{CD} \times DO_{SH} \times R_{DO}$$

$$P_{AO} = T_{Chuyến} \times (AO_{DN} \times R_{DN} + AO_{XL} \times R_{XL} + AO_{TH} \times R_{TH})$$

Trong đó:

$P_{FO,DO,AO}$: Chi phí dầu FO, DO, dầu bôi trơn (dầu nhớt, xi lanh, tuần hoàn) (USD)

$T_{CH,KH,X,D,CD,Chuyên}$: Thời gian tàu chạy có hàng, không hàng, xếp hàng, dỡ hàng, chờ đợi, tổng thời gian chuyên (ngày)

$R_{FO,DO,DN,XL,TH}$: Đơn giá FO, DO, dầu nhớt, xi lanh, dầu tuần hoàn (USD/tấn)

$FO_{CH,KH}$: Định mức tiêu hao dầu FO khi tàu chạy có hàng, không hàng (tấn/ngày)

$DO_{HT,LH,SH}$: Định mức tiêu hao DO khi hành trình, làm hàng và sinh hoạt (tấn/ngày)

$AO_{DN,XL,TH}$: Định mức tiêu hao dầu nhớt, dầu xi lanh, dầu tuần hoàn (lít/ngày)

10. Chi phí cảng phí, hoa hồng môi giới, phí tàu già:

a) Cảng phí:

Là khoản tiền tàu/chủ tàu phải trả cho các cảng (thông qua đại lý tàu tại địa phương) và các khoản chi liên quan đến việc tàu vào cảng để xếp, dỡ hàng, nhận nhiên liệu, vật tư, thay thế thuyền viên, hoặc các công việc khác liên quan. Do tàu chạy chuyên tuyến, Công ty thỏa thuận mức khung cảng phí khoán gọn cho đại lý tàu tại cảng theo thời gian tàu lưu tại cảng. Chi tiết mức cảng phí theo cảng tuyến cụ thể như sau:

Stt	Tuyến đường	Hàng hóa	Cảng phí (USD)	
			Cảng xếp	Cảng dỡ
1	Philippines -Việt Nam	Xi măng bạch	8.000	27.000
2	Việt Nam - Indonesia	Gạo bao	25.000	45.000
3	Indonesia - Vietnam	Than	8.000	10.000
4	Indonesia - China	Quặng Nikel	25.000	20.000
5	China - Philippines	Phân bón	20.000	30.000

b) Chi phí giảm giá cước, hoa hồng môi giới(Address & Brokage Commission)

Theo thông lệ hàng hải quốc tế đối với các mặt hàng thông thường, chi phí giảm giá cước là 1,25% và phí môi giới khoảng là 2 % tính trên tổng doanh thu vận tải chuyên.

c) Phí tàu già (Over Ages Premium)

Là khoản phụ phí bảo hiểm hàng hóa phát sinh do việc sử dụng các tàu biển có độ tuổi từ 15 trở lên để vận chuyển hàng. Theo thị trường bảo hiểm thế giới hiện nay tỷ lệ phí áp dụng với loại tàu hàng bách hóa trên 15 tuổi khoảng 0,125% tổng giá trị lô hàng. Trong dự án này phí tàu già được tính từ 3% đến 4 % doanh thu và tăng theo tuổi tàu.

IV. PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ

1. Các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư

Theo kết quả tính toán hiệu quả đầu tư phương án khai thác tàu, các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư được tóm tắt như sau:

Chỉ tiêu	Phương án 1	Phương án 2	Phương án 3
Tỷ suất nội hoàn (IRR)	16,81%	16,41%	17,31%
Hiện giá thu nhập thuần (NPV)	119.021.917	113.131.206	122.997.168
Tỷ số lợi ích - chi phí (BCR)	1,240	1,210	1,53
Thời gian hoàn vốn (năm)	8 năm 9 tháng	8 năm 11 tháng	8 năm 5 tháng

2. Đánh giá các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư

Các dữ liệu tính toán đầu vào được xử lý kỹ trên cơ sở số liệu thống kê trong thời gian dài. Do vậy, dự án này thể hiện tính phù hợp với thực tiễn tại thời điểm hiện nay, đảm bảo tính chính xác trong suốt vòng đời dự án trong điều kiện các thị trường cước, nhiên liệu, v.v dao động trong biên độ cho phép.

a) Chỉ tiêu IRR

Đây là chỉ tiêu đánh giá tổng thu bằng tổng chi của dự án.

IRR > mức lãi suất vay thương mại (bằng đồng VNĐ khoảng 9,00 %/ năm) là dự án được coi là hiệu quả và chấp nhận được tại thị trường trong nước thời điểm hiện nay.

b) Chỉ tiêu NPV

Là giá trị hiện tại của thu nhập thuần của dự án.

Chỉ tiêu $NPV \geq 0$ là dự án đạt hiệu quả kinh tế và có tính khả thi.

c) Chỉ tiêu BCR

Là tỷ số giữa lợi ích thu được và chi phí bỏ ra của dự án. Đây là chỉ tiêu được sử dụng như một tiêu chuẩn so sánh lựa chọn phương án đầu tư. Dự án được chấp nhận khi có tỷ số $BCR \geq 1$, tức là tổng các khoản lợi ích thu được của dự án đủ để bù đắp chi phí bỏ ra và dự án có khả năng sinh lời.

Các phương án khai thác có tỷ số BCR là dao động khoảng 1,21-1,53

d) Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn

Thể hiện số thời gian cần thiết mà dự án cần hoạt động để thu hồi đủ số vốn đầu tư ban đầu (gồm cả vốn vay thương mại và vốn đối ứng). Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn cụ thể ở bảng trên.

3. Đánh giá độ an toàn về mặt tài chính

a) An toàn về nguồn vốn

Vốn đầu tư của dự án được huy động từ 2 nguồn là vốn đối ứng (vốn tự có) và vốn vay tín dụng. Tỷ lệ giữa vốn đối ứng và vốn đi vay của dự án ở mức chấp nhận được.

b) Khả năng trả nợ

Khả năng trả nợ của dự án được xem xét trên cơ sở nguồn thu và nợ (gốc và lãi) phải trả hằng năm của dự án, và thường được đánh giá thông qua bảng cân đối thu chi và tỷ số khả năng trả nợ của dự án.

Nguồn trả nợ hằng năm của dự án gồm quỹ khấu hao cơ bản và lợi nhuận kinh doanh sau thuế của tàu hằng năm. Theo phương án trả nợ, dự án sẽ hoàn tất việc thanh toán nợ toàn bộ gốc và lãi vay trong vòng 7 năm, tương đương 28 kỳ thanh toán. Do đó, xét tổng thể, dự án được đảm bảo an toàn và khả thi về tài chính.

CHƯƠNG VI KẾT LUẬN

Với những đánh giá và phân tích về tình hình thị trường vận tải biển, hình thức đầu tư, lựa chọn đầu tư cùng với các chỉ tiêu tính toán của dự án, cho thấy đây là dự án đầu tư có tính khả thi và hiệu quả; đảm bảo được nguồn trả nợ ngân hàng và có tích lũy đến thời điểm hết khấu hao, thanh lý tàu vẫn còn giá trị lớn, tính theo thời điểm này bán giá sắt vụn cũng được gần 3 triệu USD. Giá trị còn lại của con tàu cùng với nguồn lợi nhuận tích lũy sẽ là nguồn vốn đối ứng lớn để tiếp tục đầu tư và phát triển tàu.

Về phương diện kỹ thuật, tình trạng máy móc, trang thiết bị, nghi khí hàng hải của tàu (theo phân cấp của Cơ quan đăng kiểm NK Nhật Bản) là hoàn toàn phù hợp, đủ khả năng khai thác trên tuyến quốc tế và có thể duy trì tình trạng kỹ thuật này trong suốt vòng đời dự án.

Về phương diện tài chính, các chỉ tiêu tài chính của dự án như NPV, IRR, BCR, thời gian thu hồi vốn, độ an toàn về nguồn vốn, khả năng thanh toán nghĩa vụ tài chính ngắn hạn và khả năng trả nợ đều phản ánh tính khả thi và hiệu quả của dự án.

Về góc độ khai thác và quản lý, thực tế kinh nghiệm khai thác nhiều năm của Công ty đã chứng tỏ đội ngũ cán bộ quản lý, sỹ quan thuyền viên của Công ty hoàn toàn có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý khai thác tàu phục vụ kinh doanh vận tải biển trên thị trường trong và ngoài nước cũng như đủ khả năng giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình kinh doanh tàu.

Ở góc độ Công ty, việc đầu tư mua tàu là một tất yếu trong giai đoạn hiện nay, nhằm trẻ hóa đội tàu và tăng năng lực cạnh tranh của Công ty, cũng như hoàn thành kế hoạch đầu tư năm 2023 đã được thông qua theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông năm 2023.

Dưới góc độ kinh tế xã hội ở quy mô nhỏ, dự án nếu được triển khai và thực hiện thành công sẽ mang lại nhiều lợi ích xã hội như tạo thêm việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, đóng góp thêm nguồn thuế cho ngân sách nhà nước, tăng thu ngoại tệ cho đất nước.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VINASHIP
TỔNG GIÁM ĐỐC



DƯƠNG NGỌC TÚ