



**CÔNG TY CỔ PHẦN LAI DẤT  
VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG**

Số: 01.2023/NQ-ĐHĐCĐ

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Hải Phòng, ngày 26 tháng 6 năm 2023

**NGHỊ QUYẾT**  
**ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2023**  
**CÔNG TY CỔ PHẦN LAI DẤT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG**

Căn cứ Luật doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Biên bản họp Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2023 Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng ngày 26/6/2023.

**QUYẾT NGHỊ:**

**Điều 1. Thông qua Báo cáo của Hội đồng quản trị và Ban điều hành về kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022, kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2023 với các chỉ tiêu chính sau.**

**1. Một số chỉ tiêu sản xuất kinh doanh năm 2022.**

- Tổng doanh thu: 102, 680 tỷ đồng.
- Lợi nhuận trước thuế: 16,730 tỷ đồng.
- Lợi nhuận sau thuế: 13,300 tỷ đồng.

**2. Một số chỉ tiêu sản xuất kinh doanh năm 2023.**

- Doanh thu: 95,000 tỷ đồng.
- Lợi nhuận trước thuế: 10,000 tỷ đồng.
- Cổ tức năm 2023 dự kiến: 6% Vốn điều lệ.

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 2. Thông qua Báo cáo tài chính năm 2022 đã kiểm toán.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 3. Thông qua Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022.**

- Cổ tức (6% Vốn điều lệ): 1.620.000.000 đồng.
- Quỹ Đầu tư phát triển: 8.900.000.000 đồng.
- Quỹ Khen thưởng: 2.000.000.000 đồng.
- Quỹ Phúc lợi: 605.786.813 đồng.
- Quỹ Thưởng người quản lý doanh nghiệp: 174.000.000 đồng.

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 4. Thông qua Kết quả thực hiện chi trả thù lao Hội đồng quản trị/ Ban Kiểm soát năm 2022 và kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2023.**



**1. Báo cáo thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022.**

- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 8.000.000 đồng/tháng.
- Thành viên Hội đồng quản trị, Trưởng Ban kiểm soát: 7.000.000 đồng/người/tháng.
- Thành viên Ban kiểm soát: 6.000.000 đồng/người/tháng.

**2. Kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2023.**

- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 8.000.000 đồng/tháng.
- Thành viên Hội đồng quản trị, Trưởng Ban kiểm soát: 7.000.000 đồng/người/tháng.
- Thành viên Ban kiểm soát: 6.000.000 đồng/người/tháng.

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 5. Thông qua Báo cáo của Ban kiểm soát năm 2022.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 6. Thông qua Tờ trình lựa chọn đơn vị kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2023. Giao cho Hội đồng quản trị lựa chọn một trong các đơn vị kiểm toán được phê duyệt thực hiện kiểm toán cho các đơn vị có lợi ích công chúng năm 2023 của Bộ Tài chính.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 7. Thông qua Tờ trình ký hợp đồng dịch vụ với bên có liên quan.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 8. Thông qua Báo cáo kết quả thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 9. Phê duyệt chủ trương tăng Vốn điều lệ của Công ty. Giao cho Hội đồng quản trị triển khai các bước công việc tiếp theo đúng với quy định pháp luật.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 10. Phê duyệt Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 11. Thông qua việc ủy quyền, giao quyền quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.**

Tỷ lệ biểu quyết tán thành là 100% tổng số phiếu biểu quyết của các cổ đông tham dự Đại hội.

**Điều 12. Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Giám đốc Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng tổ chức triển khai và giám sát thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2023.**









**CÔNG TY CỔ PHẦN LAI DẮT  
VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Số: 01.2023/BB-ĐHĐCĐ

Hải Phòng, ngày 26 tháng 6 năm 2023

**BIÊN BẢN**  
**ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2023**  
**CÔNG TY CỔ PHẦN LAI DẮT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG**

Tên Doanh nghiệp: Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Địa chỉ trụ sở chính: Số 04 phố Lý Tự Trọng, phường Minh Khai, quận Hồng Bàng, thành phố Hải Phòng.

Mã số doanh nghiệp: 0201040588 do Sở kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng cấp, đăng ký thay đổi lần thứ 4 ngày 22/4/2023.

Vào hồi 08 giờ 00 phút, ngày 26 tháng 6 năm 2023, Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2023 của Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng được tiến hành tại Trụ sở công ty, địa chỉ số 04 phố Lý Tự Trọng, phường Minh Khai, quận Hồng Bàng, thành phố Hải Phòng.

**A. Thành phần tham dự, tính hợp pháp hợp lệ của Đại hội**

**1. Thành phần tham dự.**

- Các thành viên Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Ban điều hành Công ty.
- Các cổ đông của Công ty (bao gồm cổ đông là cá nhân và cổ đông là tổ chức) theo danh sách cổ đông chốt ngày 24/5/2023.

**2. Tính hợp pháp, hợp lệ của Đại hội.**

Đại hội đã nghe ông Đào Ngọc Thành - Đại diện Ban thẩm tra tư cách cổ đông trình bày Báo cáo thẩm tra tư cách cổ đông. Tại thời điểm công bố Báo cáo thẩm tra tư cách cổ đông, số cổ đông đủ tư cách dự Đại hội là 80 cổ đông tương ứng với 2.325.637 cổ phần có quyền biểu quyết chiếm 86,13% số cổ phần có quyền biểu quyết.

Căn cứ Luật doanh nghiệp, Điều lệ Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng (Công ty), Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2023 (Đại hội) của Công ty được xác định là hợp pháp, hợp lệ và đủ điều kiện tiến hành.

**B. Nội dung và diễn biến của Đại hội**

**1. Bầu Đoàn chủ tịch, Ban thư ký, Ban kiểm phiếu.**

Đại hội nhất trí thông qua danh sách Đoàn chủ tịch gồm:

1. Ông Nguyễn Văn Dũng - Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty - Chủ tọa.
2. Ông Hoàng Đình Quang - Thành viên Hội đồng quản trị, Giám đốc Công ty - Thành viên.
3. Ông Nguyễn Văn Thanh - Thành viên Hội đồng quản trị - Thành viên.



Đoàn Chủ tịch xin ý kiến thống nhất, thông qua Đại hội về việc Ban thư ký đại hội gồm các thành viên có tên sau:

1. Bà Nguyễn Thị Thủy: Trưởng phòng Tổ chức Hành chính - Trưởng ban.
2. Ông Đỗ Ngọc Thắng: Thư ký Công ty - Thành viên.

Đoàn Chủ tịch xin ý kiến thống nhất, thông qua Đại hội về việc Ban kiểm phiếu gồm các thành viên có tên sau:

1. Ông Bùi Huy Tùng: Trưởng Phòng Kỹ thuật Vật tư - Trưởng ban.
2. Bà Nguyễn Thị Kim Thúy: Phó phòng Kinh doanh - Thành viên.
3. Ông Trần Ngọc Thiêm: Phòng Kinh doanh - Thành viên.
4. Ông Hoàng Đình Toàn: Phòng Kinh doanh - Thành viên.

## **2. Nội dung làm việc của Đại hội**

2.1. Ông Nhữ Văn Nguyên - Thành viên Ban kiểm soát thông qua Quy chế và Chương trình làm việc của Đại hội.

2.2. Đại hội đã nghe ông Hoàng Đình Quang - Thành viên Hội đồng quản trị, Giám đốc Công ty trình bày Báo cáo của Hội đồng quản trị và Ban điều hành về kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022, kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2023 (Báo cáo đính kèm).

2.3. Đại hội đã nghe ông Đỗ Ngọc Thắng - Kế toán trưởng Công ty trình bày:

- Báo cáo tài chính năm 2022 đã kiểm toán (tóm tắt) (Báo cáo đính kèm).
- Tờ trình Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022

(Tờ trình đính kèm).

- Tờ trình Chi trả thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022 và Kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2023 (Tờ trình đính kèm).

2.4. Đại hội nghe ông Đào Ngọc Thành - Trưởng Ban kiểm soát Công ty trình bày:

- Báo cáo của Ban kiểm soát Công ty năm 2022 (Báo cáo đính kèm).
- Tờ trình lựa chọn danh sách đơn vị kiểm toán năm 2023 (Tờ trình đính kèm).

2.5. Đại hội đã nghe ông Chu Tất Đạt - Thành viên Hội đồng quản trị, Phó giám đốc Công ty trình bày:

- Tờ trình Ký hợp đồng dịch vụ với bên có liên quan (Tờ trình đính kèm).
- Báo cáo kết quả thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định (Báo cáo đính kèm).
- Tờ trình về việc phê duyệt chủ trương tăng Vốn điều lệ (Tờ trình đính kèm).

2.6. Đại hội đã nghe ông Nguyễn Văn Thanh - Thành viên Hội đồng quản trị Công ty trình bày:

- Tờ trình về việc phê duyệt Dự án đóng mới tàu lai Azimuth (Tờ trình đính kèm).
- Tờ trình về việc ủy quyền, giao quyền quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth (Tờ trình đính kèm).



### **3. Đại hội thảo luận:**

3.1. Cổ đông tại Đại hội thảo luận và đặt câu hỏi, Đoàn Chủ tịch Đại hội trả lời tại Đại hội như sau:

+ Ông Phạm Hồng Minh - Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng, Công ty Mẹ - có ý kiến khích lệ, động viên và đánh giá cao về kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022 của Công ty cũng như chỉ đạo, định hướng về tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty trong năm 2023 và các năm tiếp theo.

+ Ông Trần Quang Thịnh - mã cổ đông 139 - hoàn toàn nhất trí với các chủ trương tăng vốn điều lệ của Công ty và dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth. Đây là tiền đề và điều kiện để Công ty thực hiện dịch vụ tại Cảng Lạch Huyện. Có ý kiến về tỷ lệ cổ tức trong những năm tiếp theo của Công ty và tình hình thị trường tại khu vực Cảng Lạch Huyện.

3.2. Sau khi thảo luận, Đoàn Chủ tịch đã trả lời các ý kiến của cổ đông tại Đại hội và đều được cổ đông đồng ý. Đại hội tiếp tục chương trình làm việc.

### **4. Về việc thông qua nội dung các Báo cáo, Tờ trình được thảo luận tại Đại hội.**

Ông Nguyễn Văn Dũng - Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty thay mặt Đoàn chủ tịch điều hành Đại hội tiến hành biểu quyết thông qua các Báo cáo, Tờ trình được thảo luận tại Đại hội, kết quả biểu quyết các nội dung này chi tiết như sau:

Nội dung 1: Thông qua Báo cáo của Hội đồng quản trị và Ban Điều hành về kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022, kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2023.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 01 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 2: Thông qua Báo cáo tài chính năm 2022 đã kiểm toán.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.



Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 02 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 3: Thông qua Tờ trình phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 03 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 4: Thông qua Báo cáo thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022 và Kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2023.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 04 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 5: Thông qua Báo cáo của Ban kiểm soát Công ty năm 2022.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.



Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 05 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 6: Thông qua Tờ trình lựa chọn đơn vị kiểm toán năm 2023.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 06 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 7: Thông qua Tờ trình ký hợp đồng dịch vụ với bên có liên quan.

Cổ đông có quyền lợi liên quan là Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (có 05 đại biểu đại diện phần vốn tại Công ty: Ông Nguyễn Văn Dũng đại diện sở hữu 675.000 cổ phiếu, Ông Hoàng Đình Quang đại diện sở hữu 270.000 cổ phiếu, Ông Lê Minh Hải đại diện sở hữu 270.000 cổ phiếu, Ông Nguyễn Văn Thanh đại diện sở hữu 270.000 cổ phiếu, Ông Đào Ngọc Thành đại diện sở hữu 135.000 cổ phiếu) sở hữu tổng số 1.620.000 cổ phiếu (tương đương 1.620.000 phiếu biểu quyết) không có quyền biểu quyết nội dung này.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 75 đại diện cho: 705.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100% tính trên tổng số phiếu của cổ đông có quyền biểu quyết dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 75 đại diện cho: 705.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100% tính trên tổng số phiếu của cổ đông có quyền biểu quyết dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu của cổ đông có quyền biểu quyết dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu của cổ đông có quyền biểu quyết dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu của cổ đông có quyền biểu quyết dự họp.

Nội dung 07 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 8: Thông qua Báo cáo kết quả thực hiện công tác thanh lý tài sản cố định.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.



Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 8 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 9: Phê duyệt Tờ trình về chủ trương tăng Vốn điều lệ của Công ty.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 9 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 10: Phê duyệt Tờ trình về Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu tán thành: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không tán thành: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không có ý kiến: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Tổng số tờ phiếu không hợp lệ: 0 đại diện cho: 0 phiếu biểu quyết, chiếm: 0 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.

Nội dung 10 đã được thông qua với tỉ lệ 100%.

Nội dung 11: Thông qua Tờ trình về việc giao quyền, phân quyền một số công việc trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.

Tổng số tờ phiếu hợp lệ: 80 đại diện cho: 2.325.637 phiếu biểu quyết, chiếm: 100 % tính trên tổng số phiếu biểu quyết của cổ đông dự họp.







**BÁO CÁO  
CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VÀ BAN ĐIỀU HÀNH  
VỀ KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2022  
VÀ KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2023**

**Phần A**

**BÁO CÁO HOẠT ĐỘNG CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**

**I. Các nội dung đã thảo luận của Hội đồng quản trị.**

Hội đồng quản trị (HĐQT) hoạt động và thực thi nhiệm vụ theo Luật Doanh nghiệp, Điều lệ Công ty, Quy chế, Quy định của Công ty và các văn bản pháp luật có liên quan. Trong năm 2022, HĐQT tổ chức 05 cuộc họp, ban hành 23 Nghị quyết, 12 Quyết định.

Các cuộc họp của HĐQT được tổ chức đúng trình tự, thủ tục và đã được HĐQT, Giám đốc triển khai thực hiện nghiêm túc và hiệu quả. Cụ thể như sau:

STT	Số Nghị NQ/QĐ	Ngày	Nội dung
1	06/NQ-HĐQT	05/01/2022	Tạm ứng cổ tức năm 2021
2	24/NQ-HĐQT	17/01/2022	Dự kiến kết quả sản xuất kinh doanh (SXKD) năm 2021; Xây dựng kế hoạch SXKD năm 2022 và công tác đầu tư, thanh lý...
3	41/NQ- HĐQT	25/01/2022	Phê duyệt quỹ lương thực hiện năm 2021
4	205/NQ- HĐQT	15/4/2022	Phương án thanh lý Cần cầu nổi P11 và tàu kéo HC37
5	214/NQ- HĐQT	19/4/2022	Kế hoạch tổ chức ĐHCĐ thường niên năm 2022
6	215/NQ-HĐQT	19/4/2022	Kết quả SXKD quý I năm 2022; Kế hoạch SXKD quý II năm 2022 và một số nội dung khác
7	222/QĐ-HĐQT	27/4/2022	Thành lập Ban tổ chức giúp việc ĐHCĐ
8	300/NQ-HĐQT	27/5/2022	Phương án thanh lý Cần cầu nổi P11 và tàu kéo HC37 lần 2
9	331/NQ-HĐQT	02/6/2022	Chương trình nghị sự và công tác chuẩn bị ĐHCĐ
10	332/QĐ-HĐQT	02/6/2022	Thành lập Ban thẩm tra tư cách cổ đông tham dự ĐHCĐ



11	359/NQ-HĐQT	20/6/2022	Tài liệu ĐHĐCĐ thường niên năm 2022
12	364/NQ-HĐQT	23/6/2022	Công tác chuẩn bị ĐHĐCĐ và một số nội dung khác
13	395/NQ-HĐQT	04/7/2022	Lựa chọn danh sách đơn vị kiểm toán năm 2022
14	433/NQ-HĐQT	13/7/2022	Lựa chọn đơn vị kiểm toán năm 2022
15	441/NQ-HĐQT	18/7/2022	Thưởng Thành viên HĐQT, Ban kiểm soát (BKS), Ban điều hành
16	457/NQ-HĐQT	22/7/2022	Sơ kết SXKD 6 tháng đầu năm 2022, kế hoạch 6 tháng cuối năm 2022 và một số nội dung khác
17	459/QĐ-HĐQT	22/7/2022	Thành lập Tổ thẩm định dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth,
18	462/QĐ-HĐQT	25/7/2022	Ban hành sửa đổi, bổ sung Hệ thống thang lương, bảng lương và phụ cấp
19	580/QĐ-HĐQT	28/7/2022	Điều chỉnh lương Kế toán trưởng
20	581/QĐ-HĐQT	28/7/2022	Điều chỉnh lương Phó Giám đốc
21	582/QĐ-HĐQT	28/7/2022	Điều chỉnh lương Giám đốc
22	658/NQ-HĐQT	26/8/2022	Phê duyệt dự toán kinh phí và kế hoạch lựa chọn nhà thầu giai đoạn chuẩn bị đầu tư dự án đóng mới tàu lai Azimuth
23	659/QĐ-HĐQT	26/8/2022	Phê duyệt dự toán kinh phí và kế hoạch lựa chọn nhà thầu giai đoạn chuẩn bị đầu tư dự án đóng mới tàu lai Azimuth
24	727/NQ-HĐQT	14/9/2022	Phê duyệt Hồ sơ yêu cầu gói thầu tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đóng mới tàu lai Azimuth
25	728/QĐ-HĐQT	14/9/2022	Phê duyệt Hồ sơ yêu cầu gói thầu tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đóng mới tàu lai Azimuth
26	747/NQ-HĐQT	23/9/2022	Phê duyệt đơn vị nhận Hồ sơ yêu cầu gói thầu tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đóng mới tàu lai Azimuth
27	748/QĐ-HĐQT	23/9/2022	Phê duyệt đơn vị nhận Hồ sơ yêu cầu gói thầu tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đóng mới tàu lai Azimuth



28	830/NQ-HĐQT	18/10/2022	Sơ kết SXKD 9 tháng đầu năm 2022, kế hoạch quý 4/2022 và dự kiến kết quả năm 2022 và một số nội dung khác
29	846/NQ-HĐQT	28/10/2022	Phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu và nội dung dự thảo hợp đồng tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth
30	847/QĐ-HĐQT	28/10/2022	Phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu và nội dung dự thảo hợp đồng tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth
31	853/NQ-HĐQT	31/10/2022	Phê duyệt mở thêm tài khoản Ngân hàng.
32	943/NQ-HĐQT	18/11/2022	Phê duyệt bổ nhiệm Trưởng phòng Kinh doanh và Tổ chức Hành chính.
33	947/NQ-HĐQT	01/12/2022	Phê duyệt sửa đổi, bổ sung Nội quy trả lương đối với Người quản lý, điều hành Công ty
34	1053/NQ-HĐQT	30/12/2022	Phê duyệt Quy chế Quản lý nợ của Công ty.
35	1054/QĐ-HĐQT	30/12/2022	Ban hành Quy chế Quản lý nợ của Công ty.

## II. Hoạt động của HĐQT và từng thành viên HĐQT.

### 1. Hoạt động của HĐQT.

HĐQT thường xuyên thông báo các Nghị quyết và nội dung các cuộc họp HĐQT cho Giám đốc Công ty.

HĐQT thường xuyên kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện Nghị quyết và các vấn đề HĐQT ủy quyền cho Giám đốc, yêu cầu Giám đốc báo cáo đột xuất, định kỳ kết quả đạt được cũng như các vấn đề khó khăn cần tháo gỡ.

Thực hiện quy định tại Điều lệ Công ty, ngoài các phiên họp HĐQT tập trung, HĐQT Công ty đã thực hiện xin ý kiến bằng văn bản để nhanh chóng thảo luận và đưa ra các quyết định chỉ đạo đối với Giám đốc Công ty.

Trong năm 2022 không có thay đổi về nhân sự của HĐQT Công ty.

### 2. Hoạt động của từng thành viên HĐQT.

Stt	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Số buổi họp tham dự	Tỷ lệ (%)	Ghi chú
1	Nguyễn Văn Dũng	Chủ tịch	05	100	
2	Lê Minh Hải	TV HĐQT	05	100	
3	Nguyễn Văn Thanh	TV HĐQT	05	100	
4	Hoàng Đình Quang	TV HĐQT	05	100	
5	Chu Tất Đạt	TV HĐQT	04	80	Đi công tác



Trong năm 2022, các thành viên HĐQT đã thực hiện nghiêm túc trách nhiệm thành viên theo quy định tại Điều lệ và Quy chế nội bộ về quản trị của Công ty trong việc tham gia các cuộc họp thường kỳ, bất thường, tham gia ý kiến đóng góp khi có yêu cầu.

Các ý kiến tham gia, đề xuất của các thành viên HĐQT được lưu giữ bằng văn bản là cơ sở pháp lý cho công tác kiểm tra, đánh giá hiệu quả hoạt động của thành viên HĐQT Công ty.

### **3. Thù lao của HĐQT, thu nhập của Giám đốc, Phó Giám đốc, Kế toán trưởng.**

a. Thù lao, lợi ích khác của HĐQT: Thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022, Công ty đã thực hiện chi trả thù lao cho HĐQT Công ty là 432.000.000 đồng. Trong đó:

- Thành viên HĐQT không tham gia điều hành: 264.000.000 đồng.
- Thành viên HĐQT tham gia điều hành: 168.000.000 đồng.

b. Thu nhập của Giám đốc, Phó Giám đốc, Kế toán trưởng: Thu nhập của các chức danh này được trả theo quy định của Nhà nước và Quy chế, nội quy của Công ty. Thu nhập bình quân năm 2022 là 46 triệu đồng/người/tháng.

### **III. Hoạt động giám sát của HĐQT với Giám đốc và các cán bộ quản lý.**

HQĐT Công ty đã giao nhiệm vụ và thường xuyên giám sát hoạt động điều hành Công ty của Giám đốc một số nội dung như sau:

- Các hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác, mở rộng thị trường tiếp tục được duy trì ổn định.

- Kiểm soát chặt chẽ các nguồn thu, chi; có biện pháp tiết kiệm, giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, mở rộng các dịch vụ để tăng doanh thu và nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Chỉ đạo mở rộng các dịch vụ để tăng năng lực cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Cơ cấu lại lực lượng lao động và một số hoạt động sản xuất kinh doanh (SXKD) không hiệu quả.

- Chỉ đạo triển khai giai đoạn chuẩn bị đầu tư Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.

- Chỉ đạo thực hiện đầy đủ nghĩa vụ công bố thông tin của Công ty đúng quy định.

- Giao Giám đốc Công ty xây dựng kế hoạch SXKD năm 2022 làm cơ sở trình Đại hội đồng cổ đông thông qua.

- Giám sát chặt chẽ việc tuân thủ các quy định của pháp luật, điều lệ Công ty và các Quy chế, quy định của Công ty trong quá trình điều hành hoạt SXKD của Giám đốc và các cán bộ quản lý.



## Phần B

# BÁO CÁO CỦA BAN ĐIỀU HÀNH VỀ KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2022 VÀ KẾ HOẠCH NĂM 2023

Năm 2022, tình hình Thế giới chịu ảnh hưởng lớn từ xung đột chính trị giữa Nga và Ucraina dẫn đến giá nhiên liệu biến động tăng cao so với năm 2021; chính sách zero Covid từ Trung Quốc cũng ảnh hưởng lớn đến chuỗi cung ứng toàn cầu. Từ những tác động trên, các Doanh nghiệp trong nước nói chung và hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty nói riêng gặp nhiều khó khăn do lượng tàu đến Cảng không ổn định; giá nhiên liệu tăng cao làm phát sinh chi phí, trong khi đó giá cước dịch vụ lai dặt hỗ trợ rất khó điều chỉnh tăng do thị trường cạnh tranh quyết liệt. Bên cạnh đó, phương tiện vào Đà sửa chữa dài ngày nên dịch vụ lai kéo biển xa chưa thực hiện được do phải đảm bảo đủ số lượng tàu lai phục vụ hỗ trợ tại các Cảng trong khu vực.

Trước những khó khăn đó, Công ty đã tranh thủ sự tạo điều kiện, giúp đỡ của các cơ quan quản lý Nhà nước, các khách hàng truyền thống và Ban lãnh đạo Cảng Hải Phòng đã ưu tiên dành toàn bộ thị trường lai dặt hỗ trợ tại cảng Hải Phòng cho Công ty; tạo điều kiện để Công ty mở rộng khai thác dịch vụ khác tại các bến phao neo và vận chuyển container.

Công ty đã chủ động triển khai các Nghị quyết cùng với sự chỉ đạo sát sao của Hội đồng quản trị; tập trung mọi nguồn lực, nỗ lực, cố gắng khắc phục khó khăn, đoàn kết, nâng cao chất lượng dịch vụ, giữ vững thị trường truyền thống, tiết giảm tối đa chi phí; tăng cường công tác tiếp thị tìm việc làm đem lại doanh thu cho Công ty.

Năm 2022, các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh (SXKD) Đại hội đồng cổ đông giao Công ty đều hoàn thành; cụ thể như sau:

### A. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC CHỈ TIÊU SXKD NĂM 2022.

#### I. Các chỉ tiêu SXKD.

- Tổng doanh thu	: 102,680 tỷ đồng;
+ Doanh thu từ HĐSXKD	: 96,016 tỷ đồng;
+ Doanh thu từ thanh lý TSCĐ	: 6,664 tỷ đồng;
- Doanh thu sản xuất chính	: 94,973 tỷ đồng;
- Lợi nhuận	: 16,730 tỷ đồng;
+ Lợi nhuận từ HĐSXKD	: 10,205 tỷ đồng;
+ Lợi nhuận từ thanh lý TSCĐ	: 6,525 tỷ đồng;
- Thu nhập bình quân	: 16,1 triệu đồng/người/tháng; tăng 6,6% so với

bình quân năm 2021;

\* Tổng doanh thu thực hiện đạt 102,680 tỷ đồng; bằng 107,5% kế hoạch năm (102,680 tỷ/ 95,5 tỷ đồng) và tăng 7,7% so với năm 2021 (102,680 tỷ/ 95.322 tỷ đồng);

\*/ Doanh thu tính lương đạt 77,613 tỷ đồng bằng 102,3% kế hoạch năm và tăng 6,9% so với năm 2021 (77,613 tỷ/ 72,600 tỷ đồng).



+ Doanh thu từ Cảng Hải Phòng (bao gồm Công ty mẹ và Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu) thực hiện đạt 49,096 tỷ đồng, chiếm 51,7% doanh thu sản xuất chính và tăng 1,9% so với năm 2021 (49,096 tỷ đồng/ 48,163 tỷ đồng).

+ Doanh thu Công ty tự khai thác đạt 45,877 tỷ đồng, chiếm 48,3% doanh thu sản xuất chính và giảm 1,3% so với năm 2021 (45,877 tỷ đồng/ 46,488 tỷ đồng).

+ Lợi nhuận đạt 16,730 tỷ đồng; bằng 164,0% kế hoạch và tăng 64,1% so với lợi nhuận thực hiện năm 2021 (16,730 tỷ đồng/ 10,192 tỷ đồng).

## **II. Các lĩnh vực sản xuất.**

### **1. Lĩnh vực lai dắt hỗ trợ.**

Là lĩnh vực trong năm 2022 chịu nhiều tác động do ảnh hưởng của giá nguyên nhiên vật liệu, sự cạnh tranh trong khu vực. Lĩnh vực này luôn duy trì chất lượng dịch vụ ổn định đối với tất cả hoạt động hỗ trợ tàu ở các cảng khu vực Hải Phòng; chủ động bám sát kế hoạch tàu lớn cập/rời Cảng, cùng kết hợp với Đại lý, Hoa tiêu, Cảng vụ và Ban điều hành sản xuất tại các Cảng để bố trí hợp lý các tàu lai phục vụ kịp thời an toàn các tàu cập/rời Cảng.

Công ty luôn nhận được sự quan tâm, hỗ trợ từ Ban lãnh đạo Cảng Hải Phòng, dành toàn bộ thị phần hỗ trợ tàu cập, rời Cảng Hải Phòng để Công ty duy trì ổn định và đảm bảo việc làm cho người lao động.

Cụ thể như sau:

\* Số lượt tàu Biển cập và rời các Cảng trong năm thực hiện được 5.487 lượt tàu biển/ 9.531 lượt tàu lai phục vụ (bao gồm cả lượt tàu lai phục vụ ở các cảng ngoài cảng Hải Phòng); bằng 107,6% kế hoạch và tăng 9,3% so với năm 2021 (5.487 lượt tàu biển/ 5.020 lượt tàu biển).

\* Doanh thu lai dắt hỗ trợ thực hiện được 75,231 tỷ đồng bằng 98,3% kế hoạch, giảm 6,3% so với năm 2021 (75,231 tỷ đồng/ 80,277 tỷ đồng); trong đó: doanh thu hỗ trợ các cảng ngoài cảng Hải Phòng từ khu vực Việt Nhật đến cảng HICT là 15,891 tỷ đồng, so với tổng doanh thu đạt được của cả khối hỗ trợ chiếm 21,2%.

Trong đó:

- Doanh thu từ Cảng Hải Phòng (bao gồm Công ty mẹ và Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu) thực hiện đạt 49,096 tỷ đồng, chiếm 65,3% doanh thu lai dắt hỗ trợ và tăng 1,9% so với năm 2021 (49,095 tỷ đồng/ 48,163 tỷ đồng).

+ Cảng Hải Phòng tăng 2,9% so với cùng kỳ (39,141 tỷ đồng/38,029 tỷ đồng);

+ Cảng Hoàng Diệu giảm 1,8% so với cùng kỳ (9,955 tỷ đồng/10,135 tỷ đồng);

- Doanh thu hỗ trợ Công ty tự khai thác đạt 26,135 tỷ đồng (bao gồm hỗ trợ tàu tại các cảng ngoài, Công ty Nosco và lai kéo), chiếm 34,7% tổng doanh thu lai dắt hỗ trợ, giảm 18,6% so với năm 2021 (26,135 tỷ đồng/32,112 tỷ đồng);

### **2. Hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu.**

Năm 2022, Công ty đã ký hợp đồng, phát triển thêm được một số cảng trong khu vực, góp phần tăng doanh thu; tuy nhiên, lĩnh vực này luôn gặp khó khăn và



hiệu quả chưa cao, do phải đáp ứng các yêu cầu của khách hàng về việc trang cấp thiết bị, vật tư dẫn đến tăng các chi phí mua sắm, trong khi giá thu của khách hàng rất thấp do chịu sự cạnh tranh quyết liệt của các đối thủ họ cạnh tranh bằng mọi giá, họ chủ yếu có giấy phép nhưng không có được trang thiết bị phương tiện như Công ty.

Doanh thu năm 2022 thực hiện đạt 1,602 tỷ đồng bằng 133,5% kế hoạch năm và tăng 33,8% so với năm 2021 (1,602 tỷ đồng/ 1,197 tỷ đồng).

### **3. Hoạt động trông coi, bảo vệ phao neo Bạch Đằng và các dịch vụ khác tại phao neo Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ.**

- Năm 2022, tiếp tục thực hiện hợp đồng với Cảng Hải Phòng; Công ty đã bố trí phương tiện, con người để trông coi tài sản và kết hợp trực ứng phó sự cố tràn dầu cho Cảng (24/24h) đảm bảo an toàn; Hiện nay một số phao bị nghiêng sát mặt nước và có nguy cơ chìm, Công ty đã có văn bản báo cáo Cảng Hải Phòng để chủ động khắc phục.

- Được sự quan tâm, hỗ trợ từ cơ quan quản lý Nhà nước; Công ty đã chủ động tìm kiếm khách hàng đưa tàu vào neo đậu tại khu neo Lan Hạ góp phần tạo thêm nguồn thu cho Công ty và chia sẻ doanh thu cùng Công ty mẹ.

- Doanh thu năm 2022 thực hiện đạt 1,967 tỷ đồng; bằng 196,7% so với kế hoạch và tăng 68,8% so với năm 2021 (1,967 tỷ đồng/ 1,165 tỷ đồng); Công ty ký được hợp đồng cho thuê phao neo tại Bến Gót thu hộ cho Cảng Hải Phòng 143 triệu đồng và khai thác tại Lan Hạ là 827 triệu đồng.

### **4. Dịch vụ Logistics.**

Là dịch vụ đã khẳng định được năng lực và uy tín, đem lại việc làm và doanh thu cho Công ty; hướng hàng hóa và tàu về Cảng Hải Phòng xếp dỡ; Hàng hóa chủ yếu là thiết bị của các dự án và Container được vận chuyển từ Cảng CICT - Quảng Ninh, Cảng HICT về Cảng Hải Phòng, đây là lĩnh vực dịch vụ chủ yếu thu hộ trả hộ.

Doanh thu dịch vụ logistisc năm 2022 thực hiện đạt 16,173 tỷ đồng; bằng 98,0% kế hoạch năm và tăng 34,6% so với năm 2021(16,173 tỷ đồng/12,012 tỷ đồng);

*Trong đó:*

+ Doanh thu vận chuyển thiết bị thực hiện được 8,315 tỷ đồng giảm 17,9% so với cùng kỳ (8,315 tỷ/ 10,113 tỷ đồng);

+ Doanh thu vận chuyển container thực hiện được 7,858 tỷ đồng tăng nhiều lần so với cùng kỳ năm 2021 (7,858 tỷ/ 1,899 tỷ đồng);

### **5. Hoạt động tài chính.**

Số thu đạt 1,043 tỷ đồng bằng 149,0% kế hoạch năm và tăng 64,3% so với năm 2021(1,043 tỷ đồng/ 0,671 tỷ đồng);

### **III. Công tác quản lý và điều hành chỉ đạo sản xuất.**

Bộ máy quản lý điều hành sản xuất tiếp tục được hoàn thiện, cơ cấu tổ chức sắp xếp theo hướng đáp ứng cao yêu cầu của hoạt động sản xuất kinh doanh, vừa đảm bảo tính chuyên môn, năng động và đồng bộ; vừa đảm bảo tăng cường kết phối hợp giữa



các phòng nghiệp vụ và phát huy năng lực, tinh thần trách nhiệm đến từng phòng nghiệp vụ, tổ sản xuất và mỗi cán bộ nhân viên.

### **1. Công tác kinh doanh khai thác.**

Làm tốt công tác chăm sóc khách hàng; quan hệ khách hàng gần gũi và chuyên nghiệp. Tăng cường công tác tiếp thị tìm khách hàng mới, nâng cao chất lượng dịch vụ làm hài lòng khách hàng đến với Công ty. Phát triển các mối quan hệ bền vững với các đối tác, xây dựng thương hiệu Công ty vững mạnh. Tham mưu giúp Giám đốc Công ty có chính sách hỗ trợ khách hàng và hãng tàu để cùng chia sẻ với Cảng Hải Phòng đảm bảo lợi ích của Công ty và phù hợp với chính sách cạnh tranh của Công ty mẹ.

Công tác soạn thảo và ký kết các hợp đồng kinh tế trên các lĩnh vực hoạt động đảm bảo đúng nguyên tắc và quy định của pháp luật.

Công tác dịch vụ logistics trong sản xuất ít dùng đến con người mà chủ yếu bằng phương pháp điều hành tổ chức thực hiện đã mang lại hiệu quả.

Công tác ứng phó sự cố tràn dầu luôn chủ động tìm kiếm và tiếp thị thêm các Cảng mới; năm 2022 ký thêm hợp đồng UPSCTD một số Cảng mới như (Cảng Đoạn Xá, Cảng VIP Green Port, Cảng MIPEC, Cảng Green Port)

Công tác điều hành sản xuất đảm bảo khoa học, hợp lý, triệt để trong khai thác phương tiện, tiết kiệm chi phí và đem lại hiệu quả cao.

Công tác xây dựng kế hoạch, báo cáo đảm bảo kịp thời, chính xác đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý và thực tế sản xuất; đảm bảo công tác công nghệ thông tin, kết nối trang thông tin điện tử, mạng xã hội ứng dụng trong điều hành hoạt động SXKD.

Kết hợp với các bộ phận, tăng cường công tác thu hồi công nợ, nhất là những khoản nợ đọng kéo dài.

### **2. Công tác Kỹ thuật Vật tư.**

Xây dựng kế hoạch sửa chữa phương tiện và sửa chữa các hư hỏng đột xuất. Cùng các sỹ quan thuyền viên giám sát chặt chẽ chất lượng và tiến độ sửa chữa; bảo dưỡng phương tiện, thiết bị, thanh quyết toán, bàn giao và đưa vào hoạt động đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, thời gian với chi phí thấp.

Chủ động nắm bắt diễn biến tình hình thị trường để quyết định kịp thời, hợp lý trong công tác nhập nhiên liệu, công tác pháp chế hàng hải được thực hiện kịp thời, đăng ký đăng kiểm đúng luật định đảm bảo cho các phương tiện hoạt động.

### **3. Công tác Tài chính Kế toán.**

Quản lý tiền vốn, tài sản, phương tiện và thiết bị đúng quy định. Đảm bảo các nguyên tắc thu chi tài chính theo đúng pháp luật và Điều lệ của Công ty. Xây dựng các báo cáo tài chính. Thực hiện tốt công tác thanh quyết toán, nghiệp vụ ngân hàng. Tăng cường công tác thu hồi nợ đọng. Tham mưu cho Giám đốc về hiệu quả SXKD của các phương tiện và các lĩnh vực hoạt động. Chi trả tiền lương cho người lao động kịp thời đúng hạn.

### **4. Công tác Tổ chức Hành chính.**



Rà soát chúng chỉ bằng cấp của sĩ quan thuyền viên, yêu cầu sĩ quan thuyền viên cập nhật theo đúng quy định; Tìm hiểu và từng bước xây dựng hệ thống thang, bảng lương đáp ứng yêu cầu về mức lương tối thiểu vùng năm 2022;

Bố trí lao động trên các phương tiện đầy đủ đúng quy định đảm bảo sản xuất. Thực hiện đầy đủ các chế độ chính sách đối với người lao động, chi trả tiền lương và các chế độ đảm bảo đúng người đúng việc. Tăng cường công tác quản lý cán bộ, công nhân lao động đảm bảo sản xuất;

Trong bối cảnh có nhiều sỹ quan thuyền viên nghỉ việc, phòng Tổ chức Hành chính đã tham mưu Giám đốc Công ty để bố trí lao động hợp lý giữa phương tiện sản xuất và phương tiện sửa chữa;

Tham mưu giúp lãnh đạo công ty ban hành quy định về chức năng nhiệm vụ của các phòng nghiệp vụ trong Công ty phù hợp với thực tế sản xuất kinh doanh; Tham mưu giúp lãnh đạo công ty ban hành sửa đổi bổ sung Nội quy trả lương đối với Người quản lý điều hành công ty;

Rà soát, xét nâng lương, nâng bậc nghề cho 22 cán bộ công nhân viên Công ty đảm bảo đúng quy định; Tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho cán bộ công nhân viên hàng năm.

#### **5. Công tác thanh lý tài sản cố định.**

Thực hiện Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông và Nghị quyết của Hội đồng quản trị Công ty về việc thanh lý tài sản cố định cho cần cẩu nổi P11 và tàu kéo HC37; Công ty đã tiến hành các thủ tục thanh lý theo quy trình và quy định của pháp luật. Đến cuối tháng 6/2022 đã thực hiện xong công tác thanh lý TSCĐ gồm cầu nổi P11 và tàu HC37.

#### **6. Công tác đầu tư tàu lai Azimuth.**

Sau khi được Đại hội đồng cổ đông công ty đồng ý về chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth; HĐQT và Ban lãnh đạo Công ty đã từng bước triển khai thực hiện các gói thầu trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư dự án theo đúng quy định. Hiện nay, gói thầu TV02: Tư vấn lập báo cáo nghiên cứu khả thi thuộc dự án đóng mới tàu lai Azimuth đã hoàn thành, Công ty đang ký hợp đồng với đơn vị tư vấn thực hiện gói thầu TV 03: Thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi. Bên cạnh đó, Công ty đang xây dựng chủ trương tăng Vốn điều lệ để trình các cấp lãnh đạo phê duyệt.

**\*Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022 như sau:**

Đơn vị tính: triệu đồng

STT	CÁC KHỐI SẢN XUẤT	DOANH THU	CHI PHÍ	CHÊNH LỆCH
1	Khối hỗ trợ	75.231	67.634	7.597
2	Bốc xếp P11		309	-309



3	Ứng phó sự cố tràn dầu	1.602	984	618
4	Trông coi, bảo vệ phao Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ	1.967	887	1.080
4.1	Trông coi, bảo vệ phao Bạch đằng, Bến Gót	120		
4.2	Dịch vụ Bạch đằng, Bến gót, Lan Hạ	1.847		
5	Dịch vụ Logistics	16.173	15.996	177
6	Thu hoạt động tài chính	1.043	1	1.042
7	Thu hoạt khác	6.664	139	6.525
*	<b>TỔNG NĂM 2022</b>	<b>102.680</b>	<b>85.950</b>	<b>16.730</b>

**\* Đánh giá chung.**

- Kết quả đạt được.

Năm 2022 Công ty đã tích cực tìm kiếm, mở rộng thị trường, tranh thủ sự giúp đỡ của các cơ quan quản lý nhà nước, sự ủng hộ của các khách hàng để mở rộng phạm vi hoạt động hỗ trợ đến các Cảng khác ngoài Cảng Hải Phòng. Bên cạnh đó Công ty luôn nhận được sự hỗ trợ, quan tâm chỉ đạo sát sao của HĐQT Công ty; sự giúp đỡ của các cấp lãnh đạo Cảng Hải Phòng luôn giành thị phần lai dắt hỗ trợ tại Cảng Hải Phòng cho Công ty, sự tạo điều kiện để Công ty mở rộng khai thác dịch vụ khác tại các bến phao neo và vận chuyển container ... đảm bảo doanh thu và thu nhập cho người lao động. Ngay từ những ngày đầu năm công tác tiết kiệm chi phí đã được thực hiện trên tất cả mọi lĩnh vực, như:

+ Trong điều hành sản xuất, tiết kiệm chi phí di chuyển của các tàu lai bố trí tàu hợp lý tại các cụm Cảng (Vật cách, Hoàng Diệu, Chùa vẽ, Tân vũ).

+ Tiết kiệm nhiên liệu: Công ty đã chỉ đạo sát đến từng phương tiện để có kết quả giảm 5% tiêu hao nhiên liệu trên tổng lượng tiêu hao. Luôn giám sát diễn biến giá nhiên liệu biến động từng kỳ do bị ảnh hưởng giá dầu thế giới... để kịp thời nhập vào thời điểm giá rẻ (qua thống kê tiết kiệm được khoảng 1 tỷ đồng).

+ Tiết kiệm trong công tác sửa chữa: nhờ có công tác bảo dưỡng, bảo quản phương tiện tốt nên chi phí sửa chữa đột xuất giảm..., tỷ lệ các tàu khai thác liên tục không phải nghỉ để sửa chữa.

Thực hiện tốt công tác thị trường, tìm kiếm và ký kết mở rộng trên mọi lĩnh vực sản xuất kinh doanh đã hoàn thành doanh thu và lợi nhuận được giao.

Công ty bố trí tàu lai đủ và vượt công suất theo quy định của Cảng vụ Hải Phòng, kịp thời đưa đón tàu biển ra vào Cảng an toàn và ngày càng nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Khó khăn và vướng mắc.

+ Việc mở rộng thị trường lai kéo biển xa khu vực phía Nam chưa thực hiện



được do thị trường cạnh tranh, phương tiện vào sửa chữa kéo dài (luôn có phương tiện thay nhau trên đà sửa chữa từ đầu năm đến cuối năm) nên phương tiện không có dư năng lực để lại kéo biển.

+ Giá nhiên liệu năm 2022 biến động tăng cao so với cùng kỳ năm 2021 nên mặc dù Công ty đã áp dụng nhiều biện pháp tiết kiệm, giảm chi phí nhưng vẫn ảnh hưởng lớn đến hiệu quả kinh doanh; do đặc thù về điều kiện thủy triều, thời tiết khắc nghiệt tại khu vực, các phương tiện tàu lai đã có tuổi đời cao nên hoạt động hỗ trợ luôn phải đảm bảo duy trì tốt nhất để phục vụ an toàn; bên cạnh đó vẫn phải giữ nguyên giá cước phù hợp để đảm bảo tính cạnh tranh của Cảng Hải Phòng với các Cảng lân cận, đảm bảo thu nhập và việc làm cho người lao động của Công ty.

+ Thị trường lai dắt hỗ trợ tại khu vực ngày càng cạnh tranh quyết liệt và diễn biến khó lường nên công tác mở rộng thị trường rất khó khăn do phải cạnh tranh về giá cước.

+ Thị phần hỗ trợ tại Cảng Đình Vũ giảm sâu (doanh thu giảm 50,2% so với cùng kỳ năm 2021).

+ Số lao động là sỹ quan thuyền viên nghỉ việc do chấm dứt hợp đồng lao động tăng đột biến trong năm 2022, một phần là do thu nhập của Công ty không cạnh tranh được với các công ty vận tải biển và do thị trường lao động đối với lực lượng sỹ quan thuyền viên đang có nhiều chính sách thu hút lao động. Hiện tại, số sỹ quan thuyền viên của Công ty đang thiếu so với định biên tối thiểu, tuy nhiên Công ty chưa thực hiện công tác tuyển dụng trong thời gian này, vì nếu tuyển thêm lao động sẽ dẫn đến tiền lương bình quân của người lao động giảm và càng làm cho người lao động chấm dứt hợp đồng lao động tại Công ty tăng lên.

## **B. NHIỆM VỤ, KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2023.**

### **I. Dự báo tình hình thị trường.**

1. Căn cứ vào kết quả dự kiến thực hiện SXKD năm 2022.
2. Năm 2023 tiếp tục chịu ảnh hưởng lớn do xung đột chính trị Thế giới và dịch bệnh, nền kinh tế thế giới trên đà suy thoái ảnh hưởng trực tiếp đến nền kinh tế nước ta, dẫn đến giá nguyên nhiên vật liệu biến động tăng cao, lạm phát ...
3. Sản xuất kinh doanh trong nước ảnh hưởng lớn đến hàng hóa thông qua Cảng; trong đó có khu vực cảng biển Hải Phòng.
4. Thị trường hàng hóa bị sụt giảm nên cạnh tranh giữa các Cảng trong khu vực Hải Phòng ngày càng khốc liệt ảnh hưởng lớn đến thị phần lai dắt của Cảng Hải Phòng.
5. Tất cả các chi phí đều tăng cao nhưng đơn giá cước dịch vụ không tăng được nên ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của Công ty.

### **II. Căn cứ xây dựng kế hoạch SXKD năm 2023.**

1. Cảng Hải Phòng và các Công ty TNHH MTV, các Phòng Ban, Đơn vị trong toàn Cảng, Doanh nghiệp có vốn góp chi phối của Công ty Mẹ sẽ tiếp tục quan tâm, dành cho Công ty về thị phần tàu lai hỗ trợ và dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu.



2. Công ty sẽ tiếp tục nhận được sự quan tâm, tin tưởng và ủng hộ của các khách hàng, sự giúp đỡ của các Cơ quan quản lý Nhà nước.

3. Bám sát định hướng phát triển và phấn đấu của Cảng Hải Phòng (Công ty Mẹ) cho năm 2023, dự kiến hợp nhất của Cảng Hải Phòng sẽ tăng trưởng khoảng từ 3% đến 5%.

### III. Dự kiến các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh năm 2023.

#### 1. Dự kiến các chỉ tiêu.

- a. Tổng doanh thu : 95,000 tỷ đồng
- b. Tổng chi phí : 85,000 tỷ đồng
- c. Lợi nhuận trước thuế : 10,000 tỷ đồng
- d. Cổ tức: Dự kiến 6% Vốn điều lệ

#### 2. Cơ sở để xây dựng các chỉ tiêu.

##### 2.1. Cơ sở doanh thu.

Cụ thể ước dự kiến thị phần các lĩnh vực sản xuất kinh doanh của Công ty

Đơn vị tính: triệu đồng

Stt	DOANH THU CÁC KHỐI SẢN XUẤT KINH DOANH	THỰC HIỆN NĂM 2022	KẾ HOẠCH NĂM 2023	SỐ SÁNH (%) KH 23/TH 22
<b>1</b>	<b>Khôi hỗ trợ</b>	<b>75.231</b>	<b>74.390</b>	<b>98,8</b>
1.1	Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng	39.141	43.190	110,3
1.2	Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu	9.955	10.800	108,4
1.3	Công ty Tân cảng Miền Bắc (HICT)	2.183	200	9,1
1.4	Công ty CP đầu tư và PT Cảng Đình Vũ	1.983	2.000	100,8
1.5	Các cảng khác	17.905	14.135	78,9
1.6	Dịch vụ phát sinh ngoài Công ty tự khai thác (dịch vụ kéo biển)	4.064	4.065	100,0
<b>2</b>	<b>Ứng phó sự cố tràn dầu</b>	<b>1.602</b>	<b>1.555</b>	<b>97,0</b>
<b>3</b>	<b>Trông coi, bảo vệ phao Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ</b>	<b>1.967</b>	<b>1.500</b>	<b>76,3</b>
3.1	Trông coi, bảo vệ phao Bạch Đằng, Bến Gót	120	120	
3.2	Dịch vụ Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ	1.847	1.380	
<b>4</b>	<b>Dịch vụ Logistics</b>	<b>16.173</b>	<b>16.945</b>	<b>104,8</b>



5	Thu hoạt động tài chính	1.043	610	58,5
6	Thu thanh lý TSCĐ	6.664		
*	Tổng doanh thu	102.680	95.000	92,3

## 2.2 Đối với lĩnh vực hỗ trợ tàu.

- Căn cứ vào tình hình thị trường; dự kiến doanh thu khối hỗ trợ năm 2023 gần bằng so với thực hiện năm 2022;

+ Dịch vụ hỗ trợ, lai kéo phương tiện trên phạm vi toàn quốc là dịch vụ mang lại doanh thu và lợi nhuận cao nhưng có tính bất thường, khó dự báo chính xác vì phụ thuộc vào các dự án và phương tiện gặp sự cố không chủ động...; Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu năm 2023 tương đương với năm 2022.

+ Công ty cổ phần Cảng Đình Vũ Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu năm 2023 tương đương so với năm 2022;

+ Năm 2023 doanh thu khối hỗ trợ cho Cảng Hải Phòng, Cảng Hoàng Diệu, Công ty dự kiến kế hoạch doanh thu hoạt động này tăng từ 8% đến 10% so với năm 2022.

+ Dịch vụ hỗ trợ tại Công ty cổ phần Tân Cảng Miền Bắc năm 2023 giảm nhiều do Cảng HICT đã bố trí đủ tàu;

+ Hỗ trợ tại các cảng khác, Công ty dự kiến doanh thu năm 2023 giảm so với thực hiện năm 2022; nguyên nhân do dịch vụ tại Công ty cổ phần Nosco Shipyard năm 2023 họ đã đáp ứng đủ phương tiện (dịch vụ này năm 2022 thu 4,2 tỷ đồng);

Trong chỉ đạo thực hiện, Công ty sẽ tập trung mọi nguồn lực, phấn đấu thực hiện để đạt kết quả cao nhất năm 2023 với các giải pháp quyết liệt trong việc kiểm soát và tiết giảm các chi phí biến động (nguyên nhiên vật liệu, điện, nước, văn phòng phẩm, chi phí hành chính quản trị và chi phí khác), tăng cường công tác tiếp thị, tìm kiếm nguồn thu ngoài thị phần kinh doanh hiện hữu của Công ty như các dịch vụ lai kéo, hỗ trợ các tàu gặp sự cố, đấu thầu để tham gia vào chuỗi dịch vụ logistics các dự án trong nước với mặt hàng chủ yếu là kết cấu thiết bị thông qua xếp dỡ tại Cảng Hải Phòng, thanh lý tài sản không phù hợp với sản xuất kinh doanh, làm giảm lợi nhuận của Công ty.

## IV. Các giải pháp nhiệm vụ thực hiện kế hoạch SXKD năm 2023.

Để đảm bảo thực hiện thắng lợi các chỉ tiêu nhiệm vụ năm 2023, Công ty cần tập trung triển khai thực hiện tốt một số nhiệm vụ giải pháp chủ yếu sau:

1. Bám sát sự lãnh đạo, chỉ đạo của Hội đồng quản trị Công ty; sự ủng hộ giúp đỡ, tạo điều kiện của các cơ quan quản lý Nhà Nước; sự phối kết hợp hỗ trợ của các đối tác, khách hàng để phấn đấu thực hiện thắng lợi các mục tiêu đã đề ra.

2. Tập trung công tác đầu tư đóng mới tàu Azimuth đảm bảo tiến độ, chất lượng, hiệu quả và đúng trình tự theo pháp luật;



3. Tập trung mọi nguồn lực, khả năng sẵn có để tìm kiếm các dịch vụ nhất là lai kéo biển xa; chú trọng các dịch vụ lai kéo tuyến ngắn với các phương tiện mất khả năng chủ động; Chủ động mở rộng các dịch vụ lai kéo các phương tiện đóng mới, phương tiện sửa chữa tại các Nhà máy đóng tàu;

4. Đảm bảo chất lượng dịch vụ đối với các hoạt động hỗ trợ tàu tại Cảng Hải Phòng; tranh thủ sự ủng hộ của Ban Lãnh đạo và các Phòng ban toàn Cảng để thực hiện tốt các dịch vụ, tăng thu như: thu phí neo đậu tại vịnh Lan Hạ, phao nổi Bạch đằng, chuyển tải container cho Cảng Hải Phòng.

5. Tính toán hợp lý các chi phí giá thành, đảm bảo có hiệu quả đối với các dịch vụ. Thực hiện tiết giảm chi phí, nhất là chi phí nhiên liệu, các chi phí liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh;

6. Quan tâm, chú trọng việc quảng bá, tiếp thị đến các khách hàng tiềm năng để giữ vững đà tăng trưởng sản xuất kinh doanh. Thực hiện tốt công tác chăm sóc khách hàng, nghiên cứu xây dựng chính sách khách hàng hợp lý/ linh hoạt trên cơ sở các bên cùng có lợi;

7. Ứng dụng công nghệ thông tin trong điều hành và quản trị doanh nghiệp để theo kịp xu hướng phát triển hiện nay và nâng cao hiệu quả hoạt động cho Công ty;

8. Duy trì thường xuyên công tác sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện; trang cấp vật tư, thiết bị sẵn sàng cho các phương tiện chủ lực tham gia lai kéo tàu biển xa;

9. Tiếp tục kiện toàn bộ máy tổ chức quản lý, lực lượng lao động, sỹ quan thuyền viên phù hợp với thực tế sản xuất kinh doanh của Công ty;

10. Giữ gìn đoàn kết nội bộ, đảm bảo hài hòa lợi ích giữa người lao động và Công ty; chăm lo đời sống cho người lao động về vật chất và tinh thần, khuyến khích người lao động làm việc có năng suất, chất lượng và hiệu quả để Công ty luôn ổn định và phát triển.

*Kính thưa các Quý vị cổ đông, các vị khách quý:*

Năm 2022 đã khép lại, đánh dấu sự phát triển của Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng. Mặc dù năm qua gặp rất nhiều khó khăn nhưng tập thể lãnh đạo, cán bộ công nhân lao động trong Công ty đã phát huy tinh thần trách nhiệm, nâng cao tinh thần đoàn kết để hoàn thành các chỉ tiêu mà Đại hội cổ đông đã đề ra.

Năm 2023, diễn biến dịch bệnh Covid 19, chiến tranh giữa Nga và Ucraina diễn biến khó lường, tình hình nền kinh tế có nhiều biến động và suy giảm nên hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty dự báo sẽ có nhiều khó khăn. Việc tiếp tục nâng cao công tác quản trị, cơ cấu lại đội tàu và đầu tư phương tiện đóng vai trò quyết định trong việc phát triển bền vững của Công ty. Đứng trước những khó khăn và thuận lợi đan xen được dự báo trong năm 2023, Công ty vẫn đặt nhiều kỳ vọng và quyết tâm phấn đấu hoàn thành kế hoạch đã đề ra. Để đạt được mục tiêu này, Công ty tiếp tục tranh thủ sự hỗ trợ tạo điều kiện của Công ty mẹ - Cảng Hải Phòng, đồng thời triển khai các giải pháp đồng bộ, quyết liệt trong quản lý, SXKD và đầu tư phát triển để đạt được những



phát triển mới, khẳng định được vị trí, vai trò, uy tín của Công ty trên thị trường, đảm bảo quyền lợi cho các cổ đông, đời sống của người lao động và đóng góp vào sự phát triển chung của Cảng Hải Phòng.

Xin trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận: 

- ĐHDCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



Nguyễn Văn Dũng



## **TỜ TRÌNH**

### **Về Báo cáo tài chính năm 2022 đã được kiểm toán (Tóm tắt)**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Báo cáo tài chính năm 2022 của Công ty đã được kiểm toán.

Theo quy định tại Điều lệ Công ty và các quy định khác của pháp luật, Hội đồng quản trị Công ty xin kính trình Đại hội đồng cổ đông phê duyệt Báo cáo tài chính năm 2022 đã kiểm toán của Công ty (Báo cáo tài chính đã được đăng công khai trên trang thông tin điện tử của Công ty), cụ thể như sau:

#### **1. Bảng cân đối kế toán:**

Stt	Nội dung	Ngày 31/12/2022
1	Tài sản ngắn hạn	65.517.595.630
2	Tài sản dài hạn	4.805.820.184
*	<b>Tổng cộng tài sản</b>	<b>68.323.415.814</b>
1	Nợ phải trả	17.240.229.001
2	Vốn chủ sở hữu	51.083.186.813
*	<b>Tổng cộng nguồn vốn</b>	<b>68.323.415.814</b>

#### **2. Kết quả hoạt động kinh doanh:**

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2022
1	Tổng doanh thu	102.543.645.179
2	Tổng chi phí	85.813.411.163
3	Lợi nhuận trước thuế	16.730.234.016
4	Lợi nhuận sau thuế	13.299.786.813





### 3. Chỉ tiêu tài chính cơ bản:

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2022
<b>1</b>	<b>Cơ cấu tài sản</b>	
	- Tài sản ngắn hạn/ Tổng tài sản	92,96%
	- Tài sản dài hạn/ Tổng tài sản	7,04%
<b>2</b>	<b>Cơ cấu nguồn vốn</b>	
	- Nợ phải trả/ Tổng nguồn vốn	25,23%
	- Nguồn vốn chủ sở hữu/ Tổng nguồn vốn	74,77%
<b>3</b>	<b>Khả năng thanh toán</b>	
	- Khả năng thanh toán nhanh	3,51
	- Khả năng thanh toán ngắn hạn	3,68
<b>4</b>	<b>Tỷ suất lợi nhuận</b>	
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Doanh thu	14,00%
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Tổng tài sản	19,47%
	- Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/ Nguồn vốn chủ	26,03%

### 4. Ý kiến của kiểm toán:

Báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý trên các khía cạnh trọng yếu tình hình tài chính của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng tại ngày 31/12/2022, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với Chuẩn mực kế toán, Chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

Trên đây là tóm tắt Báo cáo tài chính năm 2022 đã được kiểm toán của Công ty. Hội đồng quản trị Công ty kính trình đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- ĐHĐCD Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



Nguyễn Văn Dũng



Số: 03.2023/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

## **TỜ TRÌNH**

### **Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Nghị quyết số 01.2022/NQ-ĐHĐCĐ của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng ngày 28/6/2022;

Căn cứ vào kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022 của Công ty;

Hội đồng quản trị Công ty trình Đại hội thông qua phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022, cụ thể:

Trong năm 2022, kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty đạt được như sau:

- Tổng doanh thu: 102.543.645.179 đồng.
- Lợi nhuận trước thuế: 16.730.234.016 đồng.
- Lợi nhuận sau thuế: 13.299.786.813 đồng.

Căn cứ quy định của Điều lệ và tình hình sản xuất kinh doanh thực tế của Công ty, Hội đồng quản trị Công ty đề xuất Đại hội thông qua phương án phân chia lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022 như sau:

1. Phương án phân phối lợi nhuận sau thuế năm 2022.

- Cổ tức (6% vốn điều lệ): 1.620.000.000 đồng.
  - Quỹ Đầu tư phát triển: 8.900.000.000 đồng.
  - Quỹ Khen thưởng: 2.000.000.000 đồng.
  - Quỹ Phúc lợi: 605.786.813 đồng.
  - Quỹ Thưởng người quản lý doanh nghiệp: 174.000.000 đồng.
- Tổng: 13.299.786.813 đồng.

2. Kế hoạch chi trả cổ tức năm 2022.

- Hình thức chi trả: Bằng tiền
- Tỷ lệ chi trả cổ tức là 6% vốn điều lệ, bằng 100% so với kế hoạch chi trả cổ tức mà Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 thông qua ngày 28/6/2022.

Trên đây là phương án phân phối lợi nhuận sau thuế và chi trả cổ tức năm 2022. Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- ĐHĐCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



**Nguyễn Văn Dũng**



Số: 04.2023/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

## **TỜ TRÌNH**

### **Chi trả thù lao Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát năm 2022 và kế hoạch thù lao Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát năm 2023**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng  
Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Nghị quyết số 01.2022/NQ-ĐHĐCĐ của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng ngày 28/6/2022;

Căn cứ vào kết quả sản xuất kinh doanh năm 2022 của Công ty;

Hội đồng quản trị Công ty trình Đại hội đồng cổ đông thông qua kết quả thực hiện chi trả thù lao thành viên Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022 và kế hoạch năm 2023 như sau:

#### **1. Kết quả thực hiện năm 2022.**

Thực hiện Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022, Công ty đã chi trả thù lao cho thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát theo mức như sau:

- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 8.000.000 đồng/tháng.

- Thành viên Hội đồng quản trị/Trưởng Ban kiểm soát: 7.000.000 đồng/người/tháng.

- Thành viên Ban kiểm soát: 6.000.000 đồng/người/tháng.

Tổng thù lao chi trả thù lao cho thành viên Hội đồng quản trị là 432.000.000 đồng, chi trả thù lao cho thành viên Ban kiểm soát là 228.000.000 đồng.

#### **2. Kế hoạch năm 2023.**

Năm 2023, số thành viên Hội đồng quản trị là 05 người, Ban kiểm soát là 03 người. Hội đồng quản trị đề xuất với Đại hội mức thù lao Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát Công ty năm 2023 tương đương năm 2022, cụ thể như sau:

- Chủ tịch Hội đồng quản trị: 8.000.000 đồng/tháng.

- Thành viên Hội đồng quản trị/Trưởng Ban kiểm soát: 7.000.000 đồng/người/tháng.

- Thành viên Ban kiểm soát: 6.000.000 đồng/người/tháng.

Trên đây là kết quả chi trả thù lao thành viên Hội đồng quản trị/Ban kiểm soát năm 2022 và kế hoạch năm 2023.

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: *sh*

- ĐHĐCĐ Cty;

- HĐQT, BKS Cty;

- Lưu: TK Cty.



**Nguyễn Văn Dũng**



Số: 05.2023/ TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

**TỜ TRÌNH**

**Về việc lựa chọn đơn vị kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2023  
của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 2324/QĐ-BTC ngày 14/11/2022 của Bộ Tài chính về việc chấp thuận cho Doanh nghiệp kiểm toán và Kiểm toán viên hành nghề được kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2023.

Ban Kiểm soát kính trình Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị quyết định lựa chọn một trong các đơn vị kiểm toán được phê duyệt thực hiện kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2023 tại Quyết định số 2324/QĐ-BTC ngày 14/11/2022 của Bộ Tài chính để thực hiện kiểm toán và soát xét các Báo cáo tài chính năm 2023 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng đảm bảo chất lượng, hiệu quả với chi phí hợp lý, theo đúng quy định của pháp luật.

Trân trọng./.

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT.



**Đào Ngọc Thành**



Số: 01 /BC-BKS

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

**BÁO CÁO  
HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT NĂM 2022**

Căn cứ Luật doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ban hành ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ kết quả SXKD năm 2022 của Công ty đã được kiểm toán bởi Công ty TNHH Hãng Kiểm toán AASC;

Căn cứ vào quyền hạn, nhiệm vụ và trách nhiệm của Ban kiểm soát Công ty Cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng. Ban Kiểm soát báo cáo đánh giá tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh và quản lý năm 2022 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng như sau:

**I. Hoạt động của Ban kiểm soát năm 2022**

Giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị (HĐQT), Ban Giám đốc trong việc triển khai Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông; Xem xét tính phù hợp của các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT, Ban Giám đốc; Kiểm soát trình tự, thủ tục ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty.

Kiểm tra, giám sát các báo cáo tài chính hàng quý, báo cáo năm nhằm đánh giá tính hợp lý của các số liệu tài chính; Kiểm tra sự tuân thủ các chế độ chính sách hiện hành.

Ban Kiểm soát tổ chức họp theo đúng quy định của Điều lệ Công ty.

Tham dự đầy đủ các cuộc họp của HĐQT Công ty.

Tham gia góp ý đối với các vấn đề về hoạt động sản xuất kinh doanh, tài chính, đầu tư, xây dựng dự thảo các quy chế quản trị nội bộ Công ty.

**II. Kết quả thực hiện kiểm tra, giám sát**

**1. Hoạt động của Hội đồng quản trị**

Trong năm 2022, HĐQT đã tổ chức 05 cuộc họp bàn về vấn đề sản xuất kinh doanh, công tác tổ chức nhân sự, đầu tư tài chính, thanh lý tài sản.

Việc tổ chức, điều hành, biểu quyết tại các cuộc họp đều tuân thủ theo quy định Pháp luật và Điều lệ công ty. Trong năm 2022, Hội đồng quản trị đã ban hành 23 Nghị quyết và 12 Quyết định.

Các thành viên HĐQT đều tham gia đóng góp ý kiến xây dựng hoặc phản biện trên tinh thần xây dựng nhằm đưa ra những định hướng, chủ trương, biện pháp tăng cường hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh đúng đắn, phù hợp với tình hình phát triển chung của lĩnh vực ngành nghề kinh doanh.





HDQT đồng thời chỉ đạo, giám sát, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho Ban Giám đốc trong công tác điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh.

Năm 2022 thực hiện quy trình bổ nhiệm Trưởng phòng Kinh doanh và phòng Tổ chức hành chính.

## **2. Hoạt động của Ban Giám đốc**

Hàng tuần, hàng tháng và quý, Ban Giám đốc đã thường xuyên tổ chức các cuộc họp nhằm triển khai việc thực hiện các Nghị quyết của HDQT, kiểm điểm tình hình hoạt động kinh doanh, triển khai lập kế hoạch kỳ tiếp theo để thực hiện.

Ban Giám đốc đã tích cực tìm những giải pháp giải quyết những khó khăn trong công tác phát triển thị trường, trong công tác điều hành sản xuất hướng tới mục tiêu kế hoạch đề ra, nâng cao chất lượng dịch vụ.

Năm 2022 hoàn thành việc thanh lý tài sản P11 và tàu HC37, triển khai thực hiện các công việc thuộc giai đoạn chuẩn bị đầu tư của dự án đầu tư tàu lai azimuth.

## **3. Phối hợp hoạt động giữa Ban kiểm soát với HDQT, Ban Giám đốc**

Ban kiểm soát đã phối hợp chặt chẽ với HDQT, Ban Giám đốc trong việc thực hiện chức năng nhiệm vụ được giao. HDQT và Giám đốc đã tạo điều kiện thuận lợi để Ban kiểm soát thực hiện nhiệm vụ. Ban kiểm soát được cung cấp đầy đủ các thông tin và tài liệu liên quan đến hoạt động của Công ty, được mời tham dự đầy đủ các cuộc họp HDQT.

Các ý kiến đóng góp kịp thời của Ban kiểm soát đối với hoạt động của HDQT, Ban Giám đốc đều được ghi nhận để HDQT, Ban Giám đốc xem xét trong quá trình ban hành các nghị quyết, quyết định tuân thủ theo pháp luật, hạn chế các rủi ro.

## **4. Việc ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty**

Công ty đã tuân thủ trình tự, thủ tục ban hành các quy chế, nội quy, quy định, văn bản của Công ty theo đúng quy định của pháp luật. Trong năm 2023, Công ty thực hiện việc sửa đổi, bổ sung Nội quy trả lương đối với người quản lý, điều hành Công ty, ban hành Quy chế Quản lý nợ Công ty... Các nội quy, văn bản quản trị nội bộ được ban hành theo đúng thẩm quyền và trình tự, thủ tục theo quy định.

## **5. Kết quả thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh**

Năm 2022 gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của chính sách zero covid từ Trung Quốc, ảnh hưởng từ xung đột Nga - Ukraina nhưng công ty luôn được sự hỗ trợ, quan tâm của công ty cổ phần Cảng Hải Phòng đã dành thị phần lai dắt hỗ trợ cho Công ty, tạo điều kiện để công ty mở rộng khai thác dịch vụ khác tại các bến phao neo và vận chuyển container.

Bên cạnh đó, doanh thu hỗ trợ tàu tại các đơn vị ngoài Cảng Hải Phòng đạt 26,1 tỷ đồng, chiếm 34,7% tổng doanh thu lai dắt hỗ trợ. Chất lượng dịch vụ, hình ảnh của Công ty cũng đã có nhiều sự chuyển biến tích cực, công tác điều hành khai thác cũng như ý thức trách nhiệm của khối tàu lai được nâng cao góp phần đem lại hiệu quả sản xuất.

Các lĩnh vực còn lại của công ty hoạt động trong năm 2022 đã có hiệu quả hơn so với các năm trước.

Xét tổng thể, năm 2022 công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu Đại hội đồng cổ đông năm đặt ra. Doanh thu thực hiện 102,68 tỷ đồng, tăng 7,5% so với kế hoạch. Lợi nhuận thực hiện

1040  
ÔNG T  
CỔ PH  
DẮT VÀ  
CẢNG HẢI  
S BẢNG



16,73 tỷ đồng, tăng 64% so với kế hoạch, trong đó lợi nhuận từ việc thanh lý tài sản là 6,5 tỷ đồng.

## **6. Tình hình tài chính**

Báo cáo tài chính năm 2022 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng đã phản ánh đầy đủ, trung thực, hợp lý tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty, phù hợp với chuẩn mực chế độ kế toán hiện hành và các quy định pháp luật có liên quan đến việc lập và trình bày Báo cáo tài chính.

Năm 2022 Công ty hoàn thành được kế hoạch đề ra. Các chỉ tiêu tài chính của Công ty cụ thể như sau:

- Tỷ suất lợi nhuận trên tài sản (ROA) là 19,47% (năm 2021 là 14,78%).
- Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) là 26,04% (năm 2021 là 19,23%).

Hệ số bảo toàn vốn > 1 có nghĩa là vốn của công ty được bảo toàn.

Hệ số Nợ phải trả/Tổng nguồn vốn thấp cho thấy tài sản trong kinh doanh của công ty chủ yếu được sử dụng bằng vốn tự có, ít có vay nợ cho nên công ty ít gặp phải các rủi ro tài chính, không chịu áp lực trong việc thanh toán các khoản nợ.

Khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn tốt.

## **7. Lao động, tiền lương và thù lao HĐQT, BKS**

Tại thời điểm 31/12/2022, Công ty có 109 lao động, giảm 07 người so với thời điểm 31/12/2021 (116 lao động).

Quỹ lương thực hiện năm 2022 là 21,6 tỷ đồng với đơn giá tiền lương là 27,93% doanh thu tính lương. Thu nhập tiền lương bình quân là 16,1 triệu đồng/người/tháng.

Thù lao HĐQT, BKS thực hiện theo Nghị quyết đại hội đồng cổ đông năm 2022 của Công ty cổ phần Lai dất và vận tải Cảng Hải Phòng.

## **III/ NHẬN XÉT VÀ KIẾN NGHỊ CỦA BAN KIỂM SOÁT**

### **1. Nhận xét**

Ban Kiểm soát nhất trí với nội dung báo cáo năm 2022, kế hoạch năm 2023 của HĐQT, Ban Giám đốc trình trước Đại hội cổ đông thường niên năm 2023.

Năm 2022 được đánh giá là một năm thành công của Công ty. Các chỉ tiêu sxkd đều hoàn thành vượt mức, đời sống của người lao động được ổn định và phát triển.

Công ty đã tuân thủ các quy trình hoạt động cũng như quy định điều lệ của Công ty và tuân thủ các yêu cầu, chuẩn mực kế toán và các chế độ kế toán hiện hành.

### **2. Kiến nghị**

Để hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh trong năm 2022, Ban Kiểm soát thống nhất kiến nghị một số nội dung như sau:

- Đề nghị Ban Giám đốc tiếp tục rà soát, đào tạo và sử dụng đội ngũ cán bộ lao động hợp lý.

- Tăng cường nâng cao chất lượng phục vụ để đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe của các chủ tàu, đại lý, đồng thời đảm bảo an toàn và kịp thời.





- Đề nghị HĐQT, Ban Giám đốc rà soát, đề xuất thanh lý các tài sản không có nhu cầu sử dụng hoặc hoạt động không hiệu quả, đề xuất thời điểm phù hợp để triển khai thanh lý HC28.

- Tập trung đôn đốc khách hàng thanh toán công nợ đúng kỳ, đặc biệt lưu ý với những khách hàng chậm thanh toán, thời gian nợ kéo dài.

- Đề nghị HĐQT, Ban Giám đốc đẩy nhanh công tác đầu tư tàu lai azimuth, triển khai các phương án tài chính dài hạn đảm bảo dòng tiền cho dự án.

#### **IV. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ NHIỆM VỤ CỦA BAN KIỂM SOÁT TRONG NĂM 2023**

1. Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát trong mọi lĩnh vực hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như quản lý và điều hành của Công ty, kết hợp cùng với các bộ phận đưa ra các kiến nghị đối với công tác quản trị để ngày càng nâng cao hiệu quả hoạt động của Công ty, phát hiện và ngăn chặn kịp thời những sai phạm có thể xảy ra.

2. Kiểm tra, giám sát hoạt động của Hội đồng quản trị và Ban Giám đốc về tình hình thực hiện nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông đề ra.

3. Tiếp tục kiểm tra việc ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản, quy định của Nhà nước, các chỉ thị, nghị quyết của Hội đồng quản trị Công ty.

4. Thẩm định báo cáo tài chính và tình hình thực hiện kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2023.

Trên đây là báo cáo của Ban kiểm soát Công ty.

Kính chúc sức khỏe Quý vị đại biểu và Quý cổ đông. Chúc Đại hội thành công tốt đẹp.

**Nơi nhận :**

- Đại hội đồng cổ đông;
- Hội đồng quản trị;
- Lưu: Thư ký, BKS Cty.



**Đào Ngọc Thành**



Số: 05.2023/ TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

**TỜ TRÌNH**

**Về việc lựa chọn đơn vị kiểm toán Báo cáo tài chính năm 2023  
của Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 2324/QĐ-BTC ngày 14/11/2022 của Bộ Tài chính về việc chấp thuận cho Doanh nghiệp kiểm toán và Kiểm toán viên hành nghề được kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2023.

Ban Kiểm soát kính trình Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị quyết định lựa chọn một trong các đơn vị kiểm toán được phê duyệt thực hiện kiểm toán cho đơn vị có lợi ích công chúng năm 2023 tại Quyết định số 2324/QĐ-BTC ngày 14/11/2022 của Bộ Tài chính để thực hiện kiểm toán và soát xét các Báo cáo tài chính năm 2023 của Công ty cổ phần Lai đất và vận tải Cảng Hải Phòng đảm bảo chất lượng, hiệu quả với chi phí hợp lý, theo đúng quy định của pháp luật.

Trân trọng./.

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT.



**Đào Ngọc Thành**



Số: 06.2023 /TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 15 tháng 6 năm 2023

## **TỜ TRÌNH**

### **Về việc ký kết hợp đồng dịch vụ với bên liên quan**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Để đảm bảo các quy định pháp lý trong việc ký kết thực hiện hợp đồng trong năm 2023, Hội đồng quản trị Công ty trình Đại hội đồng cổ đông của Công ty thông qua việc ký kết hợp đồng dịch vụ với bên liên quan là Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng như sau:

- Hợp đồng cung cấp dịch vụ hỗ trợ, lai dất, hộ tống và cung cấp sà lan vận chuyển, chuyên tải hàng hóa;
- Hợp đồng trông coi, bảo vệ và hợp tác khai thác phao neo Bạch Đằng;
- Hợp đồng hợp tác khai thác vịnh Lan Hạ;
- Hợp đồng phòng ngừa và ứng cứu sự cố tràn dầu tại cầu Cảng của chi nhánh Cảng Chùa Vẽ, chi nhánh Cảng Tân Vũ, khu vực phao nổi Bạch Đằng, khu vực phao nổi Bến Gót.

Trường hợp trong năm 2023 phát sinh giao dịch khác (ngoài các giao dịch nêu trên) với Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng và các bên liên quan khác theo Nghị định 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán, kính trình Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị chủ động quyết định và báo cáo nội dung phát sinh tại Đại hội đồng cổ đông gần nhất.

Trên đây nội dung việc ký kết hợp đồng dịch vụ với bên liên quan của Công ty.

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- ĐHCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



**Nguyễn Văn Dũng**







Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, thông qua!  
Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: *th*

- ĐHĐCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



*Nguyễn Văn Dũng*  
**Nguyễn Văn Dũng**





## **TỜ TRÌNH**

### **Về việc phê duyệt chủ trương tăng Vốn điều lệ của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ hiện hành Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ quyết định số 577/QĐ-HĐQT ngày 15/11/2017 của Hội đồng quản trị về việc ban hành Quy chế quản lý tài chính sửa đổi của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quy chế nội bộ về quản trị Công ty ban hành theo Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông số 286/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2021 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị Công ty ban hành theo Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông số 286/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2021 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Căn cứ Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 của Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2022 về phê duyệt chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng (Công ty) kính trình Đại hội đồng cổ đông phê duyệt chủ trương tăng Vốn điều lệ của Công ty như sau:

### **I. GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY.**

#### **1. Thông tin khái quát.**

- Tên giao dịch: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
- Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số: 0201040588.
- Vốn điều lệ: 27.000.000.000 đồng.
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 27.000.000.000 đồng.
- Mã cổ phiếu: TUG.

#### **2. Cơ cấu cổ đông.**

##### **2.1. Cổ phần.**

- Tổng số cổ phần đang lưu hành: 2.700.000 cổ phần.
- + Số cổ phần chuyển nhượng tự do: 2.700.000 cổ phần.
- + Số cổ phần bị hạn chế chuyển nhượng: 0 cổ phần.
- Loại cổ phần lưu hành: Cổ phần phổ thông.



## 2.2. Cơ cấu cổ đông ( tại ngày 30/12/2022).

Stt	Cổ đông		Số lượng cổ phần	Tỷ lệ
1	Trong nước	Cá nhân	915.800	33,92%
		Tổ chức	1.620.000	60,00%
2	Nước ngoài	Cá nhân	6.000	0,22%
		Tổ chức	158.200	5,86%
3	Tỷ lệ sở hữu	Lớn	2.253.188	83,45%
		Nhỏ	446.812	16,55%

### 3. Tình hình tài chính.

(Theo Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2020, năm 2021 và năm 2022)

#### 3.1. Tình hình tài chính.

Đơn vị tính: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
Tổng giá trị tài sản	52.583	54.747	68.323
Doanh thu thuần	82.694	94.651	94.973
Lợi nhuận từ hoạt động SXKD	8.983	10.292	10.205
Lợi nhuận khác	0	(100)	6.526
Lợi nhuận trước thuế	8.983	10.192	16.730
Lợi nhuận sau thuế	7.685	8.093	13.300

#### 3.2. Hiệu quả sử dụng vốn.

Đơn vị tính: triệu đồng

Nội dung	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
Vốn chủ sở hữu	38.968	42.077	51.083
Tổng tài sản	52.583	54.747	68.323
Lợi nhuận sau thuế	7.685	8.093	13.300
Tỷ suất LNST/Vốn chủ (ROE)	19,72%	19,23%	26,03%
Tỷ suất LNST/Tổng tài sản (ROA)	14,61%	14,78%	19,46%

#### 3.3. Các chỉ tiêu tài chính.

Stt	Chỉ tiêu	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
1	<b>Chỉ tiêu về khả năng thanh toán</b>			
	Hệ số thanh toán ngắn hạn	3,37	3,78	3,68
	Hệ số thanh toán nhanh	3,24	3,68	3,51
2	<b>Chỉ tiêu về cơ cấu vốn</b>			
	Hệ số nợ/Tổng tài sản	0,26	0,23	0,25
	Hệ số nợ/Vốn chủ sở hữu	0,35	0,30	0,34
3	<b>Chỉ tiêu về khả năng sinh lời</b>			
	Hệ số LNST/Doanh thu thuần	9,29%	8,55%	14,00%
	Hệ số LNST/Vốn chủ sở hữu	19,72%	19,23%	26,03%
	Hệ số LNST/Tổng tài sản	14,61%	14,78%	19,46%
4	<b>Mức độ bảo toàn vốn</b>	1,18	1,08	1,21

## II. NHU CẦU SỬ DỤNG VỐN VÀ SỰ CẦN THIẾT TĂNG VỐN ĐIỀU LỆ.

### 1. Nhu cầu sử dụng vốn cho dự án đóng mới tàu lai Azimuth.



Dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty được Đại hội đồng cổ đông phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022. Nguồn vốn đầu tư từ nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay.

Thực hiện Quyết định trên, Công ty đã tích cực triển khai hoàn thành các công việc của giai đoạn chuẩn bị đầu tư dự án để trình Đại hội đồng cổ đông xem xét phê duyệt Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.

Theo nội dung báo cáo nghiên cứu khả thi, tổng mức đầu tư của dự án là 135.370 triệu đồng, trong đó vốn tự huy động tối thiểu 50% là 67.685 triệu đồng; vốn vay tối đa 50% là 67.685 triệu đồng. Kế hoạch sử dụng vốn như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

Stt	Hạng mục	Thành tiền			
		Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Cộng
1	Tổng mức đầu tư	3.476	95.533	36.361	135.370
2	Vốn tự huy động (50%)	3.476	60.533	3.676	67.685
3	Vốn vay (50%)	0	35.000	32.685	67.685

## 2. Cân đối nguồn vốn và sự cần thiết tăng Vốn điều lệ.

### 2.1. Khả năng bố trí nguồn vốn từ hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Số tiền có thể đầu tư tại 01/01/2023 là: 43.282 triệu đồng.
- Quỹ đầu tư phát triển (Từ năm 2023 đến năm 2025) dự kiến là: 20.950 triệu đồng.
- Khấu hao để lại (Từ năm 2023 đến năm 2025) dự kiến là: 4.967 triệu đồng.

### 2.2. Cân đối nguồn vốn:

Từ việc tổng hợp khả năng bố trí nguồn vốn tự huy động và nhu cầu sử dụng vốn nêu trên đến năm 2024 Công ty sẽ thiếu hụt nguồn vốn để bố trí cho dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth.

Để đáp ứng nguồn vốn bố trí cho dự án, đảm bảo tiến độ triển khai theo kế hoạch. Công ty đã rà soát các phương án huy động vốn tự bổ sung và nhận thấy phương án phát hành tăng Vốn điều lệ là phương án an toàn, hiệu quả, đảm bảo các chỉ số tài chính của Công ty. Cụ thể như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

Stt	Nội dung	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Tổng
<b>I</b>	<b>Số dư tiền đầu kỳ</b>	<b>43.282</b>	<b>44.336</b>	<b>15.155</b>	<b>13.377</b>	<b>16.763</b>	
<b>II</b>	<b>Dòng tiền nhận được</b>	<b>10.550</b>	<b>72.460</b>	<b>45.702</b>	<b>21.501</b>	<b>27.608</b>	<b>177.820</b>
1	Lợi nhuận trước thuế	10.000	10.200	8.859	13.253	19.360	61.672
2	Khấu hao	550	260	4.158	8.248	8.248	21.463
3	Tăng Vốn điều lệ		27.000				27.000
4	Vay vốn		35.000	32.685			67.685
<b>III</b>	<b>Dòng tiền chi ra</b>	<b>9.496</b>	<b>101.641</b>	<b>47.480</b>	<b>18.115</b>	<b>21.881</b>	<b>198.613</b>
1	Trả nợ vốn vay			3.981	7.963	7.963	19.907
2	Nộp thuế TNDN	2.000	2.040	1.772	2.651	3.872	12.335
3	Trả cổ tức	1.620	1.620	3.240	4.320	5.400	11.340
4	Chi Quỹ KTPL	2.400	2.448	2.126	3.181	4.646	14.801
5	Chi Dự án đầu tư	3.476	95.533	36.361			135.370
<b>IV</b>	<b>Số dư cuối kỳ</b>	<b>44.336</b>	<b>15.155</b>	<b>13.377</b>	<b>16.763</b>	<b>22.490</b>	



### III. DỰ KIẾN PHƯƠNG ÁN PHÁT HÀNH TĂNG VỐN ĐIỀU LỆ.

#### 1. Căn cứ pháp lý.

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020.
- Luật chứng khoán số 54/2019/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26/11/2019.
- Điều lệ của Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

#### 2. Phương án phát hành.

- Tên cổ phiếu: Công ty cổ phần Lai đất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
- Mã cổ phiếu: TUG.
- Loại cổ phiếu phát hành: Cổ phiếu phổ thông.
- Mệnh giá cổ phiếu: 10.000 đồng/cổ phần.
- Tổng số cổ phần trước đợt phát hành: 2.700.000 cổ phần.
- Tổng số cổ phần phát hành thêm: 2.700.000 cổ phần.
- Tổng số cổ phần sau phát hành: 5.400.000 cổ phần.
- Đối tượng phát hành: Tất cả các cổ đông hiện hữu của Công ty
- có tên trong danh sách cổ đông tính đến thời điểm chốt danh sách theo quy định.
- Tỷ lệ phát hành: Tỷ lệ phát hành là 1:1. Cổ đông hiện hữu sở hữu 01 cổ phần thì được quyền mua thêm 01 cổ phần.
- Giá phát hành dự kiến: 10.000 đồng/cổ phần (bằng mệnh giá).
- Số tiền thu được dự kiến theo phương án là 27 tỷ đồng.

Sau khi thực hiện phát hành, tăng Vốn điều lệ theo phương án nêu trên, cơ cấu vốn chủ sở hữu như sau:

Stt	Cổ đông	Số lượng cổ phần	Tỷ lệ
1	Trong nước	Cá nhân	1.831.600
		Tổ chức	3.240.000
2	Nước ngoài	Cá nhân	12.000
		Tổ chức	316.200
3	Tỷ lệ sở hữu	Lớn	4.506.376
		Nhỏ	893.624

**3. Đánh giá mức độ pha loãng cổ phiếu:** Cổ phiếu không bị pha loãng khi tất cả các cổ đông đều mua thêm cổ phiếu phát hành. Nếu cổ đông không thực hiện quyền mua thì tỷ lệ sở hữu của cổ đông sẽ giảm, dẫn đến pha loãng cổ phiếu.

**4. Phương án sử dụng nguồn vốn thu được:** Để phục vụ dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth.

**5. Đánh giá khả năng thành công của phương án:** Khả năng thành công của phương án phụ thuộc vào việc quyết định mua cổ phiếu phát hành tăng thêm tại Công ty của các cổ đông lớn đặc biệt là Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng.

### IV. KẾ HOẠCH TĂNG VỐN ĐIỀU LỆ.


Như đã phân tích ở phần trên, nhu cầu phát hành tăng Vốn điều lệ được thực hiện vào năm 2024, theo đó các công việc cần thực hiện như sau:

- Bước 1: Đại hội đồng cổ đông thông qua Nghị quyết về chủ trương tăng Vốn Điều lệ Công ty.
- Bước 2: Đại hội đồng cổ đông thông qua phương án tăng Vốn điều lệ.



- Bước 3: Báo cáo theo quy định của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước.
- Bước 4: Thực hiện bán và thu tiền mua cổ phiếu.
- Bước 5: Tổng hợp đợt chào bán, báo cáo các cấp có liên quan và báo cáo Đại hội đồng của đông kỳ họp tới. Thông báo trên thông tin đại chúng và điều chỉnh bổ sung Giấy phép đăng ký kinh doanh.

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt!  
Xin trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận: 

- ĐHCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



Nguyễn Văn Dũng





Số: 09.2023/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 23 tháng 6 năm 2023

## **TỜ TRÌNH**

### **Về việc phê duyệt Dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ hướng dẫn thi hành chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/2/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 của Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2022 về phê duyệt chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông Công ty phê duyệt Dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty như sau:

1. Tên dự án: Dự án đóng mới tàu lai Azimuth.
2. Người quyết định đầu tư: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
3. Cơ quan chủ quản: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
4. Chủ đầu tư: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
5. Đối tượng hưởng thụ dự án: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.
6. Hình thức đầu tư: Đóng mới tàu tại Nhà máy đóng tàu trong nước.
7. Mục tiêu đầu tư: Đóng mới 01 tàu lai Azimuth cho Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng có tính năng phù hợp để thực hiện các nhiệm vụ: Lai dất các tàu biển có trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện; Lai kéo các phương tiện bị hạn chế khả năng điều động, các phương tiện bị sự





cổ, các phương tiện đóng mới tại các Nhà máy đóng tàu...; Trục vớt các phương tiện, kết hợp tham gia cứu hộ ở khu vực ven biển, khu vực cảng nước sâu; Thực hiện các hoạt động khác theo yêu cầu của khách hàng.

8. Nội dung và quy mô đầu tư: Đầu tư đóng mới 01 tàu lai Azimuth có thông số kỹ thuật phù hợp, cụ thể như sau: Loại tàu: Vỏ thép, kết cấu hàn, công suất 5.000 HP; chân vịt Azimuth quay 360° lắp ở đuôi tàu; cấp tàu VHR (200).

9. Địa điểm đầu tư: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng. Địa chỉ: Số 4 Lý Tự Trọng, phường Minh Khai, quận Hồng Bàng, thành phố Hải Phòng.

10. Nhóm dự án: Dự án nhóm B.

11. Số bước thiết kế: 03 bước.

12. Tổng mức đầu tư: 135.370.162.756 đồng (Một trăm ba mươi lăm tỷ, ba trăm bảy mươi triệu, một trăm sáu mươi hai nghìn, bảy trăm năm mươi sáu đồng).

13. Hiệu quả đầu tư: Dự án mang lại hiệu quả tài chính cho Chủ đầu tư, tỷ suất hoàn vốn nội bộ  $IRR = 13,17\% >$  tỷ suất chiết khấu  $r = 12\%$ , giá trị hiện tại ròng  $NPV = 12.013.404$  đồng, thời gian hoàn vốn là 16 năm 07 tháng.

14. Thời gian thực hiện dự án: 2022 - 2025.

15. Nguồn vốn đầu tư:

- Vốn tự có và vốn tự huy động tối thiểu 50% tổng mức đầu tư (bao gồm: Quỹ đầu tư phát triển sản xuất, khấu hao để lại hàng năm, tăng vốn điều lệ của Công ty...);

- Vốn vay các tổ chức tín dụng tối đa 50% tổng mức đầu tư.

16. Hình thức quản lý dự án: Thuê đơn vị tư vấn quản lý dự án đầu tư; Trình tự, thủ tục lựa chọn thực hiện theo quy định pháp luật.

( Xin gửi kèm theo các tài liệu, hồ sơ dự án)

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- ĐHCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.



Nguyễn Văn Dũng



CÔNG TY CỔ PHẦN LẠI ĐẤT VÀ VẬN TẢI  
CẢNG HẢI PHÒNG

**BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI**  
**DỰ ÁN ĐÓNG MỚI TÀU LAI AZIMUTH**

**Hải Phòng - Năm 2023**



CÔNG TY CỔ PHẦN LẠI DẮT VÀ VẬN TẢI  
CẢNG HẢI PHÒNG

**BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI**  
**DỰ ÁN ĐÓNG MỚI TÀU LAI AZIMUTH**

*Hải Phòng, ngày 25 tháng 4 năm 2023*

*Hoàng*  
CHỦ ĐẦU TƯ  
CÔNG TY CP LẠI DẮT VÀ  
VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG



GIÁM ĐỐC

*Hoàng Đình Quang*

ĐƠN VỊ TƯ VẤN LẬP BÁO CÁO  
VIỆN THIẾT KẾ TÀU QUÂN SỰ  
VIỆN TRƯỞNG



Thượng tá Phạm Quang Chiền



## MỤC LỤC

	Trang
<b>THÔNG TIN CƠ BẢN VỀ DỰ ÁN.....</b>	<b>5</b>
<b>PHẦN I. THUYẾT MINH BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI.....</b>	<b>6</b>
<b>Chương 1 Sự cần thiết phải đầu tư dự án.....</b>	<b>6</b>
1.1. Các văn bản, quyết định đầu tư.....	7
1.2. Căn cứ pháp lý.....	7
1.3. Sự cần thiết phải đầu tư .....	7
1.4. Đánh giá tính cấp thiết của dự án.....	15
<b>Chương 2 Vai trò, vị trí của dự án và sự phù hợp với quy hoạch.....</b>	<b>16</b>
2.1. Vai trò, vị trí của dự án đối với sự phát triển ngành.....	17
2.2. Sự phù hợp của dự án với quy hoạch .....	17
<b>Chương 3 Mục tiêu, hình thức, quy mô đầu tư, các giải pháp thực hiện .....</b>	<b>21</b>
3.1. Mục tiêu đầu tư .....	21
3.2. Hình thức đầu tư .....	21
3.3. Quy mô đầu tư .....	26
3.4. Giải pháp thực hiện.....	27
<b>Chương 4 Tiến độ thực hiện, hình thức quản lý dự án .....</b>	<b>31</b>
4.1. Tiến độ thực hiện dự án .....	31
4.2. Hình thức quản lý dự án.....	32
<b>Chương 5 Đánh giá tác động môi trường .....</b>	<b>34</b>
5.1. Luật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường.....	34
5.2. Các tác động môi trường của dự án .....	35
5.3. Biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực của dự án đến môi trường .....	35
<b>Chương 6 Nguồn vốn và tổng mức đầu tư của dự án.....</b>	<b>39</b>
6.1. Nguồn vốn đầu tư .....	39
6.2. Tổng hợp tổng mức đầu tư.....	39
<b>Chương 7 Tính hiệu quả và tính khả thi của dự án.....</b>	<b>41</b>
7.1. Hiệu quả đầu tư.....	41
7.2. Tiềm ích sử dụng và khả năng thực hiện nhiệm vụ.....	48
<b>Chương 8 Kết luận, kiến nghị.....</b>	<b>51</b>
8.1. Kết luận.....	51
8.2. Kiến nghị .....	51
<b>PHẦN II. THUYẾT MINH THIẾT KẾ CƠ SỞ .....</b>	<b>52</b>
<b>Chương 1 Đặc điểm khí tượng, hải văn vùng biển Hải Phòng .....</b>	<b>52</b>
1.1. Điều kiện khí hậu .....	52
1.2. Đặc điểm thủy hải văn .....	53



<b>Chương 2 Loại công trình, các bước thiết kế công trình, tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng (vận dụng).....</b>	<b>55</b>
2.1. Loại công trình.....	55
2.2. Các bước thiết kế công trình .....	55
2.3. Quy chuẩn áp dụng .....	56
<b>Chương 3 Nội dung thiết kế cơ sở.....</b>	<b>57</b>
3.1. Yêu cầu kỹ thuật của dự án.....	57
3.2. Nghiên cứu một số mẫu tàu kéo, lai Azimuth.....	59
3.3. Lựa chọn phương án thiết kế.....	60
3.4. Danh mục bản vẽ thiết kế cơ sở .....	64
<b>PHẦN III. CÁC PHỤ LỤC .....</b>	<b>65</b>
<b>Phụ lục 1. Thuyết minh chung sơ bộ tàu lai azimuth .....</b>	<b>65</b>
<b>Phụ lục 2. Dự toán sơ bộ tổng mức đầu tư dự án đóng mới tàu lai Azimuth ....</b>	<b>72</b>
<b>Phụ lục 3. Đánh giá sơ bộ kết quả kinh doanh và khả năng thu hồi vốn.....</b>	<b>77</b>
<b>Phụ lục 4. Một số tàu lai dốt Azimuth của Việt Nam và các nước khác .....</b>	<b>85</b>



## THÔNG TIN CƠ BẢN VỀ DỰ ÁN

### 1. Tên dự án

Đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth.

### 2. Nhóm dự án

Dự án nhóm B.

### 3. Cơ quan chủ quản

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

### 4. Chủ đầu tư

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

**5. Tổng mức đầu tư:** 135.370.162.756 (Bằng chữ: Một trăm ba mươi lăm tỷ, ba trăm bảy mươi triệu, một trăm sáu mươi hai nghìn, bảy trăm năm mươi sáu đồng)

### 6. Nguồn vốn

Nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay

### 7. Đối tượng thụ hưởng dự án

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

### 8. Thời gian thực hiện

Thời gian thực hiện: 2022 - 2025.

### 9. Địa điểm đầu tư

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Địa chỉ: Số 4, đường Lý Tự Trọng, phường Minh Khai, quận Hồng Bàng, thành phố Hải Phòng.



# **PHẦN I. THUYẾT MINH BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI**

## **Chương 1**

### **Sự cần thiết phải đầu tư dự án**

#### **1.1. Các văn bản, quyết định đầu tư**

Nghị quyết số 01.2022/NQ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2022 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 của Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng phê duyệt chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

Các văn bản, tài liệu có liên quan khác.

#### **1.2. Căn cứ pháp lý**

Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Luật xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị định 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ Quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;

Nghị định số 99/2021/NĐ-CP ngày 11/11/2021 của Chính phủ Quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán dự án sử dụng vốn đầu tư công;

Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 của Chính phủ Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Thông tư số 209/2016/TT-BTC ngày 10/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định dự án đầu tư xây dựng, phí thẩm định thiết kế cơ sở;

Thông tư số 210/2016/TT-BTC ngày 10/11/2016 của Bộ Tài chính về quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định thiết kế xây dựng, phí thẩm định dự toán xây dựng;

Thông tư số 234/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính ban hành ngày 11/11/2016 về việc Quy định về giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và chất lượng tàu biển, công trình biển; sản phẩm công nghiệp lắp đặt trên tàu biển, công trình;

Thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30/6/2021 của Bộ Xây dựng quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng;

Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng Ban hành định mức xây dựng;

Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng Hướng dẫn phương pháp xác định các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật và đo bóc khối lượng công trình;

Quyết định số 595/QĐ-BHXH ngày 14/4/2017 của Tổng giám đốc Bảo hiểm xã hội Việt Nam về quy trình thu BHXH, BHYT, BHTN, BHTNLĐ, bệnh nghề nghiệp; quản lý sổ BHXH, thẻ BHYT;

Quyết định số 648/QĐ-BCT ngày 20/3/2019 của Bộ Công thương quy định về giá bán điện;

Các văn bản pháp luật và quy định khác có liên quan.

### **1.3. Sự cần thiết phải đầu tư**

**1.3.1. Xuất phát từ tiềm năng của hoạt động kéo, lai dắt tại các cảng và yêu cầu về đảm bảo an toàn hàng hải cho các tàu trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu vực bến cảng Lạch Huyện**

Hải Phòng là cửa ngõ của khu vực phía Bắc của đất nước, thông thương với các nước trong khu vực và thế giới với tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội, hệ thống cảng có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất khu vực phía Bắc. Với đường bờ



biển dài 125 km, hơn 400 km đường thủy nội địa, 5 cửa sông lớn là Bạch Đằng, Cửa Cấm, Lạch Tray, Văn Úc và sông Thái Bình, bên cạnh đó còn có nhiều bến cảng với hệ thống thiết bị hiện đại, cơ sở hạ tầng đầy đủ, an toàn, phù hợp với phương thức vận tải thương mại quốc tế, Hải Phòng có nhiều lợi thế trong phát triển các dịch vụ cảng biển.

Là đầu mối giao thông của phía Bắc, Hải Phòng có đủ 5 loại hình giao thông bao gồm: Đường biển, đường bộ, đường hàng không, đường sắt và đường thủy nội địa. Tại Hải Phòng, có nhiều doanh nghiệp cảng, vận tải, xuất nhập khẩu, tiềm năng về phát triển logistics hàng đầu cả nước.

Dự án đầu tư các bến container số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương năm 2019. Quy mô của dự án gồm: xây dựng 2 bến container cho tàu đến 100.000 DWT (tương ứng với tàu 8.000 TEU chở hàng container) với tổng chiều dài 750 m.

Bên cạnh 2 bến container còn có bến sà lan tiếp nhận tàu, sà lan đến 160 TEU và là nơi tàu lai đổ sẵn sàng phục vụ tàu biển ra vào Cảng. Bến cảng sẽ được xây dựng kè bảo vệ bờ, hệ thống bãi chứa hàng, đường giao thông, các công trình phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ... trên tổng diện tích sử dụng đất lên đến 47 ha.

Dự án đầu tư xây dựng bến container số 3, 4 tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu bến Cảng Lạch Huyện) do Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng là nhà đầu tư; có tổng mức đầu tư gần 7.000 tỷ đồng. Trong đó, bến số 3 dự kiến đưa vào khai thác từ quý IV năm 2024, toàn bộ dự án được hoàn thành vào năm 2025. Sau khi hoàn thành hứa hẹn sẽ là điểm đến lý tưởng cho các hãng tàu với khả năng tiếp nhận tàu tải trọng từ 100.000 tấn (DWT) đầy tải và lớn hơn giảm tải. Đây sẽ là nơi mở ra nhiều hơn sự hợp tác và là mục tiêu mà doanh nghiệp đang phấn đấu để có thể cung cấp cho các khách hàng dịch vụ chất lượng nhất.

Hiện nay, bến số 01 và 02 tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng đang khai thác và đạt tối đa công suất thiết kế là 1,1 triệu TEU/năm; trong khi đó theo dự báo đến năm 2025, sản lượng container thông qua khu vực này dự kiến đạt 2,8 triệu TEU nên việc triển khai xây dựng và đưa các bến cảng số 3, số 4 vào vận hành khai thác sẽ đáp ứng lượng hàng container tăng trưởng trong khu vực, phục vụ phát triển kinh tế xã hội của Thành phố nói riêng và khu vực phía Bắc nói chung.

Dự báo hàng hóa thông qua khu Bến cảng Lạch Huyện được căn cứ trên các nguồn số liệu sau:

- Điều chỉnh quy hoạch chi tiết về khu Bến cảng Lạch Huyện đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại Quyết định 2973/QĐ-BGTVT ngày 5/8/2014;

- Quy hoạch chi tiết nhóm Cảng biển phía Bắc (nhóm 1) được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại Quyết định 2367/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016;

- Báo cáo rà soát, điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu Bến cảng Lạch Huyện đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đang được Cục hàng hải Việt Nam trình Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt. Trong đó:

+ Giai đoạn năm 2020 ÷ 2025: Quy hoạch 9 Bến, trong đó có 6 bến container, 3 bến tổng hợp, năng lực thông qua Cảng dự báo đạt 35÷41 triệu tấn/năm, cỡ tàu container quy hoạch đến 8.000 TEU (100.000 DWT).

+ Giai đoạn năm 2030 và sau 2030: Quy hoạch 23 Bến gồm 16 bến container và 7 bến tổng hợp, năng lực thông qua Cảng dự báo đạt 118÷136 triệu tấn/năm, cỡ tàu container quy hoạch đến 8.000 TEU (100.000 DWT).

Theo thống kê, sản lượng hàng hóa container qua cảng biển Hải Phòng từ năm 2015 ÷ 2020 có mức tăng trưởng ổn định, đạt mức trung bình 6 %/năm.

Ngày 16/12/2021, Cục hàng hải Việt Nam ban hành Quyết định số 1877/QĐ-CHVN về phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu container trọng tải trên 100.000 tấn đến 132.900 tấn giảm tải có mớn nước tối đa 14,3 m vào, rời Bến cảng Container quốc tế Hải Phòng thuộc khu Bến cảng Lạch Huyện. Theo đó, phương án bố trí tàu lai hỗ trợ:

- Khi tàu biển cập hoặc rời cảng không thực hiện quay trở: Bố trí ít nhất 03 tàu lai có công suất tối thiểu mỗi tàu 3.200 HP, trong đó có ít nhất 02 tàu lai Azimuth có tổng công suất tối thiểu 9.200 HP. Ngoài ra bố trí 01 tàu lai dự phòng;

- Khi tàu biển cập hoặc rời cảng có thực hiện quay trở: Bố trí ít nhất 04 tàu lai có công suất tối thiểu mỗi tàu 3.200 HP, trong đó có ít nhất 02 tàu lai Azimuth có tổng công suất tối thiểu 9.200 HP.

Tại khu vực cảng biển Hải Phòng, sản lượng hàng hóa thông qua Cảng container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (HICT) năm 2022 đã đạt mức tối đa (trên 1,1 triệu TEU, số lượng tàu đến Cảng là 460 lượt). Hiện nay, Cảng HICT đang bố trí thường trực 03 tàu lai Azimuth với công suất tàu từ 3.350 HP đến 7.000 HP của Công ty con là Công ty cổ phần dịch vụ hàng hải Tân Cảng Miền Bắc phục vụ hỗ trợ tàu ra vào Cảng.

*Như vậy, với vị trí và tiềm năng của các cảng tại khu vực Hải Phòng, có thể thấy rằng, lưu lượng tàu hàng, tàu container trọng tải lớn cập bến, rời bến là rất lớn, số lượng lượt tàu sẽ tăng lên qua từng năm. Trong tương lai, lưu lượng các tàu trọng tải lớn còn tăng lên khi các bến của Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng xây dựng ở phía Nam cửa Lạch Huyện được hoàn thành. Do đó, đội tàu lai dắt của Công*



*ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng cần bổ sung thêm ít nhất 02 tàu lai Azimuth sử dụng công nghệ hiện đại nhằm đáp ứng được tiềm năng nêu trên và đảm bảo được phương án an toàn hàng hải của các Cơ quan quản lý Nhà nước cho các tàu trọng tải lớn cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu Bến cảng Lạch Huyện. Căn cứ vào nguồn lực tài chính của Công ty, Công ty sẽ đầu tư trước 01 tàu Azimuth có công suất lớn 5.000 HP làm chủ lực để khai thác cùng các tàu lai hiện có của Công ty, đáp ứng các quy định phục vụ tàu ra vào Bến số 3, số 4 Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.*

### **1.3.2. Xuất phát từ liên tục đổi mới đáp ứng nhu cầu của thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty hoạt động lĩnh vực lai dất.**

Theo báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, trong bối cảnh thế giới đang đối mặt với tác động tiêu cực từ đại dịch Covid-19, Việt Nam lại tiếp tục tăng trưởng về kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá, trung bình 12% từ năm 2016-2020. Về sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển cũng đạt tốc độ tăng trưởng ổn định, cụ thể trong năm 2020, sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 692 triệu tấn, tăng 4% so với cùng kỳ, trong đó lượng hàng container đạt 22,4 triệu tấn tăng 19% so với cùng kỳ; trong năm 2021 sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 706 triệu tấn, tăng 2% so với cùng kỳ, trong đó sản lượng hàng hoá container đạt gần 24 triệu tấn, tăng 7% so với cùng kỳ.

Trong năm 2022, mặc dù hoạt động hàng hải vẫn chịu nhiều tác động của dịch Covid-19, song tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển Việt Nam năm 2022 vẫn ước đạt hơn 733,18 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2021. Trong đó, hàng nội địa đạt 342,79 tấn, tăng 12% so với năm 2021. Riêng khối lượng hàng container thông qua cảng biển năm 2022 ước đạt 25,09 triệu TEU, tăng 5% so với năm 2021. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện vẫn đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời,... Lượng hàng hoá xuất nhập khẩu vận tải quốc tế của đội tàu biển Việt Nam vận tải tăng 10% (khoảng 1,29 triệu tấn) so với năm 2021. Đây là mức tăng trưởng cao, chủ yếu vận tải các tuyến như: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á và một số tuyến châu Âu. Nhiều doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam đã ghi nhận mức doanh thu và lợi nhuận tăng do nguồn hàng vận tải và giá cước tăng trong đầu năm 2022.

Để khai thác thế mạnh của ngành vận tải biển và đáp ứng nhu cầu của thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh đảm bảo chất lượng dịch vụ, các đơn vị hoạt động trong lĩnh vực tàu lai dất đã liên tục đổi mới về phương tiện, công nghệ và con người để phục vụ an toàn cho mỗi chuyến tàu.

Hiện nay, sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt về giá cả, chất lượng dịch vụ khi có nhiều đội tàu ra đời, ngoài ra tại các cảng đều có tàu lai. Để thích ứng với tình hình, đáp ứng với xu hướng phát triển của thị trường các công ty hoạt động trong lĩnh vực lai dất đã chủ động tái cơ cấu đội tàu, loại bỏ những tàu cũ không còn phù hợp để tăng sức cạnh tranh, giảm chi phí. Ngoài ra, các công ty cũng đang có kế hoạch đầu tư thêm tàu sử dụng công nghệ hiện đại có công suất lớn để nâng cao chất lượng phục vụ.

Đội tàu lai dất hiện hoạt động tại Việt Nam chủ yếu là các tàu lai có chân vịt cố định có tính linh động thấp và hiệu suất không cao, khả năng xử lý những tình huống bất ngờ phát sinh trong quá trình hỗ trợ tàu cập, rời cảng bị hạn chế. Do đó, việc đưa công nghệ tàu lai Azimuth không bánh lái, điều khiển hoàn toàn dựa trên góc quay bộ đôi chân vịt nên tàu có thể quay 360 độ tại chỗ hỗ trợ tàu cập, rời cảng thuận tiện và đảm bảo an toàn là giải pháp tối ưu. Đây cũng là công nghệ tàu lai dất đã được sử dụng tại các cảng lớn trên thế giới từ lâu như: Singapore, Hồng Kông, Rotterdam, Hamburge, Los Angeles... Tại Việt Nam có một số Cảng biển tiếp nhận tàu lớn phải sử dụng tàu lai Azimuth như khu vực Vũng Tàu, Cảng HICT Lạch Huyện ... Tuy nhiên, hiện nay số lượng tàu cập, rời cảng sử dụng tàu lai Azimuth vẫn chỉ chiếm một tỷ lệ rất nhỏ trên tổng số lượng tàu ghé cảng trong khu vực. Nguyên nhân là do đến nay mới chỉ có quy định bắt buộc sử dụng tàu lai Azimuth cho những tàu có trọng tải lớn, còn lại các tàu cỡ nhỏ hơn do không quy định bắt buộc nên vẫn thường thu xếp tàu lai có chất lượng và công nghệ cũ để khai thác.

*Như vậy, để đáp ứng nhu cầu chung của thị trường lai dất và yêu cầu chất lượng dịch vụ ngày càng cao từ phía khách hàng; dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty, nâng cao chất lượng phục vụ cho đội tàu lai dất hiện có.*

### **1.3.3. Xuất phát từ chức năng, nhiệm vụ, thực tiễn hoạt động và thực trạng trang bị của Công ty**

#### **a. Chức năng, nhiệm vụ**

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng được thành lập từ việc cổ phần hóa Doanh nghiệp Nhà nước (Chi nhánh Công ty TNHH Một thành viên Cảng Hải Phòng - Xí nghiệp Xếp dỡ và Vận tải thủy) căn cứ theo Quyết định số 874/QĐ-HĐQT ngày 24 tháng 11 năm 2009 của Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Ngành nghề kinh doanh của Công ty bao gồm:



- Hoạt động cứu hộ phương tiện vận tải thủy; Lai dắt, đưa tàu cập bến; Trục vớt tàu, thuyền; Hoạt động cứu hộ, cứu nạn;
- Bốc xếp hàng hóa;
- Vận tải hàng hóa bằng ô tô, xe container;
- Vận tải hàng hóa bằng đường biển và viễn dương;
- Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa;
- Dịch vụ bảo quản, giao nhận hàng hóa; Dịch vụ chuyển tải hàng hóa; Dịch vụ tàu biển; Dịch vụ đại lý vận tải đường biển;
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt và đường bộ;
- Cho thuê tàu lai;
- Đại lý ký gửi hàng hóa (không bao gồm đại lý chứng khoán, bảo hiểm);
- Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa;
- Cung ứng thuyền viên (không bao gồm cung ứng thuyền viên đi làm việc ở nước ngoài);
- Khai thác cảng; Kinh doanh kho bãi;
- Hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu.

Với định hướng phát triển: Không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, doanh thu tăng trưởng, thu nhập của người lao động luôn được cải thiện, phát triển toàn diện, bền vững, thực hiện mục tiêu "Chất lượng dịch vụ là sự tồn tại và phát triển của Công ty" để giữ vững vị thế là đơn vị chủ lực chiếm 70% trở lên đối với thị phần lai dắt, hỗ trợ tàu biển... tại khu vực Hải Phòng và các dịch vụ liên quan.

Là đơn vị nắm vị thế số một trong việc đảm bảo hỗ trợ cho các tàu biển ra vào Cảng Hải Phòng và các cảng biển khác trong khu vực Hải Phòng. Với truyền thống lâu năm, đội ngũ thuyền viên dày dặn kinh nghiệm trong lĩnh vực hỗ trợ tàu biển. Từ năm 2018 trở lại đây Công ty đạt được sản lượng từ 9.000 ÷ 9.600 lượt tàu lai phục vụ/năm, đáp ứng các quy định của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng. Ngoài việc phục vụ hỗ trợ các tàu biển ra vào cảng Hải Phòng đảm bảo an toàn, chất lượng; Công ty còn tham gia thực hiện các dịch vụ lai kéo tàu bị sự cố, tàu đóng mới từ các Công ty đóng tàu trên địa bàn thành phố Hải Phòng đến các khu vực theo yêu cầu của khách hàng. Một số dịch vụ nổi bật Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng đã thực hiện: Phục vụ hạ thủy, lên dock, hộ tống các tàu biển cho Công ty cổ phần Nosco ShipYard, Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu, Công ty TNHH một thành viên đóng tàu Phà Rừng, Công ty TNHH một thành viên đóng tàu Bạch Đằng, Công ty TNHH một thành viên 189; phục vụ

hỗ trợ tàu biển ra, vào cảng Đình Vũ, Nam Đình Vũ, cảng HICT, cảng Đoàn Xá, cảng Việt Nhật, cảng Vật Cách, cảng Thượng Lý, Cảng Cá Hạ Long,... tham gia lai kéo phương tiện bị sự cố, mất khả năng chủ động tại các khu vực xa Cảng Hải Phòng về các Công ty sửa chữa tàu biển.

Năm 2020 và năm 2021, mặc dù ảnh hưởng của tình hình dịch bệnh nhưng Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng đã cố gắng, tích cực trong công tác mở rộng thị trường, điển hình là thực hiện nhiều chuyến lai kéo Sà lan Pong tong từ Hải Phòng đến các công trình điện gió tại Bạc Liêu an toàn với đội tàu lai chủ lực của Công ty gồm các tàu công suất từ 1.100 HP đến 3.200 HP như tàu: HC34, HC36 và Dã Tượng; được các khách hàng đánh giá rất cao về chất lượng cung cấp dịch vụ, tính chuyên nghiệp.

Từ Quý IV năm 2021, do ảnh hưởng về điều kiện thời tiết không thuận lợi cho công tác lai kéo xa nên Công ty đã chủ động tìm kiếm dịch vụ tại khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh, Nam Định và đã thực hiện được nhiều chuyến lai kéo tàu mất khả năng điều động về các Nhà máy sửa chữa tàu đảm bảo an toàn; đặc biệt là chuyến lai kéo các tàu đóng mới từ Công ty đóng tàu 189 xuất khẩu nước ngoài; kéo tàu EMERALD AZZURRA, là tàu khách du thuyền hiện đại dài 110 mét, rộng 16 mét do Công ty TNHH MTV đóng tàu Hạ Long đóng mới, được lai kéo từ Quảng Ninh về Công ty TNHH MTV đóng tàu Phà Rừng để hoàn thiện các công đoạn; sau khi hoàn thiện xong lai kéo trở lại Quảng Ninh; công tác lai kéo đòi hỏi phải đảm bảo tuyệt đối an toàn, không để xảy ra sự cố. Công ty đã bố trí các cỡ tàu lai từ 510 HP đến 1.800 HP phục vụ lai kéo an toàn và bàn giao đến khách hàng kịp tiến độ.

Tiếp tục công tác mở rộng thị trường, tìm kiếm dịch vụ lai kéo tàu thuyền, phương tiện thủy tại khu vực Hải Phòng; trong các ngày từ 29/5/2022 đến 02/06/2022 vừa qua Công ty đã thực hiện dịch vụ lai kéo hai tàu đóng mới cho đối tác là Công ty TNHH MTV 189. Đây là hai tàu đóng mới có cùng thông số: chiều dài 44,45 mét, chiều rộng 12 mét, trọng lượng 415 tấn, mớn nước 2,1 mét; chưa trang bị hệ thống neo và có yêu cầu đảm bảo an toàn tuyệt đối về điều kiện hành hải và dự phòng sự cố có thể xảy ra (đặc biệt đối với tàu đặc chủng). Công ty đã điều động tàu lai HC54 công suất 816HP thực hiện thành công cả hai lượt kéo tàu đóng mới ANDEY và SELEY vừa nêu từ cầu cảng Công ty TNHH MTV 189 tại khu vực Đình Vũ, Hải Phòng ra cập mạn tàu mẹ neo tại khu vực Hòn Gai - Quảng Ninh để cầu lên tàu mẹ; đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của khách hàng và được khen ngợi, đánh giá cao về chất lượng dịch vụ.

#### b. Thực tiễn hoạt động và thực trạng đội tàu của Công ty



Đội tàu lai kéo của Công ty hiện gồm có 11 tàu; trong đó có 8 tàu đăng ký biển, 03 tàu đăng ký sông, với tổng công suất là 17.642 HP;

- Các tàu đăng ký biển gồm:

Tàu Thống nhất K1 (công suất 4.600 HP), tàu Dã Tượng (công suất 3.200 HP), tàu HC36 (công suất 1.800 HP); tàu HC43 (công suất 1.300 HP), tàu HC44 (công suất 1.300 HP), tàu HC45 (công suất 1.300 HP), tàu HC34 (công suất 1.096 HP), tàu HC54 (công suất 816 HP);

- Các tàu đăng ký sông gồm:

Tàu HC28 (công suất 1.210 HP), tàu HC46 (công suất 510 HP), tàu HC47 (công suất 510 HP).

Các tàu lai được bố trí trải dài ở các cụm cảng: Thượng Lý, Hoàng Diệu, Chùa Vẽ và Tân Vũ để phục vụ hỗ trợ các tàu biển ra vào cảng Hải Phòng và phục vụ hỗ trợ các tàu biển ra vào các khu vực từ cảng Việt Nhật ra đến cảng HICT.

Vùng biển Hải Phòng có chế độ nhật triều thuần nhất điển hình là thủy triều theo chế độ nhật triều: Độ cao 3,7-3,9 m, cao nhất là +4,44 m, chu kỳ triều ổn định kéo dài 24 giờ, nước ròng xuất hiện trong tháng 7,8; nước cường xuất hiện trong tháng 12 và tháng 1.

Do vậy, các tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu biển ra vào cảng theo con nước thủy triều, có lúc dồn dập vào cùng thời điểm 3 đến 4 giờ, tàu biển trùng giờ hoặc thiếu nhờ tàu lai cục bộ do các tàu phải đi làm nhiệm vụ ở nơi khác. Các tàu lai được khai thác hết công suất; ngoài việc phục vụ hỗ trợ tàu ra vào cảng, các tàu còn phục vụ đột xuất hoặc theo hợp đồng công ty ký kết như lai kéo tàu mất khả năng điều động, kéo tàu bị cạn, tàu bị sự cố ... khu vực Hải Phòng và các tỉnh;

Hiện tại đội tàu của công ty đang phục vụ hỗ trợ cho các tàu biển có chiều dài từ 170 m đến dưới 200 m ra vào cảng Tân Vũ - Cảng Hải Phòng; kết hợp với đội tàu của Tân Cảng Miền Bắc phục vụ các tàu biển có chiều dài trên 300m, DWT trên 100.000 tấn ra vào cảng HICT; Ngoài việc phục vụ hỗ trợ tàu biển ra vào khu vực cảng Hải Phòng, đội tàu còn thực hiện các chuyến lai kéo biển từ Hải Phòng đi các tỉnh phía Nam, mà chủ lực là các tàu Dã Tượng, tàu HC36, HC34; Các tàu được trang bị máy móc, nghi khí hàng hải theo đúng quy phạm đăng kiểm Việt Nam, đảm bảo đầy đủ theo quy định khi hoạt động hỗ trợ khu vực Hải Phòng hoặc lai kéo biển.

Tuy nhiên, đội tàu của công ty chủ yếu là tàu lai 02 chân vịt, 02 bánh lái đa số có tuổi đời cao, tính năng hoạt động hỗ trợ bị hạn chế.

*Do đó, việc đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth là cần thiết nhằm đảm bảo*

*cho Công ty cùng với Cảng Hải Phòng cung cấp dịch vụ đồng bộ và tốt nhất đến các khách hàng.*

#### **1.4. Đánh giá tính cấp thiết của dự án**

Với tiềm năng rất lớn về dịch vụ hàng hải của khu vực Hải Phòng nhu cầu về lai dắt, kéo, đưa tàu cập bến cảng đối với tàu hàng, phục vụ lai dắt tàu hạ thủy cho các nhà máy đóng tàu, cứu hộ phương tiện thủy; lai kéo các phương tiện bị sự cố, mất khả năng chủ động, trực ứng cứu các tàu, kết hợp tham gia chữa cháy cứu hộ ở khu vực ven biển tại khu vực Hải Phòng và lân cận là rất lớn. Bên cạnh đó, sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt về giá cả, chất lượng dịch vụ khi có nhiều đội tàu ra đời, ngoài ra tại các cảng đều có tàu lai. Để thích ứng với tình hình, đáp ứng với xu hướng phát triển của thị trường, các công ty hoạt động trong lĩnh vực lai dắt đã chủ động tái cơ cấu đội tàu, bổ sung thêm tàu sử dụng công nghệ hiện đại có công suất lớn để nâng cao chất lượng phục vụ.

Trước yêu cầu nhiệm vụ và nhu cầu lớn của thị trường như trên, đội tàu lai dắt của Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng hiện nay chưa có loại tàu sử dụng công nghệ hiện đại có công suất lớn để đáp ứng được cho các cỡ tàu biển lớn ra vào các cảng khu vực Hải Phòng. Do đó, việc đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth cho Công ty là hết sức cấp thiết nhằm đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ hoạt động kinh doanh của Công ty, nâng cao chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh.



## Chương 2

### Vai trò, vị trí của dự án và sự phù hợp với quy hoạch

#### 2.1. Vai trò, vị trí của dự án đối với sự phát triển ngành

Theo “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” (Số: 1517/QĐ-TTg): Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển để đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa trong nước, giảm tải cho vận tải bằng đường bộ; đảm nhận vận chuyển phần lớn khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển; tham gia vận chuyển hàng hóa trên các tuyến biển xa, khu vực Bắc Âu, Nam Mỹ; Về vận tải biển: Nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa; tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, các tuyến biển gần đối với các loại hàng truyền thống; từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu; kết hợp vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển nước ngoài, trên tuyến biển xa; Khối lượng hàng hóa do đội tàu Việt Nam đảm nhận đạt khoảng từ 85 đến 91 triệu tấn vào năm 2015; khoảng từ 140 đến 153 triệu tấn vào năm 2020; khoảng từ 237 đến 270 triệu tấn vào năm 2030.

Về công nghiệp tàu thủy: Quyết định số 2290/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó: Đến năm 2030, phát triển dài hạn ngành công nghiệp tàu thủy phù hợp với nhu cầu của thị trường, khả năng tài chính và năng lực quản lý; hình thành một số trung tâm có khả năng đóng mới tàu thuyền chuyên dụng có công nghệ cao, giá trị kinh tế lớn, bao gồm cả tàu Container, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời, ụ nổi và kho nổi chứa dầu đến 100.000 tấn đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng, phục vụ nhu cầu thị trường trong nước và xuất khẩu.

Về dịch vụ hàng hải và logistics: Đề án phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Quyết định số 169/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) đã nêu rõ: Giai đoạn đến năm 2030, phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải thành một ngành dịch vụ quan trọng tại Việt Nam, đóng góp từ 5 - 10% vào tổng thu nhập sản phẩm quốc gia (GDP).

Mặt khác, căn cứ Nghị quyết 36-NQ/TW của Ban chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển kinh tế biển bền vững, cũng như Nghị quyết 45-NQ/TW của Bộ Chính trị về Xây dựng và phát triển Hải Phòng đến năm 2030, Hải Phòng đã ban hành Chương trình hành động số 72-CTr/TW về thực hiện Nghị quyết 36, đưa Hải Phòng trở thành địa phương mạnh về biển, giàu từ biển, là trọng điểm phát triển

kinh tế biển của cả nước. Theo đó, Hải Phòng đã xác định cụ thể 6 ngành, lĩnh vực biển trọng tâm của thành phố: Du lịch biển; kinh tế hàng hải; khai thác dầu khí và khoáng sản; nuôi trồng và khai thác thủy sản; công nghiệp ven biển; phát triển năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới. Trước hết là phát triển hệ thống cảng, dịch vụ cảng và vận tải biển. Hải Phòng phấn đấu trở thành trung tâm dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của Việt Nam, có vị thế trong khu vực Đông Nam Á; Phát triển công nghiệp biển, các khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển, phát triển khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải thành trung tâm kinh tế hiện đại của cả nước, là cửa chính mở ra biển, đồng thời, đưa Hải Phòng trở thành trung tâm đóng mới và sửa chữa tàu biển lớn nhất Việt Nam.

*Như vậy việc triển khai thực hiện Dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng sẽ góp phần phát triển ngành vận tải biển, ngành công nghiệp tàu thủy, cũng như phát triển dịch vụ logistics thành ngành dịch vụ quan trọng của Việt Nam theo định hướng của Nhà nước và thành phố Hải Phòng.*

## **2.2. Sự phù hợp của dự án với quy hoạch**

Trong những năm tới, hoà bình, hợp tác, liên kết và phát triển vẫn là xu thế lớn nhưng cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn rất phức tạp, gay gắt; cục diện đa cực ngày càng rõ nét. Toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế tiếp tục tiến triển nhưng gặp nhiều trở ngại, thách thức; chủ nghĩa dân túy, bảo hộ có xu hướng tăng lên; sự điều chỉnh chính sách, quan hệ đối ngoại của các nước lớn trong khu vực và trên thế giới diễn biến khó lường. Khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đang diễn biến rất nhanh, đột phá, tác động sâu rộng và đa chiều trên phạm vi toàn cầu. Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương có vị trí trọng yếu trên thế giới, tiếp tục là động lực quan trọng của kinh tế toàn cầu, song tiềm ẩn những nhân tố gây mất ổn định do cạnh tranh chiến lược, tranh chấp lãnh thổ, tài nguyên. Sau 35 năm đổi mới, đất nước ta đã đạt được những thành tựu to lớn, có ý nghĩa lịch sử. Thế và lực của nước ta đã lớn mạnh hơn nhiều; quy mô, tiềm lực, sức cạnh tranh của nền kinh tế được nâng lên; tính tự chủ của nền kinh tế được cải thiện; tích lũy thêm nhiều kinh nghiệm trong lãnh đạo, chỉ đạo và điều hành phát triển kinh tế - xã hội. Kinh tế vĩ mô cơ bản ổn định, niềm tin của cộng đồng doanh nghiệp và xã hội tăng lên. Chất lượng tăng trưởng kinh tế từng bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu dịch chuyển sang chiều sâu, hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào cho nền kinh tế được cải thiện đáng kể, tăng độ mở nền kinh tế và thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lớn. Khu vực tư nhân đóng góp ngày càng lớn và trở thành một động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước. Chính trị - xã hội ổn định, các lĩnh vực văn hoá, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh, đối ngoại được quan tâm và có sự chuyển biến tích cực; tầng lớp trung lưu gia tăng



nhanh; tiếp tục tận dụng cơ hội dân số vàng; thành quả xây dựng nông thôn mới được củng cố, đời sống mọi mặt của người dân không ngừng được cải thiện.

Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 10 năm 2021 - 2030 của đất nước ta xác định mục tiêu tổng quát: “Đến năm 2030, là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; có thể chế quản lý hiện đại, cạnh tranh, hiệu lực, hiệu quả; kinh tế phát triển năng động, nhanh và bền vững, độc lập, tự chủ trên cơ sở khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo gắn với nâng cao hiệu quả trong hoạt động đối ngoại và hội nhập quốc tế; khơi dậy khát vọng phát triển đất nước, phát huy sức sáng tạo, ý chí và sức mạnh toàn dân tộc, xây dựng xã hội dân chủ, công bằng, văn minh, trật tự, kỷ cương, an toàn, bảo đảm cuộc sống hạnh phúc của người dân; không ngừng nâng cao đời sống mọi mặt của nhân dân; bảo vệ vững chắc Tổ quốc, môi trường hoà bình, ổn định để phát triển đất nước; nâng cao vị thế và uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế. Phấn đấu đến năm 2045 trở thành nước phát triển, thu nhập cao”.

Để thực hiện được các mục tiêu đề ra, Nghị quyết Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII đã đưa ra nhiều giải pháp nhằm phát triển kinh tế xã hội. Trong đó, tiếp tục “Phát triển bền vững kinh tế biển phù hợp với các chuẩn mực quốc tế, kiểm soát khai thác tài nguyên biển, phục hồi hệ sinh thái biển, gắn liền với bảo đảm quốc phòng, an ninh và nâng cao đời sống nhân dân vùng biển, đảo. Hoàn thiện cơ chế quản lý tổng hợp và thống nhất về biển, nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật trên biển. Ưu tiên phát triển các ngành kinh tế biển, nhất là du lịch, dịch vụ biển, kinh tế hàng hải, khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác, nuôi trồng và khai thác hải sản xa bờ, công nghiệp ven biển, năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới. Tập trung xây dựng và nhân rộng các mô hình khu kinh tế, khu công nghiệp sinh thái ven biển gắn với hình thành phát triển đô thị và phát triển các trung tâm kinh tế biển mạnh. Tăng cường bảo vệ các hệ sinh thái, đa dạng sinh học biển; nâng cao hiệu quả khai thác tài nguyên biển. Thiết lập bộ cơ sở dữ liệu số về biển, đảo, bảo đảm tính tích hợp, chia sẻ và cập nhật. Nâng cao năng lực dự báo, cảnh báo thiên tai, động đất, sóng thần, quan trắc, giám sát môi trường biển, biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Có biện pháp phòng, tránh, ngăn chặn, hạn chế tác động của triều cường, xâm nhập mặn, xói lở bờ biển. Ngăn ngừa, kiểm soát và giảm đáng kể ô nhiễm môi trường biển; tiên phong trong khu vực về giảm thiểu chất thải nhựa đại dương. Phấn đấu đến năm 2030, quy mô kinh tế của 28 tỉnh, thành phố ven biển bằng 65 - 70% GDP cả nước. Các đảo có người dân sinh sống có hạ tầng kinh tế, xã hội cơ bản đầy đủ, nhất là điện, nước ngọt, thông tin liên lạc, y tế, giáo dục”.

Trước mắt, về phương hướng phát triển kinh tế-xã hội đất nước trong giai đoạn 2021-2025, Nghị quyết Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII xác định “bảo

đảm tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững trên cơ sở ổn định kinh tế vĩ mô, phát triển khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo; phấn đấu tốc độ tăng trưởng kinh tế cao hơn mức bình quân của 5 năm 2016-2020, đến năm 2025 là nước đang phát triển có công nghiệp theo hướng hiện đại, vượt qua mức thu nhập trung bình thấp. Nâng cao năng suất, hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế; thực hiện các giải pháp khắc phục tác động của đại dịch Covid-19, nhanh chóng phục hồi kinh tế... Tăng cường quốc phòng, an ninh; kiên quyết, kiên trì đấu tranh bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ quốc gia và giữ vững môi trường hòa bình, ổn định để phát triển đất nước. Chủ động hội nhập quốc tế, nâng cao hiệu quả công tác đối ngoại và vị thế, uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế”. Về kinh tế, phấn đấu tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước bình quân 5 năm đạt khoảng 6,5-7%; GDP bình quân đầu người đến năm 2025 đạt 4.700-5.000 USD.

Bên cạnh đó, để tiếp tục phát huy các tiềm năng của biển trong thế kỷ XXI, Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII đã ban hành Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 “Về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”. Nghị quyết xác định các quan điểm chỉ đạo về định hướng chiến lược biển Việt Nam đến năm 2030. Theo đó, mục tiêu tổng quát là đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh; đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển bền vững kinh tế biển; hình thành văn hoá sinh thái biển; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn xu thế ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, tình trạng sạt lở bờ biển và biển xâm thực; phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển quan trọng. Tầm nhìn đến năm 2045, Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, phát triển bền vững, thịnh vượng, an ninh, an toàn; kinh tế biển đóng góp quan trọng vào nền kinh tế đất nước, góp phần xây dựng nước ta thành nước công nghiệp hiện đại theo định hướng xã hội chủ nghĩa; tham gia chủ động và có trách nhiệm vào giải quyết các vấn đề quốc tế và khu vực về biển và đại dương.

Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới. Đối với nuôi trồng và khai thác hải sản: “Chuyển từ nuôi trồng, khai thác hải sản theo phương thức truyền thống sang công nghiệp, ứng dụng công nghệ cao. Tổ chức lại hoạt động khai thác hải sản theo hướng giảm khai thác gần bờ, đẩy mạnh khai thác tại các vùng biển xa bờ và viễn dương phù hợp với từng vùng biển và khả năng phục hồi của hệ sinh thái biển đi đôi với thực hiện đồng bộ, có hiệu quả công tác đào tạo, chuyển đổi nghề cho ngư dân. Thúc đẩy các hoạt động nuôi trồng, khai thác hải sản bền vững, tăng cường bảo vệ, tái sinh nguồn lợi hải sản, nghiêm cấm các hoạt động khai thác mang tính tận diệt. Hiện đại hoá công tác quản lý nghề cá



trên biển; đẩy mạnh liên kết sản xuất theo hình thức tổ hợp tác, hợp tác xã, liên hiệp hợp tác xã; xây dựng một số doanh nghiệp mạnh tham gia khai thác hải sản xa bờ và hợp tác khai thác viễn dương. Đầu tư nâng cấp các cảng cá, bến cá, khu neo đậu tàu thuyền, tổ chức tốt dịch vụ hậu cần nghề cá. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến trong nuôi trồng, khai thác, bảo quản, chế biến hải sản, tạo ra các sản phẩm chủ lực, có chất lượng, giá trị kinh tế cao, đáp ứng nhu cầu của thị trường”.

Nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, mục tiêu tổng quát của Quy hoạch là xây dựng và phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020 và định hướng phát triển đến năm 2030 nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển phù hợp với Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội; góp phần củng cố quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia trên các vùng biển và hải đảo của Tổ quốc.

Nội dung Quy hoạch bao gồm duy trì các trung tâm đóng mới tàu thuyền ở các khu vực phía Bắc, miền Trung và phía Nam; xây dựng, phát triển các cơ sở sửa chữa tàu thuyền được xây dựng, gắn liền với quy hoạch xây dựng, phát triển cơ sở mới; định hướng phát triển các cơ sở phá dỡ tàu cũ tập trung tại khu vực Hải Phòng và một số tỉnh miền Trung có điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội phù hợp; mạng lưới các nhà máy công nghiệp phục vụ ngành công nghiệp đóng tàu được quy hoạch xây dựng gắn với quy hoạch ngành công nghiệp hỗ trợ trên cả nước; từng bước xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đào tạo công nhân kỹ thuật, trình độ trung cấp, cao đẳng nghề và trình độ đại học phục vụ ngành công nghiệp tàu thủy gắn liền với hệ thống các trường, cơ sở đào tạo, cơ sở dạy nghề hiện có; sau năm 2020 đến 2030 tiếp tục đầu tư chiều sâu các nhà máy, cơ sở công nghiệp và đào tạo thuộc ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam.

*Như vậy, việc triển khai thực hiện Dự án phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, kinh tế biển cũng như Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam của Đảng và Nhà nước.*

### **Chương 3**

#### **Mục tiêu, hình thức, quy mô đầu tư, các giải pháp thực hiện**

##### **3.1. Mục tiêu đầu tư**

Đầu tư đóng mới 01 tàu lai Azimuth cho Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng có tính năng phù hợp để thực hiện các nhiệm vụ:

- Lai dất các tàu biển trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng;
- Lai kéo các Phương tiện bị hạn chế khả năng điều động, các Phương tiện bị sự cố, các Phương tiện đóng mới của các Nhà máy đóng tàu ...
- Trực ứng cứu các Phương tiện, kết hợp tham gia chữa cháy cứu hộ ở khu vực ven biển, khu vực cảng nước sâu;
- Thực hiện các hoạt động khác theo nhu cầu của khách hàng.

##### **3.2. Hình thức đầu tư**

Việc lựa chọn hình thức đầu tư mua sắm tàu cũ, mới hoặc đóng mới tàu lai Azimuth ở nước ngoài hoặc trong nước đảm bảo thực hiện theo trình tự, thủ tục quy định của pháp luật hiện hành, phù hợp với quy mô, nguồn lực và điều kiện khai thác thực tế của doanh nghiệp tại khu vực có vai trò rất quan trọng, ảnh hưởng đến hiệu quả đầu tư, sự ổn định và định hướng phát triển của doanh nghiệp trong dài hạn.

##### **Hình thức mua tàu cũ từ nước ngoài:**

Qua công tác nghiên cứu và khảo sát trên thị trường, hình thức mua tàu cũ từ nước ngoài thường được các doanh nghiệp tư nhân hoặc doanh nghiệp cổ phần không có vốn góp chi phối của Nhà nước vận dụng thực hiện, do chi phí đầu tư mua tàu cũ từ thị trường nước ngoài thấp hơn chi phí đóng mới tàu có quy mô tương đương trong nước.

Tuy nhiên, trong năm 2022 và đầu 2023, do vẫn ảnh hưởng của dịch bệnh và xung đột quân sự cùng với tình hình chính trị bất ổn trên thế giới, thị trường tàu lai Azimuth đã qua sử dụng ít có chào bán và giao dịch; nếu có là các tàu có công suất thấp, tuổi đời cao, đặc tính kỹ thuật không phù hợp với thị trường khai thác của Công ty nên việc tìm kiếm và lựa chọn các tàu cũ phù hợp với nhu cầu của Công ty gặp rất nhiều khó khăn, đó cũng là tình trạng chung của các doanh nghiệp khai thác dịch vụ lai dất tàu biển hiện nay.

Mặt khác, để đảm bảo công tác đầu tư thực hiện theo trình tự và thủ tục quy định tại Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định 86/2020/NĐ-



CP ngày 23/7/2020 của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký, mua bán và đóng mới tàu biển, Quyết định số 46/QĐ-HHVN ngày 01/02/2021 của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán tàu biển của doanh nghiệp do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP nắm giữ 100% vốn điều lệ và doanh nghiệp có cổ phần, vốn góp của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP và các quy định khác; theo đó, việc đầu tư kéo dài (phải thực hiện thông qua đấu thầu trong nước trước, sau đó thực hiện tiếp bước đấu thầu quốc tế), gặp nhiều khó khăn, vướng mắc (việc mua bán tàu trên thị trường quốc tế thường được thực hiện thông qua các Nhà môi giới); dẫn đến khi được phê duyệt phương án thực hiện thì thị trường có thể không còn loại tàu phù hợp, khi đó Công ty phải lựa chọn, tìm kiếm lại tàu cũ và thực hiện lại trình tự, thủ tục đầu tư và như vậy không đảm bảo tiến độ đề ra, không đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Tp. Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

Hơn nữa, việc mua bán tàu cũ tại thị trường nước ngoài cũng bộc lộ hạn chế, tiềm ẩn nhiều rủi ro vì không kiểm soát được chất lượng, tình trạng tàu cũ; mặt bằng so sánh không đồng dạng về thông số kỹ thuật, tuổi tàu, giá trị còn lại, xuất xứ đóng, giá bán tàu ... dẫn đến khó khăn trong xây dựng kế hoạch lựa chọn nhà thầu và hồ sơ mời thầu, thực hiện đấu thầu theo quy định.

Do vậy, với tập quán mua bán tàu cũ tại thị trường nước ngoài, hình thức đầu tư này sẽ không phù hợp với chủ trương đầu tư của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng vì rất khó đáp ứng được quy định về trình tự, thủ tục đầu tư của pháp luật hiện hành và không kiểm soát được tiến độ đầu tư theo kế hoạch.

### **Hình thức mua tàu cũ trong nước:**

Hiện nay các doanh nghiệp đang sở hữu, khai thác tàu Azimuth chủ yếu là các doanh nghiệp hoạt động ở khu vực phía Nam. Qua công tác khảo sát nghiên cứu thị trường, các doanh nghiệp này thường có nhu cầu chuyển nhượng các tàu lai Azimuth công suất thấp, tuổi đời cao, tính năng khai thác hạn chế sau khi đã thu hồi giá trị đầu tư hoặc các tàu lai Azimuth tương đối phù hợp về thông số kỹ thuật, chất lượng, tuổi tàu nhưng giá bán cao để phục vụ mục đích kinh doanh thương mại.

Các tàu chào bán thường có tuổi đời cao nên trang thiết bị đã lạc hậu, khi sử dụng sẽ phát sinh chi phí bảo dưỡng, sửa chữa cao, khó tìm kiếm trang thiết bị thay thế, không kiểm soát được chất lượng phương tiện và khó khăn trong đảm bảo yêu cầu ngày càng cao của cơ quan chức năng Nhà nước.

Cũng tương tự như hình thức mua tàu cũ từ nước ngoài hạn chế về việc

không kiểm soát được chất lượng, tình trạng tàu cũ... dẫn đến khó khăn trong xây dựng kế hoạch lựa chọn nhà thầu và hồ sơ mời thầu, thực hiện đấu thầu theo quy định.

Mặt khác, hình thức đầu tư này có thể rơi vào thế bị động khi quá trình Chủ đầu tư xây dựng phương án đầu tư theo tàu đang được rao bán trình cấp thẩm quyền phê duyệt, trong thời gian đó bên bán có thể thay đổi quyết định bán tàu do biến động của thị trường, dẫn đến không đảm bảo tiến độ đầu tư dự án đề ra ban đầu.

Với những hạn chế của hình thức đầu tư này, việc mua tàu cũ trong nước cũng không phù hợp với chủ trương đầu tư của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng vì rất khó đáp ứng được quy định về trình tự, thủ tục đầu tư của pháp luật hiện hành và không đảm bảo được tiến độ đầu tư theo kế hoạch.

### **Hình thức mua hoặc đóng mới tàu tại nước ngoài:**

Giá trị đầu tư mua mới hoặc đóng mới tàu lai Azimuth tại nước ngoài thông thường rất cao theo đơn đặt hàng, nhu cầu mua sắm của khách hàng do giá trị của sản phẩm cùng các chi phí liên quan phát sinh của loại hình đầu tư này.

Ưu điểm nổi trội của hình thức đầu tư là tiêu chuẩn và chất lượng tàu đã được thị trường khẳng định, độ bền và tuổi thọ tàu, trang thiết bị theo tàu cao, đặc biệt việc mua tàu mới còn giảm thiểu thời gian đầu tư tàu do nguồn hàng đã có sẵn để lựa chọn.

Tuy nhiên, quá trình tìm hiểu, hiện nay chưa có đơn vị, doanh nghiệp nào mua mới hoặc đóng mới tại nước ngoài; giá chào bán tàu mới của doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam, qua tham khảo nhận thấy sơ bộ tổng mức đầu tư theo hình thức này cao hơn tổng mức đầu tư theo hình thức đóng mới tại các Nhà máy đóng tàu trong nước từ 25-30%.

Với nguồn lực, quy mô hiện tại và định hướng phát triển của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng, việc lựa chọn hình thức đầu tư này thiếu tính khả thi và chưa phù hợp với Công ty trong điều kiện kinh doanh tại Hải Phòng là khu vực có tính cạnh tranh rất khốc liệt, đơn giá phục vụ thấp hơn các khu vực khác trong cả nước (theo Biểu, phí quy định hiện hành của cơ quan chức năng Nhà nước) dẫn đến hiệu quả đầu tư thấp, thời gian thu hồi vốn kéo dài, dòng tiền hạn chế trong hoạt động ảnh hưởng đến sự ổn định và định hướng phát triển của Công ty trong dài hạn.

### **Hình thức đóng mới tàu tại các Nhà máy đóng tàu trong nước:**

Hiện nay, quá trình phát triển ngành đóng tàu trong nước đã xây dựng và



phát triển được hệ thống quy trình và dây chuyền đóng mới các chủng loại tàu vận chuyển hàng hóa, tàu chuyên dụng phục vụ các mục đích khai thác khác nhau cho nền kinh tế một cách bài bản, đồng bộ, hiện đại và tiếp cận với công nghệ đóng tàu tiên tiến trên thế giới với giá thành cạnh tranh, phù hợp với mục đích khai thác và nguồn lực của các doanh nghiệp có nhu cầu đóng mới trong nước.

Hệ thống quy trình và dây chuyền đóng mới trong nước đã được thiết lập đầy đủ gồm các đơn vị tư vấn thiết kế, các nhà máy đóng tàu, các đơn vị sản xuất, chế tạo, cung cấp trang thiết bị phục vụ cho ngành đóng tàu cùng các cơ quan chức năng quản lý như Đăng kiểm, tư vấn giám sát quá trình đóng tàu và hệ thống các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho công tác đóng tàu.

Các đơn vị nghiên cứu thiết kế tàu trong nước như Viện Thiết kế tàu quân sự, Công ty Cổ phần kỹ thuật và phát triển công nghệ Hàng hải Việt Nam (Vitechco), Công ty cổ phần phát triển công nghệ tàu thủy (Shiptech), Công ty Cổ phần Tư vấn biển Việt, Công ty cổ phần Thiết kế và Dịch vụ kỹ thuật tàu thủy Việt Hàn,... đều đã có kinh nghiệm thiết kế nhiều chủng loại tàu khác nhau như tàu tuần tra, tàu chở hàng, tàu kiểm ngư, tàu cá, sà lan biển, các tàu chuyên dụng trong đó có tàu lai kéo.

Phần lớn các tàu lai kéo gần đây đều do các đơn vị tư vấn thiết kế trong nước thực hiện như các tàu kéo (chân vịt cố định) trang bị cho các nhà máy đóng tàu Quân đội do Viện Thiết kế tàu quân sự thực hiện; loạt tàu kéo (chân vịt cố định) TK-TPC của Tập đoàn Vingroup do Công ty cổ phần Thiết kế và Dịch vụ kỹ thuật tàu thủy Việt Hàn thực hiện; tàu kéo, lai dốt Azimuth PTSC 15 của Công ty BFC Vạn Tường do Vitechco thực hiện, được chủ đầu tư đánh giá cao về chất lượng và khả năng khai thác.

Bên cạnh đó, các Nhà máy đóng tàu trong nước được quan tâm đầu tư, trang bị đầy đủ về năng lực công nghệ; dây chuyền sản xuất, đóng mới tiên tiến với đội ngũ kỹ sư, công nhân lành nghề; sản phẩm đóng mới đa dạng các chủng loại tàu phục vụ cho khai thác trong nước và xuất khẩu; các đơn vị đóng tàu trong nước đã và đang thực hiện đóng mới các tàu kéo lai dốt Azimuth như Công ty Damen Sông Cẩm, Công ty đóng tàu Hồng Hà, Công ty đóng tàu 189, Tổng công ty Sông Thu. Do đó, các đơn vị tư vấn thiết kế và các nhà máy đóng tàu trong nước có đủ năng lực thiết kế và đóng mới tàu kéo, lai dốt Azimuth thuộc phạm vi dự án.

Mặt khác, qua khảo sát, nghiên cứu việc đầu tư tàu lai Azimuth bằng hình thức đóng mới tàu tại các nhà máy đóng tàu trong nước được hỗ trợ bởi một khung thể chế hiện hành (Luật Đầu tư công, các Nghị định và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan) đảm bảo công khai, minh bạch trong xây dựng kế hoạch lựa chọn nhà thầu và hồ sơ mời thầu; trình tự, thủ tục đảm bảo đúng quy

định, không qua đơn vị trung gian, tuân thủ việc giám sát chất lượng trong quá trình đóng mới, Chủ đầu tư được chủ động lựa chọn về trang thiết bị, thông số kỹ thuật của tàu đóng mới phù hợp với đặc thù khai thác trong nước và khu vực Hải Phòng với chế độ bảo hành được các Nhà máy đóng tàu cam kết.

Bên cạnh đó, Chủ đầu tư có thể được ưu đãi về chính sách, giá cả khi đưa tàu vào kiểm tra, sửa chữa định kỳ; thuận lợi làm các thủ tục đăng ký, đăng kiểm; hỗ trợ sỹ quan thuyền viên được tiếp cận ngay về công nghệ, quy trình vận hành phương tiện.

### **Đề xuất lựa chọn hình thức đầu tư:**

Với các phân tích và đánh giá sơ bộ ưu nhược điểm của các hình thức đầu tư trên, Bảng đánh giá, so sánh các hình thức đầu tư được tổng hợp dưới đây:

<b>TT</b>	<b>Hình thức đầu tư/Tiêu chí đánh giá</b>	<b>Mua tàu cũ từ nước ngoài</b>	<b>Mua tàu cũ trong nước</b>	<b>Mua/đóng mới tàu tại nước ngoài</b>	<b>Đóng mới tàu tại các Nhà máy đóng tàu trong nước</b>
1	Tình trạng, chất lượng của tàu	Công suất thấp, tuổi đời cao, đặc tính kỹ thuật không phù hợp	Công suất thấp, tuổi đời cao, tính năng khai thác hạn chế sau khi đã thu hồi giá trị đầu tư	Chất lượng tàu đã được thị trường khẳng định, độ bền và tuổi thọ tàu, trang thiết bị theo tàu cao	Chủ đầu tư được chủ động lựa chọn về trang thiết bị, thông số kỹ thuật của tàu đóng mới phù hợp với đặc thù khai thác, nên chất lượng tàu đảm bảo theo yêu cầu
2	Trình tự và thủ tục đầu tư	Việc đầu tư kéo dài, gặp nhiều khó khăn, vướng mắc	Có thể rơi vào thế bị động do bên bán có thể thay đổi quyết định bán tàu bởi biến động giá của thị trường	Thuận lợi theo các quy định hiện hành	Thuận lợi, do được hỗ trợ bởi một khung thể chế hiện hành (Luật Đầu tư công, các Nghị định và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan)
3	Xây dựng kế hoạch lựa chọn nhà thầu và hồ sơ mời thầu	Khó khăn, do tiềm ẩn nhiều rủi ro vì không kiểm soát được chất lượng, tình trạng tàu cũ; mặt bằng so sánh không đồng dạng về thông số kỹ thuật, tuổi tàu, giá trị còn lại, xuất xứ đóng, giá bán tàu	Khó khăn, do không kiểm soát được chất lượng, tình trạng tàu cũ, xuất xứ của tàu...	Thuận lợi, do nguồn hàng đã có sẵn để lựa chọn.	Đảm bảo công khai, minh bạch trong xây dựng kế hoạch lựa chọn nhà thầu và hồ sơ mời thầu; trình tự, thủ tục đảm bảo đúng quy định hiện hành
4	Tổng mức đầu tư đầu tư	Thấp hơn tổng mức đầu tư theo hình thức đóng mới tại các Nhà	Thấp hơn tổng mức đầu tư theo hình thức đóng mới tại các Nhà	Cao hơn tổng mức đầu tư theo hình thức đóng mới tại các Nhà máy đóng	



TT	Hình thức đầu tư/Tiêu chí đánh giá	Mua tàu cũ từ nước ngoài	Mua tàu cũ trong nước	Mua/đóng mới tàu tại nước ngoài	Đóng mới tàu tại các Nhà máy đóng tàu trong nước
		máy đóng tàu trong nước	máy đóng tàu trong nước	tàu trong nước từ 25 - 30%.	
5	Chi phí duy tu, sửa chữa và bảo hành	Cao, do tình trạng tàu đã cũ, các trang thiết bị theo tàu dễ hỏng hóc	Cao, do tình trạng tàu đã cũ, các trang thiết bị theo tàu dễ hỏng hóc	Thấp, do chất lượng tàu tốt, trang thiết bị theo tàu có độ bền cao	Thấp, do được ưu đãi về chính sách, giá cả khi đưa tàu vào kiểm tra, sửa chữa định kỳ và chế độ bảo hành được các Nhà máy đóng tàu cam kết
6	Đảm bảo tiến độ, kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện	Khả năng cao không đảm bảo tiến độ	Khả năng cao không đảm bảo tiến độ	Đảm bảo tiến độ	Đảm bảo tiến độ
7	Phù hợp với chủ trương và đảm bảo tính khả thi của dự án	Không phù hợp	Không phù hợp	Chưa phù hợp và thiếu tính khả thi	Phù hợp và đảm bảo tính khả thi.

Như vậy, từ các phân tích, đánh giá và so sánh giữa các hình thức đầu tư; căn cứ vào nguồn lực hiện tại, cùng định hướng phát triển của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng; hình thức đầu tư phù hợp, hiệu quả và khả thi nhất của dự án là đóng mới tàu từ các nhà máy đóng tàu trong nước.

### 3.3. Quy mô đầu tư

Đầu tư đóng mới 01 tàu lai Azimuth có thông số kỹ thuật phù hợp trang bị cho Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng, cụ thể như sau:

\* Loại tàu: Vỏ thép, kết cấu hàn, 02 chân vịt Azimuth quay 360° lắp ở đuôi tàu.

\* Cấp tàu: VRH(200), được thiết kế thỏa mãn Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN21:2015/BGTVT/Sửa đổi 3:2018.

\* **Các thông số cơ bản:**

- Chiều dài lớn nhất: Khoảng 30,0 m;
- Chiều rộng lớn nhất: Khoảng 12,0 m;
- Chiều cao mạn: Khoảng 5,5 m;
- Chiều chìm sâu nhất (tính từ vị trí thấp nhất của xiêm ky đến đường nước thiết kế): (4,5 ÷ 5,5) m;

- Chiều chìm thiết kế (tính từ đường cơ bản đến đường nước thiết kế):  
(3,5 ÷ 4,5) m;
- Máy chính:  $\geq 2 \times 2500$  HP;
- Máy phát điện: Khoảng  $2 \times 200$ HP;
- Lực kéo: (55 ÷ 60) tấn;

*(Các thông số của tàu được tính toán chính xác trong quá trình thiết kế kỹ thuật).*

### **3.4. Giải pháp thực hiện**

#### **3.4.1. Căn cứ lựa chọn phương án kỹ thuật, thiết bị, công nghệ**

##### **a) Xác định nhu cầu trang bị**

Căn cứ chức năng, nhiệm vụ; năng lực hiện có của công ty và tình hình hoạt động kinh doanh, dịch vụ lai dắt những năm qua và dự báo, kế hoạch hoạt động thời gian tới, Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng cần trang bị mới 01 tàu kéo lai dắt có cấu hình, tính năng kỹ thuật phù hợp để bổ sung vào đội tàu kéo lai dắt của công ty nhằm thúc đẩy hiệu quả hơn nữa hoạt động cứu hộ phương tiện vận tải thủy; Lai dắt, đưa tàu cập bến; Trục vớt tàu, thuyền; Hoạt động cứu hộ, cứu nạn ở khu vực cảng và ven biển; đồng thời thực hiện các nhiệm vụ khác khi được giao.

##### **b) Nguồn cung cấp thiết bị, máy móc**

Ngành công nghiệp đóng tàu đã được xây dựng và có quá trình phát triển dài tại Việt Nam. Tàu kéo lai dắt là loại tàu cơ bản, được đóng mới và sử dụng rộng rãi nên không quá phức tạp về kỹ thuật thi công. Vật tư trang bị thiết bị được lựa chọn không phải là loại đặc chủng, dễ khai thác trên thị trường. Hiện nay các hãng cung cấp máy chính, máy phát điện như Caterpillar, Cummins (Mỹ); MAN & BW (Đức- Đan Mạch); Wartsila (Phần Lan); Yanmar, Yamaha (Nhật)... đều có đại diện hoặc văn phòng ở nước ta. Các thông tin về kỹ thuật, các điều kiện về mua bán, bảo hành và khả năng về cung cấp, bảo đảm phụ tùng thay thế là hoàn toàn khả thi. Các thiết bị nghi khí hàng hải là loại thông dụng, có thể mua của các hãng Nhật Bản do có độ bền cao, phù hợp khí hậu nhiệt đới, sử dụng đơn giản và gọn nhẹ. Thép đóng tàu có thể sử dụng loại có xuất xứ Hàn Quốc, Nhật Bản là những loại phổ biến, thông dụng cho các dự án đóng mới tàu thời gian gần đây. Ngoài ra, các công ty trong nước đã chủ động sản xuất được một số trang thiết bị trên tàu như hệ thống tời neo, máy lái, bơm phun nước áp lực cao, hệ trục chân vịt, bánh lái, hệ cửa, móc kéo... sẽ là nguồn cung cấp đáng tin cậy để triển khai thực hiện dự án. Các loại vật tư tiêu hao khai thác như que hàn, dây hàn, đồ dùng sinh hoạt thuyền viên... hoàn toàn có thể khai thác trên thị trường trong nước.



Do đó, điều kiện mua sắm vật tư, thiết bị phục vụ đóng tàu được bảo đảm.

### **c) Tiêu chuẩn thẩm định thiết kế và giám sát an toàn kỹ thuật**

Tàu được thiết kế thỏa mãn Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN21:2015/BGTVT/Sửa đổi 3:2018 đối với tàu kéo cấp không hạn chế và các Quy phạm, Công ước khác có liên quan.

Trong lĩnh vực đóng tàu, Cục Đăng kiểm Việt Nam (Vietnam Register - VR) đã thực hiện xét duyệt hồ sơ thiết kế và giám sát đăng kiểm, phân cấp tàu thuyền trong nhiều năm qua. Hiện nay, Cục Đăng kiểm Việt Nam có 24 Chi cục thực hiện kiểm tra kỹ thuật an toàn phương tiện thủy và công trình biển; có hệ thống 140 Trung tâm/Trạm đăng kiểm kiểm tra kỹ thuật an toàn phương tiện cơ giới đường bộ. Về cơ cấu, tổ chức, Đăng kiểm Việt Nam có khoảng 1300 cán bộ, công nhân viên, trong đó có hơn 1000 cán bộ kỹ thuật có trình độ cao đẳng và đại học, khoảng 100 cán bộ có trình độ trên đại học. Đăng kiểm Việt Nam là thành viên của Hiệp hội đăng kiểm Châu Á (ACS), Tổ chức OTHK, CITA và có mối quan hệ hợp tác song phương với tất cả các thành viên của Hiệp hội phân cấp Quốc tế IACS trên cơ sở những thoả thuận đã ký.

Mục tiêu Chất lượng của Cục Đăng kiểm Việt Nam là phục vụ lợi ích công cộng và nhu cầu của khách hàng, góp phần bảo đảm an toàn sinh mạng con người, tài sản và môi trường thiên nhiên, thông qua công tác xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn và kiểm tra, giám sát kỹ thuật khi thiết kế, đóng mới, cũng như trong suốt quá trình khai thác các phương tiện đường thủy, đường bộ, đường sắt và công trình biển. Do đó, Cục Đăng kiểm Việt Nam hoàn toàn đủ năng lực xét duyệt và giám sát đăng kiểm trong quá trình đóng mới tàu kéo lai dặt thuộc dự án.

#### **3.4.2. Phương án mua sắm, cung cấp vật tư, thiết bị trên tàu**

Quá trình mua sắm tuân thủ đúng theo các quy định về đấu thầu, lựa chọn nhà thầu cung cấp.

Nhà thầu thi công đóng tàu chủ động mua sắm, cung cấp vật tư, trang thiết bị phục vụ đóng tàu để đảm bảo chất lượng và tiến độ.

Các hạng mục vật tư, trang thiết bị, máy móc phục vụ thi công đóng mới các tàu được lựa chọn mới 100%, có chứng chỉ chất lượng, xuất xứ từ các nước uy tín trên thế giới, được chế tạo theo các công nghệ tiên tiến, có tính năng, thông số kỹ thuật, chất lượng tốt đúng theo thiết kế và điều kiện khai thác, sử dụng tàu.

Các hạng mục mua sắm có quy mô lớn, phức tạp (máy chính, máy phát, hệ trục, chân vịt,...) được triển khai ký kết hợp đồng sớm để đảm bảo các vật tư, trang

thiết bị được cung cấp kịp thời, tránh tình trạng thiếu vật tư, thiết bị phải chờ đợi, ảnh hưởng đến tiến độ thi công đóng mới tàu.

### **3.4.3. Phương án công nghệ**

Việc lựa chọn phương án kỹ thuật và công nghệ đóng mới tàu kéo lai dặt cho Công ty cổ phần Lai dặt và Vận tải Cảng Hải Phòng xuất phát từ năng lực thiết kế, giám sát thi công, trình độ công nghệ và năng lực thi công đóng mới tàu của các Nhà máy đóng tàu. Cùng với việc phát triển khoa học công nghệ đặc biệt trong lĩnh vực mô phỏng và công nghệ thông tin, việc giải quyết các bài toán thiết kế để đáp ứng các yêu cầu nhiệm vụ thư không còn là vấn đề quá phức tạp. Việc triển khai từ thiết kế kỹ thuật đến thiết kế thi công được thực hiện theo chu trình kín trên các phần mềm chuyên dùng, vừa đảm bảo tính đồng bộ, vừa tiết kiệm được vật tư trong thi công.

#### **Phương án thi công đóng tàu bằng liên kết các chi tiết**

Đây là phương án đóng ngửa và được triển khai với toàn bộ con tàu cùng một lúc, hệ thống bệ khuôn được gia công chắc chắn với toà bộ kích thước của con tàu. Hệ thống kết cấu được triển khai gia công các chi tiết gồm các cơ cấu ngang và cơ cấu dọc: đà ngang, sống dọc đáy, sườn, sống mạn, xà ngang boong, sống dọc boong. Sau khi cân chỉnh các trị số về kích thước sườn thực, khoảng cách các chi tiết cơ cấu, kích thước chiều ngang, chiều dọc và chiều cao tàu các chi tiết được hàn lại với nhau bằng các mã và các cơ cấu đáy được hàn với tôn đáy để cố định và giữ hệ thống kết cấu. Các tấm tôn mạn, tôn boong được gia công theo độ cong của tuyến hình, vát mép theo tiêu chuẩn và được lắp ráp theo thứ tự từ dưới lên trên. Sau khi hoàn thiện kết cấu và tôn của dàn mạn, vách ngang, dàn boong và dàn đáy sẽ tiến hành lắp đặt hệ thống thiết bị.

Đây là phương án thi công đóng mới đơn giản, dễ thực hiện, tuy nhiên với phương án đóng tàu bằng liên kết các chi tiết không phải là phương án tiên tiến hiện nay, chỉ phù hợp với đóng những tàu có kích thước nhỏ, có các hệ thống đơn giản, quá trình gia công chi tiết không tiết kiệm được vật tư, không tận dụng được mặt bằng và sẽ kéo dài về tiến độ. Sử dụng phương án này sẽ có những sai số lớn về vị trí các chi tiết và sẽ có nhiều biến dạng dư cho thân vỏ tàu gây ra những ứng suất cục bộ không có lợi về độ bền chi tiết kết cấu.

#### **Phương án thi công đóng tàu bằng ghép nối các tổng đoạn**

Đây là phương pháp đóng tàu tiên tiến và đang được áp dụng rộng rãi đặc biệt là các tàu có kích thước lớn, có độ phức tạp cao về các hệ thống. Toàn bộ thân tàu được phân chia thành các tổng đoạn phù hợp với năng lực công nghệ và các tổng đoạn được đóng theo phương pháp đóng úp và được cầu lật sau khi hoàn thiện



phần kết cấu. Các hệ thống thiết bị thuộc các tổng đoạn và các đường ống cơ bản được lắp đặt cùng với mỗi tổng đoạn. Quá trình ghép nối các tổng đoạn thì thông thường tổng đoạn có buồng máy sẽ được lựa chọn là tổng đoạn chuẩn và được đấu nối theo qui trình công nghệ. Sau khi ghép nối toàn bộ các tổng đoạn với nhau thì cơ bản phần lắp ráp toàn bộ con tàu cũng đã tương đối hoàn thiện.

Đây là phương án đóng mới tàu ưu việt, tiết kiệm được khá nhiều vật tư, vật liệu đóng tàu đồng thời hạn chế được những sai số trong đóng mới. Một điều thuận lợi nữa là phương án này sẽ tận dụng được mặt bằng thi công của cơ sở đóng tàu, từ đó sẽ đẩy nhanh được tiến độ thi công.

#### **3.4.4. Lựa chọn phương án công nghệ đóng mới tàu lai Azimuth**

Để đảm bảo yêu cầu về độ chính xác trong gia công, chế tạo, lắp ráp các chi tiết, cụm chi tiết, tàu lai Azimuth được thi công đóng bằng ghép nối các tổng đoạn. Thân chính được triển khai theo phương án đóng úp. Cabin triển khai theo phương án đóng ngửa. Sau đó, tiến hành cẩu lật thân chính, căn chỉnh kiểm tra và đấu nối cabin vào thân chính đồng thời bắt đầu lắp đặt các trang thiết bị lên tàu. Triển khai theo phương án công nghệ như trên có một số ưu điểm như sau:

- Đảm bảo độ chính xác trong lắp đặt, căn chỉnh máy chính;
- Rút ngắn chu kỳ sản xuất, giảm khối lượng ngày công.

Hiện nay, các nhà máy đóng tàu có mặt bằng thi công rộng rãi, được trang bị hệ thống trang thiết bị đồng bộ, hiện đại đảm bảo khả năng đóng các tổng đoạn có khối lượng lên đến hàng chục tấn. Các nhà máy được trang bị các phần mềm triển khai thiết kế thi công chuyên dụng, vừa đảm bảo tính đồng bộ, vừa tiết kiệm được vật tư trong thi công. Do đó, các nhà máy đóng tàu hoàn toàn có thể triển khai đóng mới tàu lai Azimuth theo phương án ghép nối các tổng đoạn.

## Chương 4

### Tiến độ thực hiện, hình thức quản lý dự án

#### 4.1. Tiến độ thực hiện dự án

##### 4.1.1 Dự kiến tiến độ thực hiện các thủ tục đầu tư

Dự kiến tiến độ thực hiện các thủ tục đầu tư từ quý I/2023 đến quý IV/2023. Các nội dung công việc bao gồm: Lập, trình phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án; Lập, trình phê duyệt Thiết kế kỹ thuật - Tổng dự toán; Xây dựng kế hoạch đấu thầu và lựa chọn nhà thầu các gói thầu thi công.

##### 4.1.2 Dự kiến tiến độ đóng tàu

Tổng thời gian thực hiện đóng mới tàu từ 15-18 tháng kể từ khi ký hợp đồng đóng tàu (dự kiến từ quý IV/2023 đến quý II/2025).

TT	Hạng mục	Thời gian	Địa điểm	Ghi chú
I	Thiết kế công nghệ	Tháng thứ 1	Nhà máy đóng tàu	
II	Mua sắm vật tư, thiết bị	Tháng thứ 1	Nhà máy đóng tàu	
III	Thi công đóng mới tàu			
1	Thi công tổng đoạn chuẩn	Tháng thứ 3	Nhà máy đóng tàu	
2	Thi công các tổng đoạn còn lại phần thân tàu (mũi, đuôi)	Tháng thứ 5	Nhà máy đóng tàu	
3	Thi công các tổng đoạn phần thượng tầng, ca bin	Tháng thứ 7	Nhà máy đóng tàu	
4	Đấu nối, hàn hoàn thiện các tổng đoạn	Tháng thứ 9	Nhà máy đóng tàu	
5	Lắp đặt các thiết bị, nội thất	Tháng thứ 11	Nhà máy đóng tàu	
6	Hạ thủy, hoàn thiện	Tháng thứ 13	Nhà máy đóng tàu	
7	Thử nghiệm thu, huấn luyện kíp tàu	Tháng thứ 15	Nhà máy đóng tàu	
8	Bàn giao tàu	Tháng thứ 17-18	Nhà máy đóng tàu	



### 4.1.3 Tiến độ cấp vốn

Tổng nguồn vốn đầu tư (làm tròn): 135,4 tỷ đồng, trong đó:

- Năm 2023: 2,4 tỷ đồng;
- Năm 2024: 95 tỷ đồng;
- Năm 2025: 38 tỷ đồng.

Tiến độ cấp vốn được đề xuất trên cơ sở thời gian thực hiện dự án và tiến độ triển khai các hạng mục thi công đóng mới tàu. Theo đó, tập trung cấp vốn trong năm 2024 - 2025 để triển khai các gói thầu, tổ chức mua sắm các vật tư trang thiết bị phục vụ thi công đóng mới tàu theo đúng tiến độ đề ra.

### 4.2. Hình thức quản lý dự án

Theo quy định của pháp luật hiện hành, căn cứ quy mô, tính chất, nguồn vốn sử dụng và đảm bảo phù hợp với yêu cầu quản lý và điều kiện cụ thể của dự án đầu tư đóng mới tàu, có thể áp dụng một trong các hình thức tổ chức quản lý dự án sau: Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng một dự án; Chủ đầu tư tổ chức thực hiện quản lý dự án; Thuê tư vấn quản lý dự án đầu tư xây dựng. Theo đó:

Mô hình tổ chức “Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng một dự án” là mô hình tổ chức quản lý các dự án có tính chất đặc thù, riêng biệt áp dụng cho những dự án quy mô lớn, tính chất kỹ thuật phức tạp, theo đó Chủ đầu tư thành lập Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng một dự án để tổ chức quản lý. Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng một dự án là tổ chức trực thuộc chủ đầu tư, được sử dụng con dấu riêng, được mở tài khoản tại kho bạc nhà nước hoặc ngân hàng thương mại theo quy định để thực hiện các nhiệm vụ quản lý dự án được chủ đầu tư giao; chịu trách nhiệm trước pháp luật và chủ đầu tư về hoạt động quản lý dự án của mình. Giám đốc quản lý dự án của Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng một dự án là một pháp nhân độc lập, có năng lực, phải có đủ điều kiện năng lực theo quy định tại của pháp luật sẽ là người quản lý, điều hành và chịu trách nhiệm trước pháp luật về toàn bộ quá trình thực hiện dự án; các cá nhân tham phụ trách các lĩnh vực chuyên môn phải có chứng chỉ hành nghề, có hạng phù hợp với nhóm dự án và công việc đảm nhận.

Mô hình “Chủ đầu tư tổ chức thực hiện quản lý dự án” là hình thức tổ chức quản lý mà Chủ đầu tư sử dụng tư cách pháp nhân của mình và bộ máy chuyên môn trực thuộc có đủ điều kiện, năng lực để tổ chức quản lý dự án đầu tư. Hình thức chủ đầu tư tự tổ chức thực hiện dự án thường được áp dụng và phù hợp cho các dự án thuộc lĩnh vực chuyên môn của chủ đầu tư, đồng thời chủ đầu tư có đủ năng lực và kinh nghiệm để quản lý dự án. Giám đốc quản lý dự án phải có đủ

điều kiện năng lực theo quy định tại của pháp luật, đồng thời các cá nhân tham gia quản lý dự án làm việc theo chế độ chuyên trách hoặc kiêm nhiệm theo quyết định của chủ đầu tư và phải có chuyên môn nghiệp vụ phù hợp với yêu cầu công việc đảm nhận.

Mô hình “Thuê tư vấn quản lý dự án đầu tư” là hình thức tổ chức quản lý dự án mà Chủ đầu tư giao cho Tổ chức tư vấn quản lý dự án chuyên nghiệp, có năng lực kinh nghiệm và chuyên môn để đảm nhận thực hiện một phần hoặc toàn bộ các nội dung quản lý dự án và chịu trách nhiệm trước pháp luật, chủ đầu tư đối với công việc thực hiện quản lý dự án theo hợp đồng ký kết với chủ đầu tư.

Căn cứ quy mô, tính chất của Dự án, cùng với năng lực, kinh nghiệm, nhân sự và tính chất công việc của mình, Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng đề xuất hình thức quản lý dự án theo mô hình “Thuê tư vấn quản lý dự án đầu tư” trên cơ sở tuân thủ đúng quy định của pháp luật về công tác lựa chọn nhà thầu, đảm bảo tính cạnh tranh, công bằng, minh bạch và chuyên nghiệp. Theo đó, đơn vị tư vấn quản lý dự án được thuê sẽ tuân thủ thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của Ban quản lý dự án theo đúng các quy định của pháp luật hiện hành.



## **Chương 5**

### **Đánh giá tác động môi trường**

#### **5.1. Luật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường**

Do nhiều thập kỷ, việc phát triển kinh tế có phần thiên về chiều rộng, dựa vào khai thác tài nguyên thiên nhiên, trong khi lại thiếu quy hoạch bài bản, các nhà máy, khu công nghiệp với số lượng ngày càng nhiều, dẫn đến nguồn tài nguyên ngày càng cạn kiệt, môi trường bị ô nhiễm, suy thoái ở nhiều nơi,... đã ảnh hưởng xấu đến đời sống của con người và sự phát triển bền vững của đất nước. Thực tiễn này đặt ra nhu cầu phát triển kinh tế phải kết hợp chặt chẽ, hài hòa với phát triển xã hội và bảo vệ môi trường.

Đảng và Nhà nước ta có nhiều chủ trương về bảo vệ môi trường thể hiện trong các Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VI đến Đại hội XIII; trong Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa xã hội năm 1991, sửa đổi, bổ sung năm 2011; trong các Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 1991 - 2000, 2001 - 2010, 2011 - 2020, 2021 - 2030; Chỉ thị số 36-CT/TW, ngày 25-6-1998, của Bộ Chính trị “Về tăng cường công tác bảo vệ môi trường trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước”; Nghị quyết số 41-NQ/TW của Bộ Chính trị, ngày 15-11-2004, “Về bảo vệ môi trường trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước”; Nghị quyết số 24-NQ/TW, ngày 3-6-2013, của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI “Về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường”... Quan điểm xuyên suốt của Đảng từ năm 1991 đến nay là thúc đẩy thực hiện phát triển bền vững; thực hiện sản xuất và tiêu dùng bền vững; từng bước phát triển năng lượng sạch, sản xuất sạch, tiêu dùng sạch. Trong đó, Đảng nhấn mạnh trách nhiệm của tất cả các chủ thể trong bảo vệ môi trường (từ hệ thống chính trị đến toàn xã hội, mọi công dân). Chú trọng kiểm soát ô nhiễm môi trường; khai thác sử dụng tiết kiệm, hợp lý, hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường sinh thái. Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu... Về cơ bản, các quan điểm này có sự phát triển qua từng giai đoạn và được thể chế vào các quy định của pháp luật.

Luật Bảo vệ môi trường năm 1993 đến Luật Bảo vệ môi trường năm 2005, Luật Bảo vệ môi trường năm 2014 và nay là Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 cũng thể hiện sự chuyển hóa rõ rệt quan điểm bảo vệ môi trường, từ việc quy định chung ban đầu về bảo vệ môi trường qua các lần sửa đổi, thay thế, Nhà nước đã thể chế các quan điểm về chủ động kiểm soát ô nhiễm môi trường; tăng cường vai trò của Nhà nước, cộng đồng trong bảo vệ môi trường; bổ sung nguyên tắc bảo đảm phát triển bền vững, nguyên tắc bảo đảm quyền được sống trong môi trường trong lành và chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu.

Đồng thời, Bộ Tài nguyên và Môi trường cũng đã ban hành nhiều bộ Quy chuẩn, tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường: Bộ tiêu chuẩn, quy chuẩn Việt Nam về nước thải; Bộ quy chuẩn Việt Nam về không khí, khí thải và tiếng ồn; Bộ quy chuẩn Việt Nam về giới hạn ô nhiễm trong bùn, đất & chất thải nguy hại; Bộ Quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam về chất lượng nguồn nước; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với phế liệu làm nguyên liệu sản xuất

Như vậy, dự án đóng mới tàu lai Azimuth sẽ được đảm bảo theo Luật bảo vệ môi trường năm 2020 và các Quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành.

## **5.2. Các tác động môi trường của dự án**

### **5.2.1. Trong quá trình đóng tàu, lắp đặt trang thiết bị các loại**

Trong quá trình này tác động tiêu cực đến môi trường chủ yếu là do các yếu tố:

- Tiếng ồn từ các thiết bị công nghệ trong hoạt động sản xuất;
- Khí xả từ các thiết bị công nghệ trong sản xuất, từ công tác làm sạch sơ chế tôn hoặc làm sạch phân đoạn, tổng đoạn thân tàu; sơn trong các giai đoạn đóng tàu gây ô nhiễm không khí;
- Dầu mỡ, nước thải và rác thải công nghiệp trong quá trình thi công và các hoạt động khác của người lao động.

### **5.2.2. Trong quá trình khai thác, sử dụng tàu và trang thiết bị các loại**

Tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình khai thác tàu gồm:

- Tiếng ồn do máy chính, máy phát điện và các thiết bị khác trên tàu;
- Khí xả các máy chính, máy phát gây ô nhiễm không khí;
- Dầu mỡ phế thải, nước la canh buồng máy có lẫn dầu gây ô nhiễm nước;
- Rác thải sinh hoạt và nước thải sinh hoạt của thuyền viên trên tàu.

## **5.3. Biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực của dự án đến môi trường**

### **5.3.1. Trong quá trình đóng tàu, lắp đặt trang thiết bị các loại**

Quá trình đóng tàu tại nhà máy tuân thủ các yêu cầu bảo vệ môi trường áp dụng cho các cơ sở sản xuất công nghiệp. Hiện nay, các nhà máy đóng tàu áp dụng nhiều biện pháp nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình đóng mới sửa chữa tàu như:

- Lựa chọn các vật tư, thiết bị an toàn, thân thiện với môi trường trong quá trình thi công đóng mới tàu. Vật tư, thiết bị công nghệ lắp lên tàu được đóng thùng



chuyển đến nhà máy và các thùng này phải được thu gom, phân loại để tái sử dụng hoặc tiêu hủy theo quy định;

- Máy móc, thiết bị vận hành có tiếng ồn cao được đặt trong nhà xưởng cách âm, hạn chế độ ồn phát ra ảnh hưởng đến khu dân cư. Riêng các nhà xưởng có hệ thống khí thải như nhà xử lý tôn, nhà phun bi, nhà đặt máy phát điện được lắp đặt ống giảm thanh. Hệ thống quạt thông gió trong nhà máy lắp đặt thêm thiết bị tiêu âm để giảm tiếng ồn lan truyền trong đường ống;

- Rác thải trong quá trình đóng tàu được phân loại thành 03 nhóm: rác thải rắn, rác thải tái chế và rác thải nguy hại; sau đó được xử lý theo quy trình phù hợp, đảm bảo không gây nguy hại đến môi trường;

- Quá trình làm sạch rỉ và sơn sẽ được thực hiện trong phân xưởng kín, che chắn kỹ để không gây ô nhiễm ra môi trường xung quanh;

- Sơn vỏ tàu là sơn tàu biển, thỏa mãn các yêu cầu của công ước quốc tế, không gây ảnh hưởng đến môi trường xung quanh;

- Nước thải trong quá trình thi công và các hoạt động khác của người lao động được thu gom, xử lý thỏa mãn các tiêu chuẩn quy định trước khi thải ra môi trường;

- Bố trí hệ thống cây xanh quanh đơn vị để ngăn chặn, hấp thu tiếng ồn, khói bụi...phát tán ra môi trường;

- Trang bị cho người lao động tiếp xúc trực tiếp với tiếng ồn nút tai chống ồn và chụp bịt tai chống ồn;

- Tổ chức Ban (Đội) An toàn thường xuyên kiểm tra, đôn đốc các cá nhân và đơn vị chấp hành nghiêm các quy định về bảo vệ môi trường; xử lý nghiêm cá nhân nào cố tình vi phạm.

### **5.3.2. Trong quá trình khai thác, sử dụng tàu và trang thiết bị các loại**

Kíp tàu được đào tạo, huấn luyện để nâng cao trình độ khai thác sử dụng; sửa chữa, bảo dưỡng kịp thời các trang thiết bị giảm âm, vận hành máy hợp lý để ít gây ra tiếng ồn. Các động cơ diesel (máy chính, máy phát điện) trên tàu được thiết kế, lựa chọn là loại có giấy chứng nhận về ngăn ngừa ô nhiễm khí xả. Do đó, quá trình vận hành không ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường.

Dầu mỡ, phế thải trong quá trình khai thác, sử dụng tàu và các trang thiết bị không xả trực tiếp ra sông, biển. Theo đó, nước có lẫn dầu được gom vào két gom nước đáy tàu, sau đó đưa lên bờ xử lý hoặc xử lý qua bích nổi lên mặt boong hoặc bằng máy phân ly nước đáy tàu. Bộ xử lý của máy phân ly nước đáy tàu đảm bảo nước thải ra ngoài môi trường có hàm lượng dầu thấp hơn giá trị cho phép.

Tương tự, nước thải sinh hoạt được gom vào két thải, sau đó hút lên bờ để xử lý hoặc thải ra vùng biển cho phép. Ngoài ra, thường xuyên sửa chữa bảo dưỡng trang thiết bị lọc, xử lý cặn bản và dầu mỡ thải, đảm bảo các thiết bị hoạt động đúng yêu cầu kỹ thuật.

### **5.3.3. Biện pháp phòng chống cháy nổ**

Nhà máy đóng tàu thực hiện đúng quy định về phòng cháy, chữa cháy trong cơ sở sản xuất công nghiệp. Một số biện pháp được áp dụng hiện nay gồm có:

- Trước hàn cắt các khoang, két và khu vực có nồng độ chất dễ cháy nổ cao như két dầu, két kín cần đăng ký lên Ban (Đội) An toàn trước khi thực hiện ít nhất 04 giờ để tổ chức kiểm tra các điều kiện an toàn phòng chống cháy nổ. Két chứa xăng dầu, buồng máy phải được kiểm tra nồng độ hơi xăng dầu và được vệ sinh sạch sẽ, thông gió thoáng mát mới được hàn cắt;

- Chuẩn bị đầy đủ trang thiết bị phục vụ công tác phòng chống cháy nổ như vòi rồng, thùng nước, bình cứu hoả; thường xuyên kiểm tra hoạt động và bổ sung định kỳ theo đúng quy định;

- Cấm hút thuốc trong khi làm việc trong nhà xưởng, trên tàu và những nơi có nguy cơ khác;

- Nơi làm việc, kho cất giữ vật tư, trang thiết bị phải được sắp xếp gọn gàng ngăn nắp, vệ sinh sạch sẽ, thông thoáng và đủ ánh sáng theo tiêu chuẩn ISO và 5S;

- Khi có đám cháy xảy ra người nào phát hiện sớm phải có trách nhiệm thông báo cho mọi người bằng các hình thức như tiếng kêu gọi, đánh keng loan báo để mọi người cùng tham gia chữa cháy;

- Thông gió, chiếu sáng (bằng loại đèn phòng nổ nếu cần) các khu vực làm việc;

- Khi làm việc ở khu vực ca bin trên tàu (nếu khu vực làm việc có đóng nội thất, xốp cách nhiệt, và các chất dễ cháy nổ khác thì phải được tháo dỡ dọn vệ sinh sạch sẽ và báo kiểm tra mới được thực hiện;

- Các đơn vị và cá nhân khi đưa máy móc, thiết bị lên tàu phải tổ chức lắp đặt ngay hoặc đưa vào vị trí an toàn kê chèn chắc chắn, chằng chống che đậy và chống cháy nổ va đập làm hỏng thiết bị máy móc;

- Tổ chức che chắn không để cắt hơi xỉ hàn hoặc sơn rơi vào gây ra cháy nổ hoặc hỏng hóc thiết bị máy móc;

- Các khu vực công cộng, khu vực sản xuất phải trang bị các thiết bị, nội



quy định về phòng, chống cháy nổ.

Chủ đầu tư thường xuyên kiểm tra các biện pháp bảo vệ, công tác đảm bảo an toàn, phòng, chống cháy nổ cho người lao động của Nhà thầu thi công.

Trong quá trình khai thác sử dụng tàu và trang thiết bị các loại, vẫn có nguy cơ xảy ra cháy nổ do chập cháy điện, sử dụng vận hành trang thiết bị không đúng cách, không thực hiện trực ca nghiêm túc...

Do đó, đối với kíp vận hành tàu, Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng thường xuyên tổ chức quán triệt, định kỳ tập huấn cho thuyền viên các quy định về phòng, chống cháy nổ trên tàu; kiểm tra các thiết bị và những nơi có nguy cơ cháy nổ cao; định kỳ kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống phòng, chống cháy nổ trên tàu.

Tàu được trang bị hệ thống dập cháy buồng máy bằng CO<sub>2</sub>, hệ thống dập cháy bằng nước với khoảng 5-6 họng phun đảm bảo xử lý các tình huống cháy nổ có thể xảy ra.

Ngoài ra, tàu còn trang bị các bình cứu hỏa xách tay bố trí trong buồng máy, hành lang đi lại,...sẵn sàng sử dụng khi cần.

## **Chương 6**

### **Nguồn vốn và tổng mức đầu tư của dự án**

#### **6.1. Nguồn vốn đầu tư**

- Vốn tự có và vốn tự huy động: tối thiểu 50% tổng mức đầu tư (bao gồm: Quỹ đầu tư phát triển sản xuất, khấu hao để lại hàng năm, tăng vốn điều lệ của Công ty...);

- Vốn vay các tổ chức tín dụng tối đa 50% tổng mức đầu tư.

#### **6.2. Tổng hợp tổng mức đầu tư**

##### **6.2.1. Những căn cứ để tính toán tổng mức đầu tư của dự án**

Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ Quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;

Quyết định số 648/QĐ-BCT ngày 20/3/2019 của Bộ Công thương về điều chỉnh mức giá bán lẻ điện bình quân và quy định giá bán điện;

Thông tư số 209/2016/TT-BTC ngày 10/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định dự án đầu tư xây dựng, phí thẩm định thiết kế cơ sở;

Thông tư số 210/2016/TT-BTC ngày 10/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định thiết kế kỹ thuật, phí thẩm định dự toán xây dựng;

Thông tư số 234/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính ban hành ngày 11/11/2016 về việc Quy định về giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và chất lượng tàu biển, cộng trình biển; sản phẩm công nghiệp lắp đặt trên tàu biển, công trình;

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải Ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;

Thông tư số 45/2018/TT-BTC ngày 07/5/2018 của Bộ Tài chính Hướng dẫn chế độ quản lý, tính hao mòn, khấu hao tài sản cố định tại cơ quan, tổ chức,



đơn vị và tài sản cố định do Nhà nước giao cho doanh nghiệp quản lý không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp;

Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng Hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng Ban hành định mức xây dựng;

Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn phương pháp xác định các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật và đo bóc khối lượng công trình;

Nghị định số 99/2021/NĐ-CP ngày 11/11/2021 của Chính phủ Quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán dự án sử dụng vốn đầu tư công.

### **6.2.2. Tính toán tổng mức đầu tư cho dự án**

Tổng mức đầu tư cho dự án là: 135.370.162.756 (Bằng chữ: Một trăm ba mươi lăm tỷ, ba trăm bảy mươi triệu, một trăm sáu mươi hai nghìn, bảy trăm năm mươi sáu đồng). Trong đó:

- Chi phí đóng mới tàu: 115.828.542.756 đồng;
- Chi phí quản lý, chi phí tư vấn và chi phí khác: 8.837.799.726 đồng;
- Chi phí lãi vay cho quá trình đóng tàu: 6.761.000.000 đồng
- Chi phí dự phòng: 3.942.820.274 đồng.

Chi phí đóng mới tàu như trên được xây dựng dựa trên các thông số cơ bản, hồ sơ thiết kế sơ bộ tàu và đơn giá vật tư, trang thiết bị có cùng thông số kỹ thuật của một số dự án đóng mới tàu kéo lai dặt có quy mô tương đương gần đây.

Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư được tính toán theo Thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng. Trong đó, chi phí lập thiết kế kỹ thuật - tổng dự toán áp dụng cho thiết kế 3 bước (thiết kế sơ bộ, thiết kế kỹ thuật và thiết kế thi công).

Một số chi phí khác được tính toán theo các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành hoặc tạm tính theo các dự án đóng tàu tương tự gần đây.

*(Chi tiết Tổng mức đầu tư tại Phụ lục II kèm theo).*

## **Chương 7**

### **Tính hiệu quả và tính khả thi của dự án**

#### **7.1. Hiệu quả đầu tư**

##### **7.1.1. Đối với Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

Việc triển khai Dự án có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với Công ty vào thời điểm hiện nay, cụ thể:

- Nâng cao năng lực lai dất các tàu biển trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng;

- Nâng cao năng lực lai kéo các Phương tiện bị hạn chế khả năng điều động, các Phương tiện bị sự cố, các Phương tiện đóng mới của các Nhà máy đóng tàu ...

- Nâng cao năng lực trực ứng cứu các Phương tiện, kết hợp tham gia chữa cháy cứu hộ ở khu vực ven biển, khu vực cảng nước sâu;

- Thực hiện các hoạt động khác theo nhu cầu của khách hàng;

- Nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo uy tín với khách hàng, giúp doanh thu của công ty tăng trưởng.

##### **7.1.2. Đối với kinh tế - xã hội**

- Về kinh tế: Dự án hình thành sẽ kịp thời đáp ứng nhu cầu của các ngành vận tải biển, dịch vụ logistics, ngành đóng tàu và các ngành nghề kinh tế khác trong xu thế xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam đang tăng cao là nền tảng giúp phát triển, thúc đẩy sản xuất của các ngành, mở ra thị trường lớn cho lĩnh vực kinh doanh trong nước. Đồng thời, nó tạo điều kiện hình thành và phát triển những ngành mới;

- Về xã hội: Mở ra cơ hội việc làm, đáp ứng nhu cầu tìm việc của nhiều người trong thời gian vừa qua. Từ đó, dự án đã giải quyết được các vấn đề nhức nhối của xã hội như thất nghiệp, đói nghèo, nhằm tạo ra xu hướng hoàn toàn mới cho người dân trong học tập và làm việc.

##### **7.1.3. Ảnh hưởng của dự án về kỹ thuật và công nghệ**

- Đào tạo được đội ngũ cán bộ kỹ thuật, công nhân lành nghề phát triển và tích lũy được kinh nghiệm trong ngành đóng tàu với yêu cầu công nghệ cao. Đồng thời phát huy khả năng ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật trong lĩnh vực công nghiệp đóng tàu để tiếp nhận công nghệ mới, năng lực triển khai thiết kế kỹ thuật cũng như thiết kế thi công cho cán bộ của cơ quan tư vấn và đơn vị thi công;

- Làm cơ sở để xây dựng ngành công nghiệp đóng tàu phát triển mạnh về số lượng và chất lượng, từng bước hòa nhập và cạnh tranh với các hãng đóng tàu nước ngoài. Điều này hoàn toàn phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước về công nghiệp hóa, hiện đại hóa và giảm chi phí ngoại tệ, nâng cao ý chí tự lực tự cường đối với ngành đóng tàu trong nước.

#### **7.1.4. Đánh giá về phát triển bền vững**

- Bền vững về môi trường: Dự án không gây tác động xấu đến môi trường trong quá trình thi công cũng như trong giai đoạn vận hành do đã thực hiện các biện pháp giảm thiểu tác động đến môi trường. Quá trình đóng tàu được thực hiện tại các khu vực quy định riêng của đơn vị thi công kèm theo đó là hệ thống xử lý như đã phân tích ở Chương 4, đồng thời có các biện pháp nâng cao trình độ nhận thức của kíp tàu về sử dụng các thiết bị xử lý chất xả thải ra môi trường trong quá trình khai thác, vận hành;

- Bền vững về kỹ thuật: Các vật tư, trang thiết bị của tàu được lựa chọn theo các công nghệ mới từ các nhà cung cấp có uy tín trên thế giới; tàu được thiết kế, giám sát thi công theo tiêu chuẩn của cơ quan Đăng kiểm, nhà máy đóng tàu đã từng đóng các loại tàu hiện đại cho các tập đoàn lớn nên đã được thẩm định đánh giá về quản lý và năng lực công nghệ, có đầy đủ các trang thiết bị công nghệ gia công đóng tàu theo tiêu chuẩn. Các trang thiết bị đảm bảo thời gian khấu hao tối thiểu theo các văn bản pháp quy, đảm bảo rằng quá trình vận hành sẽ đáp ứng các yêu cầu về an toàn. Kíp tàu được đào tạo cơ bản, đã có kinh nghiệm điều động tàu. Những phân tích nêu trên, đảm bảo rằng con tàu sẽ được đóng theo đúng thiết kế và tiêu chuẩn, được khai thác an toàn và đảm bảo thông số kỹ thuật đã đề ra;

- Bền vững về thể chế và tổ chức: Dự án được hỗ trợ bởi một khung thể chế hiện hành (Luật Đầu tư công, các Nghị định và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan), do Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng là chủ đầu tư sẽ thực hiện dự án một cách có tổ chức chặt chẽ theo quy định của pháp luật, quản lý và khai thác sử dụng dự án một cách hiệu quả;

- Bền vững về xã hội: Dự án bảo đảm được các quy định về khuyến khích sử dụng hàng hóa được sản xuất trong nước, tạo công ăn việc làm cho xã hội, đặc biệt là đội ngũ cán bộ công nhân của các nhà máy đóng tàu. Dự án được triển khai thực hiện sẽ phát huy nội lực, duy trì và phát triển năng lực của khối các nhà máy đóng tàu.

#### **7.1.5. Khả năng thu hồi vốn**

Để đánh giá cụ thể tính hiệu quả của dự án và khả năng thu hồi vốn, phương pháp tính thời gian hoàn vốn được áp dụng dựa trên tổng mức đầu tư tàu lai Azimuth, các chi phí vận hành và doanh thu dự kiến của tàu hoạt động khai thác trong vòng 20 năm (2025-2044).



### 7.1.5.1. Tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư của dự án là 135.370.162.756 đồng, trong đó vốn vay ngân hàng chiếm 50% tổng mức đầu tư với lãi suất 12%/năm, thời gian vay trong 10 năm.

### 7.1.5.2. Phương án doanh thu dự kiến

#### a. Cơ sở của việc dự kiến, tính toán

- Về lượt tàu lớn đến và rời cảng:

+ *Tham khảo cảng HICT:*

Cảng HICT ra đời vào ngày 13/5/2018. Thống kê lượt tàu lớn đến và rời cảng từ 2018 đến 2022, như sau:

Chỉ tiêu/năm	2018	2019	2020	2021	2022
Sản lượng (TEU)	100.000	400.000	600.000	850.000	1.100.000
Sản lượng bình quân (TEU)	33.333	33.333	50.000	70.833	91.667
Số lượt tàu lớn ra vào	121	305	384	360	495
Số lượt tàu bình quân/tháng	17	25	32	30	41

+ *Tham khảo theo dự kiến sản lượng hàng hóa thông qua bến số 3, bến số 4 cảng Hải Phòng*

Cảng Hải Phòng dự kiến đưa bến số 3 vào khai thác từ Quý 4/2024 và bến số 4 vào khai thác từ Quý 1/2025; trên cơ sở dự tính của tư vấn về sản lượng hàng hóa thông qua từ năm 2024 đến năm 2028, tăng trưởng bình quân mỗi năm là 35%. Cụ thể, sản lượng hàng hóa (TEU) thông qua bến số 3 và bến số 4 theo bảng dưới đây:

Chỉ tiêu/năm	2024	2025	2026	2027	2028
Sản lượng (TEU)	100.000	400.000	600.000	850.000	1.100.000
Sản lượng bình quân (TEU)	33.333	33.333	50.000	70.833	91.667

- Về cước thu:

+ *Theo biểu cước của Công ty Tân cảng Miền bắc, cước tàu lai Azimuth*

++ Tàu có chiều dài từ 200m đến dưới 220m: 3475 USD/lượt (công suất tối thiểu là 6000Hp);

++ Tàu có chiều dài từ 220m đến dưới 275m: 4565 USD/lượt (công suất tối thiểu là 8.000Hp);

++ Tàu có chiều dài từ 275m đến dưới 300m: 5087 USD/lượt (công suất tối thiểu là 10.000 Hp);

++ Tàu có chiều dài từ 300m trở lên và trọng tải từ trên 100.000 DWT đến 132.000 DWT: 6160 USD/lượt.

+ *Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.*

### **b. Tính toán, xây dựng phương án doanh thu dự kiến**

Kế hoạch doanh thu dự kiến của tàu lai Azimuth trong vòng 20 năm (2024-2043) đã được Công ty tính toán, xây dựng chi tiết. Trong đó:

- Lượt tàu lai phục vụ bình quân theo tháng được tính toán dựa theo số liệu về sản lượng hàng hóa (TEU) thông qua, số lượt tàu lớn ra vào của cảng HICT và dự kiến sản lượng hàng hóa (TEU) thông qua của bến số 3,4. Cụ thể:

Từ số liệu thống kê sản lượng hàng hóa (TEU) thông qua, số lượt tàu lai phục vụ của cảng HICT trong giai đoạn 2018 đến 2022, xác định sản lượng hàng hóa (TEU), số lượt tàu lớn ra vào bình quân theo tháng của từng năm. Trên cơ sở đó xây dựng đồ thị thể hiện mối quan hệ phụ thuộc và tăng trưởng giữa sản lượng hàng hóa (TEU) bình quân và số lượt tàu lớn ra vào bình quân theo tháng, kết quả đạt được là hàm phụ thuộc  $Y = 0.0003X - 15.631$  (trong đó: X là sản lượng hàng hóa (TEU) bình quân/tháng, Y là số lượt tàu lớn ra vào bình quân/tháng). Sử dụng kết quả trên cùng với sản lượng hàng hóa (TEU) bình quân/tháng dự kiến của bến số 3,4 tính toán được số lượt tàu lai phục vụ bình quân theo tháng của các năm tiếp theo đến năm 2028 (đến năm 2028 sẽ đạt mức tối đa công suất; theo đó, số lượt tàu đến và rời cảng đạt đỉnh), các năm tiếp theo số lượt tàu lai phục vụ bình quân bằng năm 2028.

- Giá cước được tính là giá cước ngoại, tính cho 01 lượt phục vụ tàu vào hoặc rời cảng (USD/lượt).

- Tỷ giá tham chiếu quy đổi được lấy dự tính từ năm 2023 (24.205 VND/USD) và dự tính tốc độ tăng tỷ giá hàng năm được tính như sau:

Từ số liệu thống kê tỷ giá USD/VND hàng tháng của các năm trong giai đoạn 2010 đến 2022, xác định được tỷ giá (USD/VND) trung bình cho từng năm.

Trên cơ sở tỷ giá trung bình các năm xây dựng đồ thị thể hiện mối quan hệ, biến động tỷ giá trung bình đối với từng năm trong giai đoạn 2010-2022, kết quả đạt được là hàm phụ thuộc  $Y = 316.87X - 616823$  (trong đó: Y là tỷ giá USD/VND trung bình của năm, X là năm). Sử dụng kết quả trên tính toán tỷ giá trung bình dự kiến của các năm tiếp theo.

- Áp dụng giá cước tối đa của Thông tư 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông Vận tải (2.430 USD/lượt) để tính:

+ Dự tính 05 năm đầu (2025-2029) giá cước thu dự tính bằng 105% giá tối đa theo Thông tư 54/2018/TT-BGTVT;

+ 5 năm tiếp theo thứ 2 (2030-2034) cước thu dự tính tăng 5% của giá dự tính 05 năm đầu (2025-2029);

+ 5 năm tiếp theo thứ 3 (2035-2039) cước thu dự tính tăng 10% của giá 5 năm tiếp theo thứ 2 (2030-2034);

+ 5 năm tiếp theo thứ 4 (2040-2044) cước thu dự tính tăng 10% của giá 5 năm tiếp theo thứ 3.

### **7.1.5.3. Kế hoạch chi phí hoạt động**

#### **a. Chi phí biến đổi**

- Chi phí nhiên liệu:

+ Dầu diesel cho máy chính và máy phát: 600 lít/giờ khai thác, được tính trên cơ sở tiêu hao theo 60% công suất định mức của máy chính và công suất hoạt động liên tục của 01 máy đèn trong 1 giờ khai thác (1 giờ khai thác tương ứng 01 lượt phục vụ); giá dầu diesel được tính trên cơ sở giá trung bình và tốc độ tăng giá của 12 năm từ năm 2010 đến 2022 (trừ năm 2020 - do năm 2020, thế giới chịu sự tàn phá của đại dịch Covid-19, hầu hết các nước trên thế giới ban hành lệnh phong tỏa việc đi lại tất cả các phương tiện, nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu xuống mức rất thấp, sản lượng khai thác dầu mỏ cũng giảm xuống); đơn giá dầu diesel năm 2023 dự kiến là: 18.981 đ/lít. Vậy chi phí dầu diesel cho 1 lượt phục vụ là:  $600 \times 18.981 = 11.388.600$  đồng;

+ Dầu nhớt, mỡ ...: Tạm tính theo 0.5% dầu diesel tương ứng 3 lít/lượt phục vụ. Giá nhiên liệu phụ năm 2023 là 80.000 đồng. Vậy chi phí nhiên liệu phụ cho 01 lượt phục vụ là:  $3 \times 80.000 = 240.000$  đồng/lượt phục vụ.

- Chi phí cảng: Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng có cổ phần lớn nhất thuộc Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng, do đó tàu lai Azimuth neo đậu trong cảng không mất phí.



## **b. Chi phí cố định**

- Chi phí nhân công:

+ Trên cơ sở tiền lương bình quân của Công ty năm 2022 là 15.000.000 đồng/người-tháng. Công ty dự kiến tiền lương của Sĩ quan thuyền viên (SQTV) tàu lai Azimuth tăng 30% so với tiền lương bình quân, và số lượng SQTV trên tàu là 8 người (được tính theo Biểu định biên thuyền viên phương tiện lai tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa và tham khảo biên chế SQTV trên tàu có quy mô tương đương của Công ty (tàu Thống Nhất K1 với tổng công suất máy chính 4600HP).

Vậy, tiền lương của SQTV là:  $8 \text{ người} \times 15.000.000 \text{ đồng} \times 1,3 = 156.000.000 \text{ đồng (1)}$ ;

+ Tiền BHXH của 8 SQTV dự kiến là: 13.000.000 đồng (2)

*(Tương đương tiền BHXH của 8 SQTV tàu Thống nhất K1);*

+ Chi phí ăn ca:  $8 \text{ người} \times 750.000 \text{ đồng} = 6.000.000 \text{ đồng (3)}$ .

Chi phí nhân công 1 tháng của tàu Azimuth là **(1) + (2) + (3):**  $156.000.000 + 13.000.000 + 6.000.000 = 175.000.000 \text{ đồng}$ .

Theo thống kê, tốc độ tăng tiền lương bình quân trong 5 năm từ năm 2018 đến năm 2022 là 14%, nên công ty dự kiến chi phí nhân công sẽ tăng 15% sau mỗi 5 năm.

- Chi phí sửa chữa:

+ Chi phí sửa chữa lớn:

5 năm đầu dự kiến 3 tỷ đồng/60 tháng (tương đương 50 triệu đồng/tháng);

5 năm tiếp theo dự kiến 5 tỷ đồng/60 tháng (tương đương 83,333 triệu/tháng);

5 năm tiếp theo dự kiến 8 tỷ đồng/60 tháng (tương đương 133,333 triệu/tháng);

5 năm tiếp theo dự kiến 10 tỷ đồng/60 tháng (tương đương 166,667 triệu/tháng).

+ Chi phí sửa chữa thường xuyên:

5 năm đầu dự kiến 10 triệu đồng/tháng;

5 năm tiếp theo dự kiến 15 triệu đồng/tháng;

5 năm tiếp theo dự kiến 20 triệu đồng/tháng;

5 năm tiếp theo dự kiến 30 triệu đồng/tháng.

- Chi phí vật liệu (được tính theo tàu Dã Tượng), bao gồm: Dây (5.000.000 đồng/tháng); sơn bảo quản (10.000.000 đồng/tháng); ốc quy (5.000.000 đồng/tháng); vật liệu khác (5.000.000 đồng/tháng).

- Chi phí điện, nước: Tạm tính theo chi phí điện, nước của tàu Dã Tượng là 3.000.000 đồng/tháng.

- Chi phí bảo hiểm tàu:

+ Chi phí bảo hiểm tàu: Dự kiến mua giá trị 100 tỷ

Tỷ lệ 0,5% (5 năm đầu) => số tiền phí bảo hiểm là 500 triệu đồng/năm;

Tỷ lệ 1% (5 năm tiếp theo) => số tiền phí bảo hiểm là 1 tỷ đồng/năm;

Tỷ lệ 1,5% (5 năm tiếp theo) => số tiền phí bảo hiểm là 1,5 tỷ đồng/năm;

Tỷ lệ 2% (5 năm tiếp theo) => số tiền phí bảo hiểm là 2 tỷ/năm.

+ Bảo hiểm trách nhiệm dân sự là 11.000 đồng/CV/năm. Do đó, số tiền phí bảo hiểm là 55 triệu đồng/năm.

- Chi phí quản lý và chi phí khác:

Trên cơ sở thống kê Chi phí quản lý phân bổ cho tàu Dã Tượng của Công ty trong 3 năm 2019, năm 2020, năm 2021 thì chi phí quản lý phân bổ và chi phí khác như sau:

1. Bình quân chi phí quản lý phân bổ là : 104.000.000 đồng/tháng.

2. Chi phí khác (trừ ăn ca + bảo hiểm phương tiện) là: 26.000.000 đồng/tháng.

Vậy chi phí quản lý phân bổ và chi phí khác của tàu Azimuth được tính tương đương như tàu Dã Tượng là (1) + (2): 130.000.000 đồng/tháng.

Dự kiến khoản chi phí này tăng 2% hàng năm.

#### **7.1.5.4. Kết quả tính toán hiệu quả kinh doanh và khả năng thu hồi vốn dự kiến**

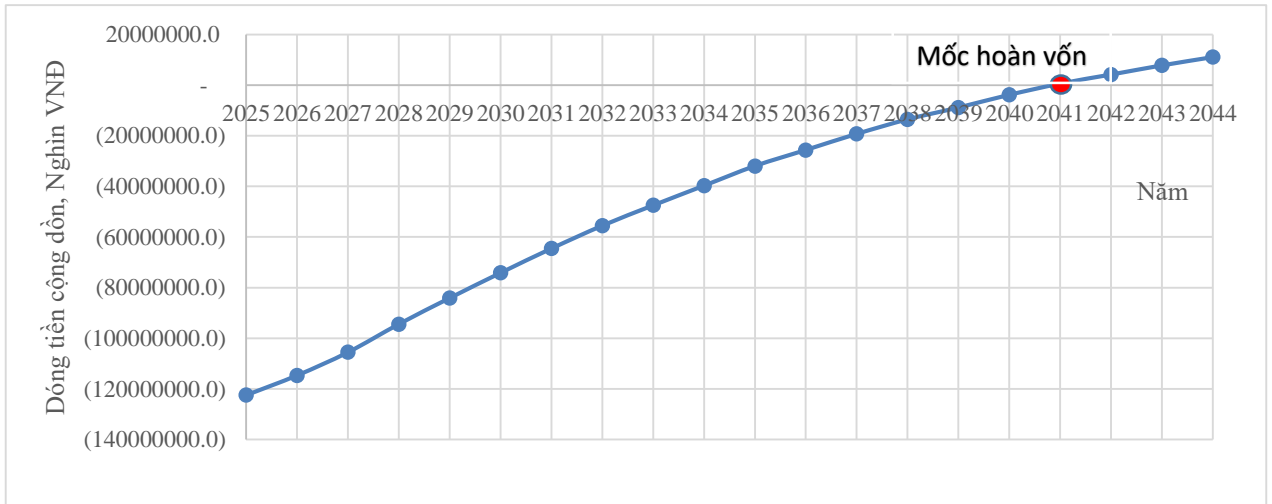
Từ quá trình tổng hợp, phân tích và tính toán tổng mức đầu tư và chi phí vận hành, doanh thu dự kiến, dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng, kết quả kinh doanh của dự án trong vòng 20 năm (2025 - 2044) như sau:

- Tổng mức đầu tư : 135.370.162.756 đồng;

- Vốn vay ngân hàng (50% tổng mức đầu tư): 67.685.081.378 đồng với lãi suất 12%/năm, thời gian vay 10 năm (trả theo tháng);

- Tổng doanh thu: 849.022.927.000 đồng;
- Tổng chi phí hoạt động: 439.330.899.000 đồng;
- Thời gian hoàn vốn: 16 năm 7 tháng;
- Tỷ suất hoàn vốn nội bộ: 13.17 %.

Đồ thị thể hiện mốc thời gian hoàn vốn và dòng tiền cộng dồn của dự án



*(Chi tiết hiệu quả kinh doanh và khả năng thu hồi vốn dự kiến tại Phụ lục III kèm theo)*

## 7.2. Tiện ích sử dụng và khả năng thực hiện nhiệm vụ

### 7.2.1. Tiện ích sử dụng

Tàu kéo lai dầm chân vịt cố định có tính linh động thấp và hiệu suất không cao, không có khả năng xử lý những tình huống bất ngờ phát sinh trong quá trình hỗ trợ tàu cập, rời cảng. Việc sử dụng tàu lai dầm chất lượng thấp luôn tiềm ẩn những tình huống mất an toàn nhất là đối với các tàu trọng tải lớn, gây thiệt hại lớn cho cảng, chủ tàu, chủ hàng, các nhà sản xuất và cả nền kinh tế nói chung... Đặc biệt tại khu vực Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng nơi tập trung nhiều tàu container ghé cảng theo lịch ấn định kết nối khu vực với châu Á, châu Âu, châu Mỹ, nếu chỉ một tàu gặp sự cố sẽ ảnh hưởng tới luồng hàng hải, kéo theo một loạt tàu chờ đợi, nhỡ lịch, bỏ tuyến, gây ảnh hưởng lớn tới hoạt động xuất nhập khẩu, sản xuất hàng hóa trong khu vực.

Do đó, việc đưa công nghệ tàu lai Azimuth không bánh lái, điều khiển hoàn toàn dựa trên góc quay bộ đôi chân vịt nên tàu có thể quay 360 độ tại chỗ tạo tính cơ động cao khi làm việc trong các cảng và những vùng nước hẹp vì vậy loại tàu này có thể hỗ trợ lai dầm trong mọi tình huống với độ an toàn cao nhất. Đây chính là loại tàu lai hiện đại được thiết kế chuyên dụng làm nhiệm vụ hỗ trợ lai dầm trong



Cảng và hiện đang được sử dụng tại các Cảng lớn hiện đại của các quốc gia có ngành Hàng hải phát triển trên thế giới. Việc đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth đáp ứng được các tiêu chuẩn lai dất ngày càng khắt khe cũng như đảm bảo tuyệt đối chất lượng dịch vụ lai dất, giữ vững và vun đắp lòng tin của khách hàng, tạo cơ sở vững chắc cho sự lớn mạnh của Công ty trong thời gian tới

### **7.2.2. Công tác huấn luyện, đào tạo**

Để thuyền viên sử dụng thành thạo trang thiết bị, điều động vận hành tàu đúng yêu cầu kỹ thuật, duy trì thường xuyên trạng thái sẵn sàng cho thiết bị hoạt động, cần tổ chức hướng dẫn chi tiết về vận hành, bảo trì, bảo dưỡng cho thuyền viên trong quá trình thi công và sau khi hoàn thành đóng mới tàu.

Theo đó, khi tàu đi vào hoàn thiện, Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng sẽ tiến hành lựa chọn các cán bộ, nhân viên có chuyên môn tốt của Công ty để thành lập kíp tàu và đưa kíp tàu xuống tiếp cận, nắm bắt các trang thiết bị, hệ thống trên tàu, đặc biệt là trang thiết bị hệ động lực và trang thiết bị điện. Ngoài ra tổ chức huấn luyện kết hợp cả lý thuyết lẫn thực hành theo các tài liệu hướng dẫn chuyên ngành do đội ngũ cán bộ chuyên môn kỹ thuật của đơn vị thi công xây dựng theo đúng thông số kỹ thuật của các trang thiết bị. Các nội dung chính trong huấn luyện tại bến gồm:

- Huấn luyện kíp tàu sử dụng thành thạo hệ thống máy phát điện toàn tàu;
- Huấn luyện kíp tàu sử dụng, thao tác thành thạo bảng điện chính và bảng điện sự cố để đảm bảo năng lượng điện cho tàu;
- Huấn luyện kíp tàu sử dụng thành thạo hệ thống động lực đẩy cho tàu bao gồm máy chính - hộp số - hệ trục chân vịt Azimuth;
- Huấn luyện sử dụng các trang thiết bị buồng máy như máy nén khí, máy phân ly nước đáy tàu,...
- Huấn luyện sử dụng các hệ thống phục vụ cho hệ động lực như: hệ thống dầu nhớt, hệ thống dầu đốt, hệ thống làm mát máy chính máy phát...
- Huấn luyện sử dụng hệ thống máy lái để điều động tàu;
- Huấn luyện sử dụng các trang thiết bị vô tuyến và nghi khí hàng hải phục vụ điều động tàu;
- Huấn luyện sử dụng các trang thiết bị mặt bong như tời neo, tời cô dây, hệ thống móc kéo;
- Huấn luyện sử dụng các hệ thống đảm bảo an toàn tàu như: hệ thống hút khô- cứu hỏa nước, hệ thống cứu hỏa CO<sub>2</sub>, hệ thống điều khiển van đóng nhanh...;

- Huấn luyện sử dụng các quạt thông gió;
- Huấn luyện sử dụng thiết bị, dụng cụ chống chìm và các trang thiết bị cứu sinh trên tàu (phao tự thổi, phao tròn, phao áo cá nhân...).

Sau khi kíp tàu nắm vững các nội dung nêu trên, tàu đủ điều kiện đi biển, tiến hành huấn luyện và kiểm tra việc sử dụng thành thực các hạng mục đã huấn luyện tại bến trong điều kiện tàu hành trình trên biển để chắc chắn kíp tàu đã làm chủ được tính năng trang thiết bị lắp đặt trên tàu cũng như vận tốc tối đa của tàu, vận tốc khai thác kinh tế của tàu, sức kéo, vận tốc khi kéo... để làm cơ sở cho vận hành khai thác tàu được tốt nhất. Sau huấn luyện, kíp tàu sẽ nắm được các nguyên lý hoạt động, quy trình bảo trì, bảo dưỡng trong khai thác sử dụng đồng thời nắm các nguyên tắc sửa chữa nhỏ khắc phục những hư hỏng khi tàu đang thực hiện nhiệm vụ trên biển.

Với kinh nghiệm vận hành đội tàu kéo, lai dắt lâu năm của mình, kíp tàu Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng sẽ hoàn toàn có khả năng làm chủ và vận hành tàu lai Azimuth một cách tốt nhất.

### **7.2.3. Phương án khai thác, sử dụng**

Sau khi được nghiệm thu, đưa vào trang bị, tàu neo đậu tại khu vực neo đậu của Công ty, với đầy đủ cơ sở hạ tầng cần thiết như cầu cảng, phao neo, hệ thống cấp dầu nước, hệ thống cứu hỏa, hệ thống chiếu sáng...đảm bảo tàu luôn sẵn sàng thực hiện các nhiệm vụ theo kế hoạch, hợp đồng với khách hàng và các nhiệm vụ khác khi được giao.

Trong suốt quá trình tàu neo đậu tại cầu cảng, Công ty tổ chức cho kíp vận hành trực canh theo đúng quy định, đảm bảo xử lý tốt mọi tình huống đột xuất có thể xảy ra. Kíp vận hành tàu cũng thực hiện bảo dưỡng, sửa chữa định kỳ theo quy định nhằm duy trì tàu ở tình trạng kỹ thuật tốt, sẵn sàng thực hiện mọi nhu cầu của khách hàng.

## **Chương 8**

### **Kết luận, kiến nghị**

#### **8.1. Kết luận**

Xuất phát từ tiềm năng hoạt động lai dắt tại khu vực Hải Phòng, đặc biệt là tại khu vực bến 3,4 thuộc Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng; xu thế đổi mới đáp ứng nhu cầu của thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh; tình hình, doanh thu hoạt động lai dắt của công ty thời gian qua, cũng như thực trạng trang bị tàu kéo lai dắt của Công ty. Dự án Đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth cho Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng là rất cần thiết.

Dự án phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, cũng như Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam của Đảng và Nhà nước.

#### **8.2. Kiến nghị**

Để đảm bảo cho việc triển khai thực hiện Dự án được đúng tiến độ và hiệu quả, Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông Công ty xem xét quyết định đầu tư Dự án đầu tư đóng mới tàu lai Azimuth.

Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng rất mong được sự quan tâm chỉ đạo, tạo điều kiện của Đại hội đồng cổ đông Công ty để sớm triển khai dự án đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong thời gian tới./.



## PHẦN II. THUYẾT MINH THIẾT KẾ CƠ SỞ

### Chương 1

#### Đặc điểm khí tượng, hải văn vùng biển Hải Phòng

##### 1.1. Điều kiện khí hậu

###### 1.1.1. Nhiệt độ

Thời tiết Hải phòng mang tính chất đặc trưng của thời tiết miền Bắc Việt Nam: nóng ẩm, mưa nhiều, có 4 mùa Xuân, Hạ, Thu, Đông tương đối rõ rệt. Trong đó, từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau là khí hậu của một mùa đông lạnh và khô, nhiệt độ trung bình mùa đông là 20,3°C; từ tháng 5 đến tháng 10 là khí hậu của mùa hè, nồm mát và mưa nhiều, nhiệt độ trung bình vào mùa hè là khoảng 32,5°C.

###### 1.1.2. Độ ẩm

Độ ẩm tương đối trung bình năm đạt 86 - 86%, độ ẩm trung bình tháng cao nhất đạt 90 - 91% vào các tháng cuối mùa đông khi có mưa phùn ẩm ướt và đạt 86 - 88% vào các tháng 7, 8 khi có mưa. Độ ẩm trung bình tháng thấp nhất vào các tháng 11, 12 khi có gió mùa đông bắc khô hanh thổi về nhiều đợt.

###### 1.1.3. Bốc hơi

Bốc hơi piche năm trung bình nhiều năm đạt 709 mm tại Phù Liễn, 839 mm tại Hòn Dấu, 1461 mm tại Bạch Long Vĩ. Những trạm thuộc các đảo có lượng bốc hơi nhiều hơn do có tốc độ gió trung bình năm lớn. Trong năm lượng bốc hơi tháng trung bình đạt cao nhất vào tháng 7. Lượng bốc hơi tháng nhỏ nhất xảy ra vào tháng 3 khi có mưa phùn ẩm ướt trời u ám và nhiều mây.

###### 1.1.4. Chế độ mưa, dông

Tổng lượng mưa trung bình năm từ 1,600 - 1,800 mm, trong đó lượng mưa lớn thường tập trung vào mùa mưa từ tháng 4 đến tháng 10. Tháng 8 là tháng có tổng lượng mưa trung bình lớn nhất khoảng 335 mm, tháng 1 là tháng có tổng lượng mưa trung bình nhỏ nhất khoảng 18 mm. Tổng lượng mưa trung bình trong mùa mưa là 1281,8 mm, tổng lượng mưa trung bình mùa khô là 202 mm.

Khu vực Hải Phòng, dông thường xuất hiện với tần suất đáng kể bắt đầu vào tháng 3 và kết thúc vào cuối tháng 10. Trong những tháng này, trung bình mỗi tháng số ngày có dông là 6 ngày. Các tháng còn lại trong năm số ngày có dông thường rất ít.

###### 1.1.5. Chế độ gió

Gió khu vực Hải Phòng ở tốc độ từ 0,1 - 8,9 m/s. Gió thịnh hành nhất là hướng Đông với tần suất chiếm 29,55%; Gió hướng Bắc chiếm 14,71%; Gió lặng

chiếm 4,97%. Các tháng từ tháng 11 đến tháng 4 gió thịnh hành hướng Đông và hướng Bắc, tháng 6 và tháng 8 gió thịnh hành hướng Nam và Đông Nam. Gió tại Hòn Dấu phần lớn có tốc độ từ 1 đến 9 m/s, tốc độ từ 9 m/s trở lên chiếm rất ít.

### **1.1.6. Chế độ bão và áp thấp nhiệt đới**

Trung bình mỗi năm Hải Phòng chịu ảnh hưởng của 35 cơn bão hoặc áp thấp nhiệt đới (Bình quân cả nước 67 cơn bão/năm) trong đó từ 12 cơn bão hoặc áp thấp nhiệt đới đổ bộ trực tiếp gây thiệt hại về công trình, đê điều và dân sinh. Bão và áp thấp đổ bộ thường kèm theo mưa lớn và nước dâng gây ngập lụt vùng cửa sông ven biển.

## **1.2. Đặc điểm thủy hải văn**

### **1.2.1. Mực nước triều**

Khu vực Hải Phòng chịu ảnh hưởng rất mạnh của thủy triều. Thủy triều ở đây thuộc chế độ nhật triều thuần nhất, trong tháng có khoảng 25 ngày có 1 lần nước lớn và 1 lần nước ròng, độ lớn triều ở đây thuộc loại lớn, khoảng 3m đến 4m vào thời kỳ triều cường.

Một số đặc trưng thủy triều thực đo quan trắc được (trạm Hòn Dấu - hệ cao độ Hải đồ):

- Mực nước triều cao nhất: + 4,21 m;
- Mực nước triều thấp nhất: - 0,03 m;
- Mực nước có suất bảo đảm 1% mực nước giờ quan trắc được: + 3,7 5m;
- Mực nước có với suất bảo đảm 99% mực nước giờ quan trắc được: + 0,8 m;
- Mực nước có với suất bảo đảm 50% quan trắc được: + 2,25 m;
- Mực nước thấp nhất ứng với suất bảo đảm 4% quan trắc được: - 0,3 m.

### **1.2.2. Chế độ sóng**

Sóng ở vùng biển Hải Phòng có hướng chính tập trung là Đông, Đông Nam và Nam. Độ cao sóng thay đổi theo mùa, tùy thuộc vào hướng gió và cường độ gió thổi.

Trong thời kỳ mùa đông (tháng 12 - tháng 3): Ngoài khơi các hướng sóng thịnh hành là Đông Bắc (61%), Đông (15%) và ven bờ là Đông (34%), Đông Nam (22%), Đông bắc (11%) với độ cao sóng trung bình 1,2 m ở ngoài khơi, 0,8m ở ven bờ; độ cao sóng cực đại có thể tới 6m ở ngoài khơi và 3,5 m ở ven bờ.

Trong thời kỳ mùa hè (tháng 6 - tháng 9): Các hướng sóng thịnh hành ngoài khơi là Nam, Đông Nam, Đông với tần suất tổng cộng dao động từ 40 - 75%,

trong đó hướng sóng Nam chiếm tần suất cao nhất (37%); ngược lại vùng ven bờ hướng sóng chính là Đông Nam với tần suất chiếm trung bình 24%. Độ cao sóng trung bình ngoài khơi 1,2 - 1,4 m và ven bờ 1,0 - 1,2 m; Độ cao lớn nhất ngoài khơi 7,0 - 9,0 m và ven bờ 4,0 - 5,0 m.

### **1.2.3. Dòng chảy**

Kết quả khảo sát cho thấy tại vùng biển Hải Phòng dòng chảy có hướng chủ đạo là hướng Nam (tháng 4) và hướng Đông (tháng 7). Tuy có khác nhau về hướng trong cả hai đợt khảo sát nhưng cùng nằm trong cung của hướng dòng chảy tách bởi giới hạn từ hướng Đông Nam đến hướng Nam. Tốc độ của dòng chảy có xu thế giảm dần từ tầng mặt đến tầng đáy.

### **1.2.4. Độ mặn của nước biển**

Khu vực Hải Phòng có độ mặn vào khoảng 3,35. Độ mặn trung bình là 1,99. Tại đây do ảnh hưởng của dòng chảy sông nên trong mùa mưa độ mặn giảm đi nhiều trung bình 0,62; có lúc độ mặn bằng không.

### **1.2.5. Nhiệt độ nước biển**

Theo số liệu đo đạc liên tục từ nhiều năm tại Hòn Dấu cho thấy nhiệt độ trung bình của nước biển là 22,2°C. Nhiệt độ cao nhất là 35°C và nhiệt độ thấp nhất là 6,2°C. Các tháng mùa hè có nhiệt độ cao nhất (từ 27°C đến 35°C). Tháng 1 có nhiệt độ thấp nhất dao động trên dưới 18,5°C.

### **1.2.6. Chế độ thủy triều và nước dâng**

Thủy triều khu vực Hải Phòng mang đặc trưng điển hình của chế độ thủy triều ven bờ vịnh Bắc bộ đó là chế độ nhật triều tương đối thuần khiết với biên độ dao động lớn. Thông thường trong ngày xuất hiện một đỉnh triều và một chân triều. Một tháng có 2 kỳ nước lớn với biên độ dao động mực nước từ 2 - 4 m, mỗi kỳ kéo dài 12 - 13 ngày. Ở thời kỳ nước kém tính chất nhật triều giảm đi rõ rệt, ngược lại tính chất bán nhật triều tăng lên, trong ngày xuất hiện 2 đỉnh triều và 2 chân triều.

Nước dâng do bão: Hầu hết các cơn bão đổ bộ vào Hải Phòng đều rơi vào thời kỳ nước triều thấp hoặc trung bình. Tuy nhiên các trận bão hàng năm đều có thể gây ra nước dâng lên dưới 1 m tần suất 88% (theo Viện Khoa học Việt Nam).



## **Chương 2**

### **Loại công trình, các bước thiết kế công trình, tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng (vận dụng)**

#### **2.1. Loại công trình**

Theo quy định tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng. Theo đó, công trình xây dựng được phân loại dựa trên căn cứ về tính chất kết cấu và công năng sử dụng của công trình, cụ thể như sau:

- Căn cứ tính chất kết cấu, công trình xây dựng được phân thành các loại:
  - + Nhà, kết cấu dạng nhà;
  - + Cầu, đường, hầm, cảng;
  - + Trụ, tháp, bể chứa, silô, tường chắn, đê, đập, kè;
  - + Kết cấu dạng đường ống;
  - + Các kết cấu khác.
- Căn cứ công năng sử dụng, công trình xây dựng được phân thành các loại:
  - + Công trình sử dụng cho mục đích dân dụng;
  - + Công trình sử dụng cho mục đích sản xuất công nghiệp;
  - + Công trình cung cấp các cơ sở, tiện ích hạ tầng kỹ thuật;
  - + Công trình phục vụ giao thông vận tải (Công trình giao thông);
  - + Công trình phục vụ sản xuất nông nghiệp và phát triển nông thôn;
  - + Công trình sử dụng cho mục đích quốc phòng, an ninh.

Như vậy, dự án đóng mới tàu lai Azimuth thuộc loại công trình phục vụ giao thông vận tải (Công trình giao thông) theo công năng sử dụng được vận dụng tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định số 06/2021/NĐ-CP.

#### **2.2. Các bước thiết kế công trình**

Tại Khoản 2, Điều 78, Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/06/2014 quy định thiết kế xây dựng được thực hiện theo trình tự một bước hoặc nhiều bước như sau : Thiết kế một bước là thiết kế bản vẽ thi công; thiết kế hai bước bao gồm thiết kế cơ sở và thiết kế bản vẽ thi công; thiết kế ba bước bao gồm thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công; thiết kế nhiều bước theo thông lệ quốc tế.

Theo đó, dự án đóng mới tàu lai Azimuth áp dụng thiết kế ba bước nhằm phù hợp với quy mô, yêu cầu kỹ thuật và điều kiện thi công theo quy định tại Điều 31, Nghị định 15/2021/NĐ-CP ngày 03/03/2021 của Chính phủ.

### **2.3. Quy chuẩn áp dụng**

Tàu lai Azimuth thuộc phạm vi dự án được thiết kế thỏa mãn các quy chuẩn:

QCVN 21: 2015/BGTVT (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép) đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 11/2016/TT-BGTVT ngày 02 tháng 6 năm 2016;

Sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 08/2017/TT- BGTVT, ngày 14 tháng 3 năm 2017;

Sửa đổi 2: 2017 QCVN 21: 2015/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 15/2018/TT-BGTVT ngày 04 tháng 4 năm 2018;

Sửa đổi 3: 2018 QCVN 21: 2015/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 27/2019/TT-BGTVT ngày 07 tháng 8 năm 2019;

QCVN 42: 2015/BGTVT (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển) đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 11/2016/TT-BGTVT ngày 02 tháng 6 năm 2016;

Sửa đổi 1: 2017 QCVN 42: 2015/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 15/2018/TT- BGTVT, ngày 04 tháng 4 năm 2018;

QCVN 26:2018/BGTVT (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu) do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 09/2019/TT-BGTVT ngày 01 tháng 3 năm 2019.

Các quy chuẩn, tiêu chuẩn khác có liên quan.

## Chương 3

### Nội dung thiết kế cơ sở

#### 3.1. Yêu cầu kỹ thuật của dự án

Theo đề nghị của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng, yêu cầu kỹ thuật của dự án với nội dung cơ bản như sau:

**Chức năng:** Là tàu kéo, lai dất hoạt động theo quy định của đăng kiểm.

**Nhiệm vụ:**

- Lai dất các tàu biển trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng;

- Lai kéo các Phương tiện bị hạn chế khả năng điều động, các Phương tiện bị sự cố, các Phương tiện đóng mới của các Nhà máy đóng tàu ...

- Trực ứng cứu các Phương tiện, kết hợp tham gia chữa cháy cứu hộ ở khu vực ven biển, khu vực cảng nước sâu;

- Thực hiện các hoạt động khác theo nhu cầu của khách hàng.

**Loại tàu:** Vỏ thép, kết cấu hàn, chân vịt Azimuth quay 360° lắp ở đuôi tàu.

**Cấp tàu, quy phạm áp dụng:** Tàu cấp VRH(200), được thiết kế thỏa mãn Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN 21:2015/BGTVT/Sửa đổi 3:2018.

**Khu vực hoạt động:** Biển Việt Nam (Cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 200 hải lý).

**Các thông số cơ bản:**

- |   |                   |
|---|-------------------|
| - Chiều dài lớn nhất:   | Khoảng 30,0 m;    |
| - Chiều rộng lớn nhất:  | Khoảng 12,0 m;    |
| - Chiều cao mạn:  | Khoảng 5,5 m;     |
| - Chiều chìm sâu nhất (tính từ vị trí thấp nhất của xiêm ky đến đường nước thiết kế): | (4,5 ÷ 5,5) m;    |
| - Chiều chìm thiết kế (tính từ đường cơ bản đến đường nước thiết kế):                 | (3,5 ÷ 4,5) m;    |
| - Máy chính:  | ≥ 2 x 2500 HP;    |
| - Máy phát điện:  | Khoảng 2 x 200HP; |
| - Lực kéo:  | (55 ÷ 60) tấn;    |
| - Thuyền viên:  | 12 người.         |

*(Các thông số của tàu được tính toán chính xác trong quá trình thiết kế kỹ thuật).*



**Hệ động lực:** Hệ động lực gồm 02 tổ máy diesel lai 02 chân vịt Azimuth quay 360° lắp ở đuôi tàu.

**Hệ thống trang thiết bị điện:** Tàu được trang bị 02 máy phát điện xoay chiều 3pha/380V/50HZ có khả năng hòa chuyển tải, có công suất phù hợp với các chế độ hoạt động.

**Thiết bị khí tài hàng hải:**

- Ra đa hàng hải: 01 bộ;
- Máy thu thời tiết NAVTEX: 01 bộ;
- La bàn từ chuẩn: 01 bộ;
- Định vị vệ tinh: 01 bộ;
- Phao vô tuyến chỉ báo sự cố: 02 bộ;
- Thiết bị định vị tìm kiếm cứu nạn (AIS-SART): 01 bộ;
- Máy đo sâu: 01 bộ;
- Máy đo gió cầm tay: 01 bộ;
- Hệ thống đèn hàng hải: 01 hệ;
- Ống nhòm hàng hải: 02 chiếc;
- Các thiết bị khí tài hàng hải khác theo yêu cầu Quy phạm.

**Thông tin liên lạc và thông thoại nội bộ**

- Hệ thống thông loại nội bộ và truyền thanh chỉ huy: 01 hệ;
- Máy thu phát MF/HF: 01 bộ;
- Máy thu phát VHF: 01 bộ;
- Máy VHF cầm tay: 02 bộ.

**Thiết bị lái:** Tàu được trang bị 01 bộ máy lái điện thủy lực có 03 chế độ điều khiển và các thiết bị đồng bộ.

**Thiết bị neo:** Tàu được trang bị 02 neo mũi kiểu Hall.

**Thiết bị kéo, lai dắc:** 01 bộ móc kéo giảm chấn (80 tấn), nhả nhanh kết hợp với tời kéo; Cọc bích kéo, cáp kéo, đệm chống va,... theo yêu cầu sử dụng và Quy phạm áp dụng.

**Thiết bị hỗ trợ:** 01 bộ tời kéo mũi chạy bằng điện và thủy lực, lực kéo 60 tấn, 1 tang quấn dây, 2 bên thu thả xích neo.

**Hệ thống chữa cháy ngoài tàu:** Tàu được trang bị hệ thống chữa cháy ngoài tàu gồm 01 bom cứu hỏa được lai bởi động cơ điện độc lập kèm theo súng phun, thiết bị đồng bộ.

**Trang bị cứu sinh:** Gồm 02 phao tự thổi loại 12 người; phao áo cá nhân, phao tròn theo yêu cầu Quy phạm.

**Các hệ thống toàn tàu:** Hệ thống cứu hỏa, hút khô, thông gió, điều hòa không khí, dầu cháy, dầu nhớt, thu gom nước đáy tàu, nước sinh hoạt, nước thải,... theo yêu cầu Quy phạm.

**Bố trí chung:** Phân khoang, bố trí chung của tàu được thiết kế theo yêu cầu Quy phạm, phù hợp với điều kiện khai thác và mục đích sử dụng.

### 3.2. Nghiên cứu một số mẫu tàu kéo, lai Azimuth

Trong những năm gần đây, do nhu cầu cạnh tranh và nâng cao chất lượng dịch vụ, tàu kéo, lai dặt Azimuth được các doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực lai dặt đầu tư thay thế cho các tàu kéo kiểu chân vịt cố định có tính linh động thấp, khả năng xử lý những tình huống bất ngờ phát sinh trong quá trình hỗ trợ tàu cập, rời cảng bị hạn chế.

Căn cứ vào hình thức đầu tư (đóng mới tàu từ các Nhà máy đóng tàu trong nước), quy mô dự án (chiều dài lớn nhất khoảng 30,0 m, chiều rộng lớn nhất khoảng 12,0 m, chiều cao mạn khoảng 5,5 m, chiều chìm sâu nhất (4,5 ÷ 5,5) m, chiều chìm thiết kế (3,5 ÷ 4,5) m; 02 máy chính ( $\geq 2 \times 2500$ ) HP; 02 máy phát khoảng  $2 \times 200$ HP; lực kéo (55 ÷ 60) tấn; chân vịt kiểu Azimuth) và phạm vi đầu tư (Lựa chọn đơn vị trong nước có đủ năng lực, kinh nghiệm trong thiết kế, đóng mới tàu lai Azimuth có quy mô tương đương với dự án) tại Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 phê duyệt chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”. Dưới đây là thống kê một số tàu lai Azimuth có quy mô tương tự tàu thuộc phạm vi dự án đang hoạt động tại Việt Nam và một số nước (chi tiết có tại Phụ lục 4):

Tên tàu/Thông số cơ bản	Tân Cảng A1	MIRAI	SKY 2	SEA TEAM 1	SEA FORCE 1	Polaris	ASD	PTSC 15
Chiều dài lớn nhất, m	32,0	36,90	32,4	32,09	27,4	27,4	28,57	31,75
Chiều rộng lớn nhất, m	8,7	10,40	12,0	9,80	11,5	11,5	11,43	11,0
Chiều cao mạn, m	-	5,51	4,8	3,42	5,20	5,03	4,60	4,8
Tổng công suất máy chính, HP	3.600	6.000	5.100	4.500	5.000	4.000	5.104	4000

Tên tàu/Thông số cơ bản	Tân Cảng A1	MIRAI	SKY 2	SEA TEAM 1	SEA FORCE 1	Polaris	ASD	PTSC 15
Thuyền viên, người	-	-	-	-	-	6	10	12
Chân vịt	Shottel SRP - 1010FP	-	-	-	Schottel SRP 1215FP	Schottel SRP360 FP	Kongsberg Maritime US 205	Shottel
Năm đóng mới	2004	2003	2010	2008	2007	2018	2017-2023	2022
Xuất xứ	Nhật Bản	Nhật Bản	Nhật Bản	Nhật Bản	Hồng Kông	Hồng Kông	Việt Nam	Việt Nam
Thị trường đang hoạt động	Việt Nam	Việt Nam	Việt Nam	Việt Nam	Việt Nam	Singapore	Việt Nam và các nước khác	Việt Nam

Trong các tàu trên, đa số các tàu chủ yếu được mua lại từ nước khác, có thiết kế cũ, được đóng mới đã lâu, các trang thiết bị bố trí trên tàu phần lớn có tuổi đời hoạt động cao (trên 13 năm) không đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao và hiện đại của dịch vụ lai dắt trong nước (tàu Tân Cảng A1, MIRAI, SKY 2, SEA TEAM 1, SEA FORCE 1). Tàu PTSC 15, xê-ri tàu ASD của Damen và tàu Polaris được đóng mới trong vòng 5 năm trở lại đây; tàu PTSC 15 và xê-ri tàu ASD có tuyến hình, thiết kế bố trí, kiểu dáng hiện đại là kiểu dáng đang được ưu chuộng hiện nay, cả 2 tàu này đều được đóng mới và đang hoạt động tại Việt Nam thuận tiện cho việc khảo sát thực tế; trong khi tàu lai Polaris đang hoạt động tại Singapore.

Như vậy, qua các nghiên cứu một số mẫu tàu kéo, lai Azimuth trên, các tàu cơ bản có quy mô, kích thước tương tự với tàu thuộc phạm vi dự án; tuy nhiên, đặc điểm thiết kế, công suất hệ động lực có khác nhau. Do đó, quá trình tham khảo các tàu này cần nghiên cứu các nội dung cho phù hợp để đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật đề ra và đảm bảo bố trí được máy chính, các hệ thống trang thiết bị đồng bộ đi kèm, thỏa mãn các yêu cầu về ổn định, sức kéo, vận tốc,... đề ra khi thiết kế.

### 3.3. Lựa chọn phương án thiết kế

#### 3.3.1. Tuyến hình, kích thước cơ bản của tàu

Dựa trên quy mô, yêu cầu kỹ thuật của tàu thuộc dự án của Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng, kết hợp với việc nghiên cứu tham khảo các mẫu tàu kéo, lai Azimuth có quy mô tương tự đang hoạt động để xây dựng tuyến hình, lựa chọn kích thước cơ bản phương án tàu mới đảm bảo tính ổn định cao, khả năng quay trở tốt, đảm bảo được lực kéo đề ra. Cụ thể: Sử dụng tuyến hình dạng chữ V khu vực mũi tàu để giảm ảnh hưởng va đập của sóng lên thân tàu, giảm nước tràn lên boong tàu, tăng hiệu quả hoạt động của tàu; Thiết kế đường bẻ góc để thuận lợi trong thi công, tạo hình dáng khỏe khoắn, mạnh mẽ hơn cho



con tàu; Phần vòm đuôi được thiết kế hợp lý để bố trí hệ chân vịt Azimuth được tối ưu, đảm bảo chân vịt không bị thiếu nước; tuyến hình đuôi tàu có dạng chữ U để giảm sự không đồng đều dòng chảy sau tàu vào chân vịt.

Trong quá trình xây dựng tuyến hình tàu, tiến hành kiểm tra sơ bộ sức cản tàu trên phần mềm chuyên dụng. Trên cơ sở đó đánh giá vận tốc lớn nhất và sức kéo so với yêu cầu thông số kỹ thuật đã được phê duyệt. Quá trình trên lặp lại nhiều lần cho đến khi thu được kết quả phù hợp nhất.

### 3.3.2. Bố trí chung

Bố trí chung tàu được xây dựng nhằm đảm bảo tính chống chìm, có đủ không gian để bố trí các khoang thiết bị, két chứa dầu, nước, buồng phòng sinh hoạt cho kíp tàu và các không gian chung khác. Theo đó, bố trí chung của tàu mới như sau:

- Tàu có 01 boong chính, thượng tầng bố trí ở giữa tàu, gồm tầng 1 để bố trí nhà bếp, phòng sinh hoạt chung, phòng thuyền trưởng, phòng máy trưởng, nhà vệ sinh, kho, buồng CO<sub>2</sub>; tầng 2 là ca bin lái. Phần thân chính được chia thành 04 khoang kín nước, từ đuôi về mũi tàu lần lượt là khoang máy lái + két dẫn; khoang máy + các két dầu đốt, dầu bản, gom nước, dầu trực nhật; khoang ngủ thuyền viên + xích neo; khoang dẫn mũi. Phía dưới buồng đệm, khoang ngủ bố trí các két nước ngọt đảm bảo sinh hoạt cho thuyền viên trên tàu và két dẫn. Bố trí, kích thước cụ thể các két được tính chọn phù hợp, đảm bảo yêu cầu dự trữ nước ngọt, dầu đốt theo yêu cầu kỹ thuật của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

- Phía trên boong chính bố trí các nắp hầm khoang két, thượng tầng, hệ tời neo, chằng buộc, móc kéo... một cách hợp lý. Thượng tầng tầng 1 bố trí các buồng phòng sinh hoạt (nhà bếp, nhà vệ sinh - nhà tắm, phòng sinh hoạt chung, phòng thuyền trưởng, máy trưởng) theo biên chế kíp tàu, buồng CO<sub>2</sub>, buồng quạt. Trong đó 02 buồng quạt đẩy thông gió buồng máy được bố trí phía trên boong chính về phía vách trước buồng máy, đảm bảo thông gió buồng máy một cách tự nhiên.

- Thượng tầng tầng 2 bố trí đài lái (phía dưới là vách thép cao khoảng 1 m, phía trên là kính) để có tầm quan sát tốt về cả 4 phía, đảm bảo an toàn, hiệu quả cho quá trình điều động tàu, kéo lai dất tàu khác.



Phôi cảnh 3D bố trí chung tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải cảng Hải Phòng

### 3.3.3. Tính toán sức cản, lựa chọn máy chính

Sử dụng phần mềm chuyên dụng trong thiết kế tàu để tính toán sức cản tàu, tổng công suất hệ động lực ở các trạng thái tải trọng và các vận tốc khác nhau. Kết quả cho thấy, để tàu đạt được vận tốc lớn nhất khoảng 13 hải lý/giờ, lực kéo buộc bến không dưới 55 tấn như yêu cầu về thông số kỹ thuật, thì tổng công suất hệ động lực yêu cầu khoảng 3728,6 kW (5000 HP) tại vòng quay 1800 vg/ph.

Mặt khác, do đặc tính của tàu Azimuth có 02 chân vịt quay 360°, ảnh hưởng của dòng theo và dòng hút vào chân vịt là khác nhau khi chạy tiến và lùi, tuy nhiên sự ảnh hưởng này là nhỏ hơn rất nhiều so với sức kéo của tàu. Do đó, về cơ bản lực kéo tiến và lùi của tàu về cơ bản gần như nhau.

Các tàu được đóng mới ở Việt Nam trong những năm gần đây chủ yếu được trang bị động cơ của các hãng Caterpillar, Cummins, Yanmar, Mitsubishi, MTU, MAN, Baudouin. Trong quá trình khai thác sử dụng các động cơ của các hãng nói trên hoạt động ổn định, có cơ sở cung cấp và bảo hành bảo dưỡng ở nước ta, dịch vụ đảm bảo kỹ thuật của các hãng kịp thời.

Đối với các tàu dịch vụ, hỗ trợ nói chung và tàu kéo nói riêng động cơ của Caterpillar được sử dụng phổ biến từ các đơn vị sử dụng tàu và các nhà máy đóng tàu trong nước cũng như trên các sản phẩm tàu của hãng DAMEN; tiếp đến là các hãng Yanmar, Cummins. Các động cơ của các hãng MTU, MAN, Baudouin thường được sử dụng trên các tàu cao tốc, tàu khách.

Trong thiết kế tàu kéo hiệu suất cao để đảm bảo khả năng cơ động, kéo, lai dắt quay trở khuyến cáo lựa chọn từ 02 máy chính có thể hoạt động hết công suất trong khoảng 8/12 hoạt động trở lên và thời gian hoạt động tối đa trong năm là 4000 giờ trở lên (trung bình 11 giờ/ngày).

Với yêu cầu tổng công suất 02 máy chính khoảng 5000 HP với thời gian hoạt động như trên nên chọn 02 động cơ trong dải công suất khoảng 2500 HP và chế độ tải của động cơ tương ứng với hãng Caterpillar là chế độ tải (A, B hoặc C), hãng Yanmar chế độ tải (Chế độ tải liên tục, H), hãng Cummins chế độ tải (Chế độ tải liên tục, HD) là phù hợp.

Đối với các tàu kéo lai dắt, các model động cơ của các hãng có thể đáp ứng được công suất yêu cầu và chế độ tải theo phân tích ở trên được trình bày trong bảng sau:

<b>Thông số kỹ thuật</b>	<b>Caterpillar 3516C</b>	<b>Yanmar 6EY26W</b>	<b>Cummins QSK60</b>
Công suất, HP	- 2575 (1920 kW) - 2500 (1864 kW)	2610 (1920 kW)	2500 ( 1864 kW)
Vòng quay, vg/ph	1600	750	1900
Tiêu chuẩn khí xả	IMO Tier II, III	IMO Tier II	IMO Tier II, III
Tăng áp khí nạp	Có tăng áp, làm mát trung gian	Có tăng áp, làm mát trung gian	Có tăng áp, làm mát trung gian
Kiểu động cơ	4 thì, kiểu chữ V16	4 thì, 6 Xylanh thẳng hàng	4 thì, kiểu chữ V16
Dung tích xi lanh, lít	69	40,76	60,2
Kích thước xi lanh, mm	170x190	260x385	159x190
Kích thước bao, mm	3761x2150x2142	5601x1804x3112	3290x1756x2415
Khối lượng, kg	8629	18500	8754



Từ bảng trên ta thấy rằng, model **Yanmar 6EY26W** là máy trung tốc có kích thước và khối lượng lớn không phù hợp để bố trí trên tàu; các model **Caterpillar 3516C** và **Cummins QSK60** có kích thước, khối lượng và chế độ tải phù hợp với điều kiện hoạt động và khả năng bố trí theo kích thước của tàu.

Quá trình lựa chọn model máy chính ngoài căn cứ vào loại động cơ, công suất, chế độ tải, thương hiệu, chính sách bán hàng của hãng còn căn cứ vào các yếu tố khác như bố trí lắp đặt vào buồng máy, tính toán lựa chọn đồng bộ máy chính - hộp số - chân vịt, yêu cầu các hệ thống điều khiển đi kèm... Khi so sánh các động cơ tương đương về thông số kỹ thuật thì động cơ máy **Caterpillar** thường có hệ thống điều khiển điện mặc định kiểm soát thông số máy tốt. Các xê-ri tàu ASD (Azimuth Stern Driver) của DAMEN hoặc xê-ri tàu Ramparts của Robert Allan thiết kế chủ yếu sử dụng máy chính của hãng **Caterpillar**.

Để đảm bảo khả năng cơ động, quay trở trong phạm vi hẹp, nhiều phương tiện qua lại ở khu vực cảng các tàu kéo thường sử dụng 02 chân vịt kiểu Azimuth. Một số mẫu tàu kéo gần đây ở Việt nam như xê-ri tàu ASD của Damen (đóng mới từ năm 2017-2023) và tàu PTSC 15 (đóng mới năm 2022). Hiện nay, các tàu kéo chân vịt kiểu Azimuth đang hoạt động chủ yếu sử dụng chân vịt Azimuth của các hãng **Kongsberg** (xê-ri tàu ASD của Damen), **Schottel** (sử dụng với số lượng lớn trên các tàu kéo lai dẹt và xê-ri tàu Ramparts 2200 đến 3600 của Robert Allan), **Rolls-Royce** đã chứng minh được sự ổn định tin cậy.

Trong đó Kongsberg, Rolls-Royce là các nhà cung cấp thiết bị độc quyền cho các đối tác đóng tàu lớn như tập đoàn DAMEN, thời gian đặt hàng có thể lâu và phải đợi do chính sách ưu tiên của hãng, dẫn đến khả năng cao chậm tiến độ của dự án.

### 3.3.4. Lựa chọn các trang thiết bị khác trên tàu

Các vật tư, trang thiết bị khác trên tàu được lựa chọn là loại phổ biến, do các hãng có uy tín sản xuất, dễ khai thác sử dụng như máy phát điện, hệ van cút, các khí cụ điện có xuất xứ châu Âu, châu Á; các thiết bị nghi khí hàng hải sử dụng của các hãng Nhật Bản và Hàn Quốc tương tự các dự án đóng tàu kéo, lai dẹt gần đây. Dự án cũng sử dụng các vật tư trang thiết bị hàng hải do các công ty trong nước sản xuất, thỏa mãn yêu cầu của Quy phạm như máy lái điện thủy lực, tời neo, tời cô dây, móc kéo, hệ cửa, hệ thống thông thoại nội bộ và truyền thanh chỉ huy, tủ nạp và đồ dùng sinh hoạt thuyền viên trên tàu.

*(Chi tiết thuyết minh chung sơ bộ tại Phụ lục I kèm theo).*

### 3.4. Danh mục bản vẽ thiết kế cơ sở

Danh mục hồ sơ thiết kế cơ sở tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dẹt và Vận tải Cảng Hải Phòng bao gồm bản vẽ tuyến hình, bản vẽ bố trí chung, bản vẽ kết cấu cơ bản và bản vẽ bố trí buồng máy.

## PHẦN III. CÁC PHỤ LỤC

### Phụ lục 1. Thuyết minh chung sơ bộ tàu lai azimuth

#### I. Chức năng, nhiệm vụ, thông số cơ bản của tàu

##### 1.1 Chức năng, nhiệm vụ và khu vực hoạt động

a) Chức năng: Tàu kéo, lai dắt.

b) Nhiệm vụ:

- Lai dắt các tàu biển trọng tải lớn cập, rời các cảng, đặc biệt là Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng;

- Lai kéo các Phương tiện bị hạn chế khả năng điều động, các Phương tiện bị sự cố, các Phương tiện đóng mới của các Nhà máy đóng tàu ...

- Trực ứng cứu các Phương tiện, kết hợp tham gia chữa cháy cứu hộ ở khu vực ven biển, khu vực cảng nước sâu;

- Thực hiện các hoạt động khác theo nhu cầu của khách hàng.

c) Khu vực hoạt động: Biển Việt Nam (Cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 200 hải lý)

##### 1.2 Các thông số cơ bản của tàu lai Azimuth

- Chiều dài lớn nhất: Khoảng 30,0 m;
- Chiều rộng lớn nhất: Khoảng 12,0 m;
- Chiều cao mạn: Khoảng 5,5 m;
- Chiều chìm sâu nhất (tính từ vị trí thấp nhất của xiêm ky đến đường nước thiết kế): (4,5 ÷ 5,5) m;
- Chiều chìm thiết kế (tính từ đường cơ bản đến đường nước thiết kế): (3,5 ÷ 4,5) m;
- Máy chính:  $\geq 2 \times 2500$  HP;
- Máy phát điện: Khoảng 2 x 200HP;
- Lực kéo: (55 ÷ 60) tấn;
- Thuyền viên: 12 người.

*(Các thông số của tàu được tính toán chính xác trong quá trình thiết kế kỹ thuật).*

##### 1.3 Quy phạm áp dụng, cấp tàu và phương pháp nối ghép

- Quy phạm áp dụng: Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN21:2015/BGTVT/Sửa đổi 3:2018; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị

an toàn tàu biển QCVN 42: 2015/BGTVT/Sửa đổi 1:2017; Các quy chuẩn, tiêu chuẩn khác có liên quan.;

- Cấp tàu: VRH(200) (Cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 200 hải lý).
- Thân tàu được liên kết bằng phương pháp hàn.

## **II. Bố trí chung**

### **2.1 Phân khoang**

Tàu được chia thành 04 khoang kín nước tạo bởi 03 vách ngang kín nước tại các sườn: Sn16, Sn41 và Sn55.

### **2.2 Bố trí dưới boong chính**

Từ lái đến Sn16 bố trí khoang máy lái. Trong khoang máy lái từ Sn11 đến Sn16 hai bên mạn bố trí kết dầm No1 (t/p).

Từ Sn16 đến Sn41 bố trí khoang máy: Trong đó, từ Sn16 đến Sn28 hai bên mạn bố trí kết dầm đốt No2 (t/p); từ Sn27 đến Sn32 dưới đáy bố trí kết gom nước, kết dầm bản; từ Sn32 đến Sn35 hai bên mạn bố trí kết dầm trục nhật (t/p); từ Sn32 đến Sn39 dưới đáy và từ Sn35 đến Sn39 hai bên mạn bố trí kết dầm đốt No1 (t/p); từ Sn38+300, Sn40+300 bố trí kết nước thải rời.

Từ Sn41 đến Sn55 bố trí sàn kín nước cao cách chuẩn 2600mm: Trên sàn: Bên mạn trái bố trí kho, phòng 04 thuyền viên; bên mạn phải bố trí 01 phòng 04 thuyền viên, 01 phòng 02 thuyền viên; từ Sn51 đến Sn55 tại dọc tâm bố trí thùng xích neo (t/p). Dưới sàn bố trí các kết: từ Sn41 đến Sn49 bố trí kết dầm No2 (t/p); từ Sn49 đến Sn55 bố trí kết nước ngọt.

Từ Sn55 đến mũi: Bố trí khoang mũi/Kết dầm mũi.

### **2.3 Trên boong chính**

Từ lái đến Sn29 là khu vực boong hở, bố trí các thiết bị chằng buộc, lan can, nắp hầm, móc kéo. Từ Sn29 đến Sn47 tại dọc tâm bố trí thượng tầng, sát hai bên mạn tàu bố trí hành lang đi lại. Bên mạn trái thượng tầng bố trí nhà vệ sinh, buồng Co2, thông gió buồng máy, ống khói, cửa xuống buồng máy, lên boong lầu lái, bếp, khu sinh hoạt chung; bên mạn phải thượng tầng bố trí phòng tắm, kho, cửa thông gió buồng máy, ống khói, phòng thuyền trưởng và phòng máy trưởng; từ Sn44 đến Sn47 tại dọc tâm bố trí cầu thang xuống buồng thuyền viên.

Từ Sn47 đến mũi là khu vực boong hở bố trí các thiết bị chằng buộc, neo, tời neo, nắp hầm, cột kéo. Phía mũi tàu bố trí đệm chống va.



## 2.4 Boong lầu lái

Từ Sn34 đến Sn42 bố trí buồng lái. Xung quay bố trí cầu thang, hành lang đi lại, các thiết bị cứu sinh. Tại Sn30 hai bên mạn bố trí 02 súng phun nước.

## 2.5 Nóc lầu lái

Bố trí các thiết bị tín hiệu, thông tin liên lạc, chiếu sáng.

## III. Kết cấu

### 3.1 Kết cấu chung thân tàu

- Thân tàu kết cấu theo hệ thống ngang. Khoảng sườn thực 500 mm, 01 boong chính, 01 boong thượng tầng và 01 boong đài lái;

- Kết cấu thân tàu: Thân tàu được tạo thành từ hệ thống khung xương bao gồm các khung sườn và các vách ngăn kín nước, cùng các cơ cấu dọc (tấm vách, xà và sống), các tấm vỏ được hàn vào hệ thống khung xương.

- Kết cấu thượng tầng: hình thức kết cấu tương tự như kết cấu thân tàu. Boong thượng tầng có độ cong ngang bằng với boong chính. Các sườn thượng tầng nằm trên cùng mặt phẳng với khung sườn của thân tàu.

### 3.2 Một số quy cách kết cấu chủ yếu

#### \* Kết cấu đáy

- Tôn ky đáy :  $t = 12 \text{ mm}$ .
- Tôn đáy :  $t = 12 \text{ mm}$ .
- Khu vực đáy đơn từ vách lái đến vách 16:
- + Sống dọc : T12x225/10x600
- + Đà ngang : T12x150/s=10
- Khu vực đáy đơn bộ máy:
- + Sống dọc : T24x125/s=16
- + Đà ngang: T12x150/s=12
- Khu vực đáy đôi:
- + Sống dọc : s=8mm
- + Đà ngang: s=8 mm
- + Tôn đáy trên s=8 mm

#### \* Kết cấu boong

- Tôn boong :  $t = 8, 12$
- Tôn mép boong :  $t = 8$
- Xà ngang boong thường : T8x50/8x100
- Xà ngang khỏe : T10x150/8x300 T(8x100/8x300)
- Sóng dọc boong : T10x150/10x300 T(8x100/8x300)

\* Kết cấu mạn

- Tôn mạn:  $t = 10$
- Sườn thường: T8x75/8x120
- Sườn khỏe: T10x150/10x250
- Sườn dọc mạn: T10x150/s=10

\* Kết cấu vách ngang

- Tôn vách :  $t = 8$
- Nẹp thường : T8x50/8x100
- Sóng đứng khỏe : T10x150/8x250
- Sóng nằm : T10x150/8x250

\* Kết cấu thượng tầng

- Tôn nóc lầu lái :  $t = 6$
- Xà ngang : T6x40/6x80
- Sóng boong : T6x100/6x300
- Tôn mạn và tôn vách :  $t=6$
- Nẹp vách : T6x40/6x80

#### **IV. Trang thiết bị trên boong**

##### **4.1 Trang bị neo**

Tàu được trang bị 02 neo mũi kiểu Hall; tời neo điện thủy lực; xích neo được tính chọn theo Quy phạm.

##### **4.2 Trang bị chằng buộc**

- Trang bị 03 dây chằng buộc  $\Phi 24$ , loại cáp Vinylon cấp II – Chiều dài 120m/dây;

- Bích cột dây & xô ma: 04 trước mũi, 02 sau lái, độ cao và kiểu phù hợp cho việc cột giữ tàu;

### **4.3 Thiết bị lái**

Tàu được trang bị 01 bộ máy lái điện thủy lực có 03 chế độ điều khiển và các thiết bị đồng bộ.

### **4.4 Trang bị cứu sinh, cứu hỏa**

#### **4.4.1 Trang bị cứu sinh và vật dụng sự cố**

Phao cứu sinh tự thổi 12 người: 02 chiếc; phao tròn cứu sinh: 02 chiếc (chủng loại theo quy chuẩn), phao áo cá nhân bảo đảm 100% cho số người có mặt trên tàu và các trang bị cứu sinh khác thỏa mãn theo yêu cầu Quy phạm. Để khắc phục sự cố còn có: Nệm gỗ, vải nhựa, bao đay, gói nhồi đay, bộ dụng cụ sự cố.

#### **4.4.2 Trang bị cứu hoả**

- 01 hệ thống cứu hỏa bằng nước;
- 01 hệ thống dập cháy buồng máy bằng CO<sub>2</sub>;
- Hệ thống báo cháy.

### **V. Hệ động lực và hệ thống toàn tàu**

#### **5.1 Các thiết bị chính trong buồng máy**

##### **5.1 Máy chính, hộp số**

02 động cơ diesel công suất khoảng 2x2500 HP, tỉ số truyền hộp số đảm bảo vòng quay chân vịt Azimuth hoạt động 360°.

##### **5.2. Hệ trục**

Trên tàu bố trí 02 hệ trục chân vịt Azimuth do 02 máy chính dẫn động qua 02 hộp số.

### **VI. Hệ thống điện tàu**

#### **6.1 Tổng quát**

Hệ thống, trang thiết bị điện trên tàu thoả mãn các yêu cầu an toàn, kỹ thuật theo Quy phạm, đảm bảo để tàu hoạt động an toàn trong mọi chế độ khai thác.

#### **6.2 Nguồn điện**

Trạm phát gồm 02 tổ máy (01 chính, 01 dự phòng) công suất khoảng 150 kW, 380V 50 Hz 3 pha. Các tổ máy phát điện được làm mát 2 vòng tuần hoàn bằng nước.

Trên tàu gồm các mạng điện chính sau đây:



- Mạng điện xoay chiều ba pha 380V - 50Hz cung cấp nguồn cho các phụ tải như: các loại bơm, tời neo, máy lái, các tủ nạp ắc quy,...;

- Mạng xoay chiều ba pha 220V - 50Hz cung cấp nguồn cho các phụ tải chiếu sáng, điện sinh hoạt, các trang thiết bị nghi khí hàng hải, vô tuyến, quạt hút buồng vệ sinh,...;

- Mạng điện một chiều 24V cung cấp nguồn cho các phụ tải: các bộ khởi động máy chính, máy phụ, hệ thống chiếu sáng sự cố, các đèn hàng hải dự phòng, các máy móc thông tin, nghi khí hàng hải, hệ thống điều khiển lái,...

### **6.3 Thiết bị phân phối**

#### **6.3.1 Giới thiệu chung**

Một bảng điện chính để nhận năng lượng từ các tổ máy phát và phân phối điện năng đến các phụ tải.

Các bảng điện phân phối được bố trí ở các vị trí thích hợp để cấp nguồn cho các phụ tải khác nhau như chiếu sáng, thông tin liên lạc và thiết bị hàng hải.

Mỗi một mạch phân phối được bảo vệ quá tải và ngắn mạch bằng các khí cụ bảo vệ (áp tô mát, rơ le, cầu chì, cuộn cắt điện áp thấp...).

Các động cơ điện được bảo vệ ngắn mạch và quá tải bằng các áp tô mát và rơ le nhiệt.

#### **6.3.2 Bảng điện chính**

Bảng điện chính gồm ba ngăn, ngăn máy phát điện số 1 và phụ tải 380V, ngăn máy phát điện số 2 và các phụ tải 380V và ngăn phụ tải 220V.

#### **6.3.3 Bảng điện phân phối**

Các bảng điện phụ có kết cấu bằng thép kiểu treo tường, cửa mở phía trước. Mỗi bảng phân phối đều được lắp áp tô mát 2 hoặc 3 cực bảo vệ các mạch cấp.

#### **6.3.4 Hộp điện bờ**

Một hộp điện bờ 380V AC, 50Hz, 3pha, 50A có kết cấu bằng thép, đảm bảo tiêu chuẩn kín nước.

### **6.4 Cấp điện**

Toàn bộ cáp điện lắp đặt trên tàu là loại cáp chuyên dụng cho tàu thủy, chịu dầu, chống cháy hoặc không cháy lan, nhiệt độ 85°C; Trong đó các cáp điện dùng cho các hệ thống bơm cứu hỏa, hệ thống báo cháy là loại cáp chống cháy.

## **VII. Trang thiết bị nghi khí hàng hải, vô tuyến điện, thông tin liên lạc**

Các thiết bị nghi khí hàng hải, vô tuyến điện, thông tin liên lạc của tàu được thiết kế, trang bị phù hợp với Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN21:2015/BGTVT/Sửa đổi 3:2018 đối với tàu kéo cấp VRH(200); Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển QCVN 42: 2015/BGTVT/Sửa đổi 1:2017; Các quy chuẩn, tiêu chuẩn khác có liên quan, bao gồm:

- 01 ra đa hàng hải;
- 01 máy thu thời tiết NAVTEX;
- 01 bộ la bàn từ chuẩn;
- 01 máy định vị vệ tinh;
- 01 máy đo sâu;
- 02 phao vô tuyến chỉ báo sự cố;
- 01 thiết bị định vị tìm kiếm cứu nạn (AIS-SART);
- 01 máy đo gió cầm tay;
- 02 ống nhòm hàng hải;
- 01 máy thu phát MF/HF;
- 01 máy thu phát VHF DSC;
- 02 máy bộ đàm VHF cầm tay;
- 01 hệ thống truyền thanh chỉ huy và thông thoại nội bộ;
- Hệ thống đèn tín hiệu hàng hải, vật hiệu, âm hiệu theo Quy phạm.

**Phụ lục 2. Dự toán sơ bộ tổng mức đầu tư dự án đóng mới tàu lai Azimuth**

STT	Hạng mục tính	Văn bản áp dụng/vận dụng	Phương pháp tính	Thành tiền (Chưa thuế GTGT)	Thuế GTGT	Thành tiền (Có thuế GTGT)
<b>A</b>	<b>Chi phí xây dựng (Gxd)</b>		Tổng 1-13	<b>49.525.678.393</b>	<b>4.952.567.839</b>	<b>54.478.246.232</b>
1	Vật liệu phần vỏ, phần ống			10.275.894.980	1.027.589.498	11.303.484.478
2	Vật liệu nội thất, vật liệu bọc cách nhiệt, chống cháy và đồ dùng sinh hoạt			2.091.629.085	209.162.909	2.300.791.994
3	Vật tư phục vụ sản xuất			2.599.954.500	259.995.450	2.859.949.950
4	Hệ sơn			1.697.926.125	169.792.612	1.867.718.737
5	Hệ cửa, nắp miệng và hệ cầu thang			1.039.600.000	103.960.000	1.143.560.000
6	Vật tư phụ tùng đường ống			3.357.188.169	335.718.817	3.692.906.986
7	Vật tư hệ thống điện			1.854.789.000	185.478.900	2.040.267.900
8	Nhiên liệu, dầu bôi trơn, dầu thủy lực phục vụ thử nghiệm thiết bị			862.500.000	86.250.000	948.750.000
9	Chi phí điện năng	Tạm tính	270.000kWh * 1864,44đ/kWh	503.398.800	50.339.880	553.738.680
10	Chi phí nhân công (trung bình thợ bậc 4)	Vận dụng theo tàu có khối lượng tàu không tương tự	58.000 công * 284,408 đ/công	16.495.664.000	1.649.566.400	18.145.230.400
11	Chi phí máy thi công	Vận dụng theo dự án gần đây	20% chi phí nhân công	3.299.132.800	329.913.280	3.629.046.080
12	Chi phí chung	TT11/2021/TT-BXD	6% * (Tổng 1-11)	2.644.660.648	264.466.064	2.909.126.712
13	Thu nhập chịu thuế tính trước	TT11/2021/TT-BXD	6% * (Tổng 1-12)	2.803.340.286	280.334.029	3.083.674.315
<b>B</b>	<b>Chi phí thiết bị (Gtb)</b>		Tổng 14-17	<b>55.772.996.840</b>	<b>5.577.299.684</b>	<b>61.350.296.524</b>
14	Thiết bị máy và hệ thống động lực			48.870.120.000	4.887.012.000	53.757.132.000



STT	Hạng mục tính	Văn bản áp dụng/vận dụng	Phương pháp tính	Thành tiền (Chưa thuế GTGT)	Thuế GTGT	Thành tiền (Có thuế GTGT)
15	Thiết bị vô tuyến điện, nghi khí hàng hải và thiết bị chuyên dụng			1.239.700.000	123.970.000	1.363.670.000
16	Thiết bị neo lái, cơ khí mặt boong			4.036.347.740	403.634.774	4.439.982.514
17	Thiết bị an toàn và trang bị theo tàu			1.626.829.100	162.682.910	1.789.512.010
<b>I</b>	<b>Tổng chi phí đóng tàu (G1)</b>		Gxd + Gtb	<b>105.298.675.233</b>	<b>10.529.867.523</b>	<b>115.828.542.756</b>
<b>II</b>	<b>Chi phí quản lý dự án</b>	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.8 * 1.765%	<b>1.486.817.294</b>	<b>148.681.729</b>	<b>1.635.499.023</b>
<b>III</b>	<b>Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng</b>		Tổng 18-25	<b>3.313.714.363</b>	<b>331.371.437</b>	<b>3.645.085.800</b>
18	Chi phí lập dự án đầu tư (BCNCKT)	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.387%	407.505.873	40.750.587	448.256.460
			Theo hợp đồng thực tế	359.090.909	35.909.091	395.000.000
19	Chi phí thẩm tra Báo cáo nghiên cứu khả thi	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.085%	89.503.874	8.950.387	98.454.261
20	Chi phí thiết kế kỹ thuật - tổng dự toán (a)	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.685%	721.295.925	72.129.593	793.425.518
21	Chi phí thiết kế thi công	TT12/2021/TT-BXD	55% * (a)	396.712.759	39.671.276	436.384.035
22	Chi phí thẩm tra thiết kế kỹ thuật	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.083%	87.397.900	8.739.790	96.137.690
23	Chi phí thẩm tra tổng dự toán	TT12/2021/TT-BXD	G1 * 0.081% * 1,2	102.350.313	10.235.031	112.585.344
24	Chi phí giám sát thi công	TT12/2021/TT-BXD		1.429.761.162	142.976.116	1.572.737.278
-	Chi phí giám sát thi công xây dựng		Gxd * 2.361%	1.169.301.267		
-	Chi phí giám sát thi công lắp đặt thiết bị		Gtb * 0.467%	260.459.895		
25	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu	TT12/2021/TT-BXD		127.601.521	12.760.153	140.361.674
25.1	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu gói thầu đóng mới tàu		(G1+21+29+31+32) * 0.088%	94.269.953		

STT	Hạng mục tính	Văn bản áp dụng/vận dụng	Phương pháp tính	Thành tiền (Chưa thuế GTGT)	Thuế GTGT	Thành tiền (Có thuế GTGT)
25.2	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu các gói thầu tư vấn			33.331.568		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu tư vấn lập BCNCKT</i>		$(18)*0.816\%$	2.930.182		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu tư vấn thẩm tra BCNCKT</i>		$(19)*0.816\%$	730.352		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu quản lý dự án</i>		$(II) * 0.759\%$	11.284.943		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu thiết kế kỹ thuật - tổng dự toán</i>		$(20)*0.816\%$	5.885.775		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu thẩm tra Thiết kế kỹ thuật - tổng dự toán</i>		$((22)+(23))*0.816\%$	1.548.345		
-	<i>Chi phí lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu giám sát thi công</i>		$(24) * 0.766\%$	10.951.971		
<b>IV</b>	<b>Chi phí khác</b>		Tổng 26-38	<b>10.040.286.276</b>	<b>277.928.627</b>	<b>10.318.214.903</b>
26	Chi phí thẩm định dự án đầu tư (BCNCKT)	TT12/2021/TT-BXD	$(Gxd + Gtb) * 0.085% * 15\%$	13.425.581	1.342.558	14.768.139
27	Chi phí thẩm định TKKT	TT 210/2016/TT-BTC	$G1 * 0.016\%$	16.847.788	1.684.778	18.532.566
28	Chi phí thẩm định TDT	TT 210/2016/TT-BTC	$G1 * 0.016\%$	16.847.788	1.684.779	18.532.567
29	Chi phí thẩm định HSMT và KQLCNT	NĐ 63/2014/NĐ-CP	0,05% giá gói thầu, không quá 50tr, không nhỏ hơn 1tr	101.818.182	10.181.818	112.000.000

STT	Hạng mục tính	Văn bản áp dụng/vận dụng	Phương pháp tính	Thành tiền (Chưa thuế GTGT)	Thuế GTGT	Thành tiền (Có thuế GTGT)
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT gói thầu đóng mới tàu		0,05% giá gói thầu, không quá 50tr	90.909.091	9.090.909	100.000.000
-	Chi thẩm định HSMT, KQLCNT gói thầu tư vấn lập BCNCKT		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT gói thầu thẩm tra BCNCKT		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT gói thầu quản lý dự án		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT HSDT gói thầu Thiết kế kỹ thuật-tổng dự toán		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT HSDT gói thầu thẩm tra Thiết kế kỹ thuật-tổng dự toán		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
-	Chi phí thẩm định HSMT, KQLCNT HSDT gói thầu giám sát thi công		0,05% giá gói thầu, không nhỏ hơn 1tr	1.818.182	181.818	2.000.000
30	Chi phí thẩm định giá thiết bị - vật liệu		Tạm tính	100.000.000	10.000.000	110.000.000
31	Chi phí lãi vay cho quá trình đóng tàu		Chi phí lãi vay	6.761.000.000		6.761.000.000
32	Chi phí bảo hiểm đóng tàu	Mức phổ biến	G1 * 0,19%	200.067.483	20.006.748	220.074.231
33	Lệ phí trước bạ	NĐ 10/2022/NĐ-CP		500.000.000		500.000.000
34	Phí kiểm định an toàn kỹ thuật đóng mới tàu thủy		Tạm tính	484.036.909	48.403.691	532.440.600
35	Chi phí chạy thử, nghiệm thu, huấn luyện kíp tàu		Tạm tính	745.454.545	74.545.455	820.000.000



STT	Hạng mục tính	Văn bản áp dụng/vận dụng	Phương pháp tính	Thành tiền (Chưa thuế GTGT)	Thuế GTGT	Thành tiền (Có thuế GTGT)
36	Chi phí đưa tàu về đơn vị		Tạm tính	520.000.000	52.000.000	572.000.000
37	Chi phí kiểm toán	NĐ 99/2021/NĐ-CP	(TMĐT-V) * 0.333%	437.562.000	43.756.200	481.318.200
38	Chi phí thẩm tra phê duyệt quyết toán	NĐ 99/2021/NĐ-CP	(TMĐT-V) * 0.218% *50%	143.226.000	14.322.600	157.548.600
<b>V</b>	<b>Chi phí dự phòng</b>		(I+II+III+IV)*3%	<b>3.584.382.067</b>	<b>358.438.207</b>	<b>3.942.820.274</b>
<b>VI</b>	<b>Tổng mức đầu tư (TMĐT)</b>		<b>I+II+III+IV+V</b>	<b>123.723.875.233</b>	<b>11.646.287.523</b>	<b>135.370.162.756</b>

*(Bảng chữ: Một trăm ba mươi lăm tỷ, ba trăm bảy mươi triệu, một trăm sáu mươi hai nghìn, bảy trăm năm mươi sáu đồng)*

**Phụ lục 3. Đánh giá sơ bộ kết quả kinh doanh và khả năng thu hồi vốn.**

**Bảng 1. Tổng hợp giá trị hiện tại ròng (NPV), tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR) và thời gian hoàn vốn dự kiến của dự án**

*Đơn vị: Nghìn VNĐ*

Chỉ tiêu/Năm thứ (năm)	0	1	2	3	4	5	6	7
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>1. Tổng doanh thu</b>		<b>9.508.274</b>	<b>27.733.165</b>	<b>33.542.990</b>	<b>37.119.348</b>	<b>37.575.428</b>	<b>39.089.277</b>	<b>40.417.999</b>
<b>2. Tổng chi phí</b>	<b>123.723.875</b>	<b>11.348.809</b>	<b>25.775.328</b>	<b>25.872.502</b>	<b>25.556.161</b>	<b>25.175.442</b>	<b>24.933.245</b>	<b>24.198.172</b>
Giá trị đầu tư ban đầu	123.723.875							
Khấu hao		4.124.129	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258
Lãi vay		3.284.139	7.201.147	6.240.039	5.278.930	4.317.821	3.356.712	2.395.604
Thuế thu nhập DN		-	391.568	1.534.098	2.312.637	2.479.997	2.831.206	3.243.965
Lãi sau thuế		-1.840.536	1.566.270	6.136.390	9.250.550	9.919.989	11.324.826	12.975.862
<b>3. Dòng tiền sau thuế</b>	<b>-123.723.875</b>	<b>2.283.593</b>	<b>9.814.529</b>	<b>14.384.649</b>	<b>17.498.808</b>	<b>18.168.247</b>	<b>19.573.084</b>	<b>21.224.120</b>
<b>4. Tỷ lệ chiết khấu</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>
<b>5. PV</b>	<b>-123.723.875</b>	<b>2.038.923</b>	<b>7.824.082</b>	<b>10.238.709</b>	<b>11.120.809</b>	<b>10.309.151</b>	<b>9.916.333</b>	<b>9.600.714</b>
<b>6. NPV</b>	<b>12.013.404</b>							
<b>7. Dòng tiền cộng dồn</b>		<b>-121.684.953</b>	<b>-113.860.871</b>	<b>-103.622.162</b>	<b>-92.501.353</b>	<b>-82.192.201</b>	<b>-72.275.868</b>	<b>-62.675.154</b>
<b>8. IRR</b>	<b>13.17%</b>							
<b>9. Thời gian hoàn vốn</b>	<b>16 năm 7 tháng</b>							
<b>10. Hệ số sinh lời</b>	<b>1.10</b>							





**Bảng 1. Tổng hợp giá trị hiện tại ròng (NPV), tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR) và thời gian hoàn vốn dự kiến của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

Chỉ tiêu/Năm thứ (năm)	16	17	18	19	20	Tổng cộng
	2040	2041	2042	2043	2044	
<b>1. Tổng doanh thu</b>	<b>54.124.941</b>	<b>54.704.513</b>	<b>50.579.056</b>	<b>55.863.656</b>	<b>56.443.228</b>	<b>849.022.927</b>
<b>2. Tổng chi phí</b>	<b>21.428.089</b>	<b>17.394.940</b>	<b>16.867.749</b>	<b>17.579.924</b>	<b>17.673.968</b>	<b>439.330.899</b>
Giá trị đầu tư ban đầu						
Khấu hao	4.124.129	0	0	0	0	<b>123.723.875</b>
Lãi vay	-	-	-	-	-	<b>33.982.273</b>
Thuế thu nhập DN	6.539.370	7.461.915	6.742.261	7.656.746	7.753.852	<b>82.306.513</b>
Lãi sau thuế	26.157.482	29.847.658	26.969.045	30.626.985	31.015.408	<b>327.385.516</b>
<b>3. Dòng tiền sau thuế</b>	<b>30.281.611</b>	<b>29.847.658</b>	<b>26.969.045</b>	<b>30.626.985</b>	<b>31.015.408</b>	<b>451.109.391</b>
<b>4. Tỷ lệ chiết khấu</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	<b>12.00%</b>	
<b>5. PV</b>	<b>4.939.587</b>	<b>4.347.143</b>	<b>3.507.044</b>	<b>3.556.001</b>	<b>3.215.267</b>	<b>135.737.279</b>
<b>6. NPV</b>						<b>-</b>
<b>7. Dòng tiền cộng dồn</b>	<b>-2.612.050</b>	<b>1.735.092</b>	<b>5.242.136</b>	<b>8.798.137</b>	<b>12.013.404</b>	<b>12.013.404</b>
<b>8. IRR</b>						
<b>9. Thời gian hoàn vốn</b>						
<b>10. Hệ số sinh lời</b>						

**Bảng 2. Tổng hợp kết quả kinh doanh dự kiến của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

Chỉ tiêu/năm	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Doanh thu/năm	9.508.274	27.733.165	33.542.990	37.119.348	37.575.428	39.089.277	40.417.999	40.896.955	39.615.233	41.854.865	46.567.203
Giá trị tài sản thu hồi (bán tài sản sau 20 năm)											
<b>Tổng doanh thu</b>	<b>9.508.274</b>	<b>27.733.165</b>	<b>33.542.990</b>	<b>37.119.348</b>	<b>37.575.428</b>	<b>39.089.277</b>	<b>40.417.999</b>	<b>40.896.955</b>	<b>39.615.233</b>	<b>41.854.865</b>	<b>46.567.203</b>
<b>Chi phí tài chính</b>											
Khấu hao (15 năm)	4.124.129	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258
Lãi vay	3.284.139	7.201.147	6.240.039	5.278.930	4.317.821	3.356.712	2.395.604	1.434.495	473.386		
<b>Chi phí biến đổi</b>											
Nhiên liệu	1.744.290	5.054.918	6.075.281	6.681.370	6.722.316	6.625.987	6.810.977	6.851.585	6.599.232	6.933.478	6.981.530
Cảng phí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Chi phí cố định</b>											
Nhân công	875.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000	2.777.250
Sửa chữa	300.000	720.000	720.000	720.000	720.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000	1.840.000
Vật liệu	125.000	300.000	306.000	312.120	318.362	324.730	331.224	337.849	344.606	351.498	358.528
Điện, nước	15.000	36.000	36.720	37.454	38.203	38.968	39.747	40.542	41.353	42.180	43.023
Bảo hiểm tàu	231.252	555.004	555.004	555.004	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.555.000
Quản lý phí và chi phí khác	650.000	1.560.000	1.591.200	1.623.024	1.655.484	1.688.594	1.722.366	1.756.813	1.791.950	1.827.789	1.864.344
<b>Tổng chi phí</b>	<b>11.348.809</b>	<b>25.775.328</b>	<b>25.872.502</b>	<b>25.556.161</b>	<b>25.175.442</b>	<b>24.933.245</b>	<b>24.198.172</b>	<b>23.319.538</b>	<b>22.148.781</b>	<b>22.053.199</b>	<b>23.667.934</b>
<b>Lãi/ lỗ</b>											
Lãi/ lỗ trước thuế thu nhập	-1.840.536	1.957.838	7.670.488	11.563.187	12.399.986	14.156.032	16.219.827	17.577.416	17.466.452	19.801.667	22.899.269
Thuế thu nhập	-	391.568	1.534.098	2.312.637	2.479.997	2.831.206	3.243.965	3.515.483	3.493.290	3.960.333	4.579.854
Lãi lỗ sau thuế thu nhập	-1.840.536	1.566.270	6.136.390	9.250.550	9.919.989	11.324.826	12.975.862	14.061.933	13.973.162	15.841.334	18.319.415

**Bảng 2. Tổng hợp kết quả kinh doanh dự kiến của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

<b>Chỉ tiêu/năm</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>20389</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>20423</b>	<b>2044</b>	<b>Tổng cộng</b>
Doanh thu/năm	43.086.049	47.620.905	48.147.756	44.532.087	54.124.941	54.704.513	50.579.056	55.863.656	56.443.228	
Giá trị tài sản thu hồi ( <i>bán tàu sau 20 năm</i> )										
<b>Tổng doanh thu</b>	<b>43.086.049</b>	<b>47.620.905</b>	<b>48.147.756</b>	<b>44.532.087</b>	<b>54.124.941</b>	<b>54.704.513</b>	<b>50.579.056</b>	<b>55.863.656</b>	<b>56.443.228</b>	<b>849.022.927</b>
<b>Chi phí tài chính</b>										
Khấu hao (15 năm)	8.248.258	8.248.258	8.248.258	8.248.258	4.124.129					<b>123.723.875</b>
Lãi vay										<b>33.982.273</b>
<b>Chi phí biến đổi</b>										-
Nhiên liệu	6.424.820	7.063.423	7.104.031	6.536.895	7.193.386	7.234.332	6.656.106	7.316.225	7.357.171	<b>129.967.354</b>
Cảng phí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Chi phí cố định</b>										-
Nhân công	2.777.250	2.777.250	2.777.250	2.777.250	3.193.838	3.193.838	3.193.838	3.193.838	3.193.838	<b>51.205.438</b>
Sửa chữa	1.840.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	<b>30.080.000</b>
Vật liệu	365.698	373.012	380.473	388.082	395.844	403.761	411.836	420.072	428.474	<b>6.977.168</b>
Điện, nước	43.884	44.761	45.657	46.570	47.501	48.451	49.420	50.409	51.417	<b>837.260</b>
Bảo hiểm tàu	1.555.000	1.555.000	1.555.000	1.555.000	2.055.004	2.055.004	2.055.004	2.055.004	2.055.004	<b>26.276.260</b>
Quản lý phí và chi phí khác	1.901.631	1.939.664	1.978.457	2.018.026	2.058.387	2.099.555	2.141.546	2.184.377	2.228.064	<b>36.281.271</b>
<b>Tổng chi phí</b>	<b>23.156.541</b>	<b>23.841.369</b>	<b>23.929.126</b>	<b>23.410.081</b>	<b>21.428.089</b>	<b>17.394.940</b>	<b>16.867.749</b>	<b>17.579.924</b>	<b>17.673.968</b>	<b>439.330.899</b>
<b>Lãi/ lỗ</b>										-
Lãi/ lỗ trước thuế thu nhập	19.929.508	23.779.535	24.218.629	21.122.006	32.696.852	37.309.573	33.711.306	38.283.732	38.769.260	<b>409.692.028</b>
Thuế thu nhập	3.985.902	4.755.907	4.843.726	4.224.401	6.539.370	7.461.915	6.742.261	7.656.746	7.753.852	<b>82.306.513</b>
Lãi lỗ sau thuế thu nhập	15.943.606	19.023.628	19.374.903	16.897.604	26.157.482	29.847.658	26.969.045	30.626.985	31.015.408	<b>327.385.516</b>

**Bảng 3. Tổng hợp chi phí hoạt động dự kiến hàng năm của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

<b>Năm</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>
<b>Doanh thu</b>	<b>9.508.274</b>	<b>27.733.165</b>	<b>33.542.990</b>	<b>37.119.348</b>	<b>37.575.428</b>	<b>39.089.277</b>	<b>40.417.999</b>	<b>40.896.955</b>	<b>39.615.233</b>	<b>41.854.865</b>
<b>Chi phí</b>										
Nhiên liệu	1.744.290	5.054.918	6.075.281	6.681.370	6.722.316	6.625.987	6.810.977	6.851.585	6.599.232	6.933.478
Nhân công (dk tăng 15% sau mỗi 5 năm)	875.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000	2.415.000
Vật liệu (dk tăng 2%/năm)	125.000	300.000	306.000	312.120	318.362	324.730	331.224	337.849	344.606	351.498
Điện nước (dk tăng 2%/năm)	15.000	36.000	36.720	37.454	38.203	38.968	39.747	40.542	41.353	42.180
Sửa chữa (dk tăng 5% sau mỗi 5 năm)	300.000	720.000	720.000	720.000	720.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000	1.180.000
Bảo hiểm (giữ nguyên)	231.252	555.004	555.004	555.004	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996	1.054.996
Quản lý phí+chi khác (tăng 2%/năm)	650.000	1.560.000	1.591.200	1.623.024	1.655.484	1.688.594	1.722.366	1.756.813	1.791.950	1.827.789



**Bảng 3. Tổng hợp chi phí hoạt động dự kiến hàng năm của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

<b>Năm</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>Tổng</b>
<b>Doanh thu</b>	<b>46.567.203</b>	<b>43.086.049</b>	<b>47.620.905</b>	<b>48.147.756</b>	<b>44.532.087</b>	<b>54.124.941</b>	<b>54.704.513</b>	<b>50.579.056</b>	<b>55.863.656</b>	<b>56.443.228</b>	<b>849.022.927</b>
<b>Chi phí</b>											
Nhiên liệu	6.981.530	6.424.820	7.063.423	7.104.031	6.536.895	7.193.386	7.234.332	6.656.106	7.316.225	7.357.171	<b>129.967.354</b>
Nhân công (dk tăng 15% sau mỗi 5 năm)	2.777.250	2.777.250	2.777.250	2.777.250	2.777.250	3.193.838	3.193.838	3.193.838	3.193.838	3.193.838	<b>51.205.438</b>
Vật liệu (dk tăng 2%/năm)	358.528	365.698	373.012	380.473	388.082	395.844	403.761	411.836	420.072	428.474	<b>6.977.168</b>
Điện nước (dk tăng 2%/năm)	43.023	43.884	44.761	45.657	46.570	47.501	48.451	49.420	50.409	51.417	<b>837.260</b>
Sửa chữa (dk tăng 5% sau mỗi 5 năm)	1.840.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	2.360.000	<b>30.080.000</b>
Bảo hiểm (giữ nguyên)	1.555.000	1.555.000	1.555.000	1.555.000	1.555.000	2.055.004	2.055.004	2.055.004	2.055.004	2.055.004	<b>26.276.260</b>
Quản lý phí+chi khác (tăng 2%/năm)	1.864.344	1.901.631	1.939.664	1.978.457	2.018.026	2.058.387	2.099.555	2.141.546	2.184.377	2.228.064	<b>36.281.271</b>

**Bảng 4. Tổng hợp doanh thu dự kiến từ dịch vụ lai dắt của dự án***Đơn vị: Nghìn VNĐ*

5 năm đầu cước thu dự tính bằng 105% giá tối đa				(Giá tối đa: 2430 USD/lượt)	
Năm	Lượt tàu lai phục vụ vào và ra 1 tháng	Cước thu USD/lượt	Tỷ giá hàng năm VND/USD	Doanh thu 1 tháng	Doanh thu 1 năm
2025	30	2.552	24.839	1.901.654.700	9.508.273.500
2026	36	2.552	25.156	2.311.097.121	27.733.165.448
2027	43	2.552	25.472	2.795.249.163	33.542.989.952
2028	47	2.552	25.789	3.093.278.996	37.119.347.950
2029	47	2.552	26.106	3.131.285.651	37.575.427.813
5 năm tiếp theo thứ hai cước thu dự tính tăng 5%					
Năm	Lượt tàu lai phục vụ vào và ra 1 tháng	Cước thu USD/lượt	Tỷ giá hàng năm VND/USD	Doanh thu 1 tháng	Doanh thu 1 năm
2030	46	2.680	26.423	3.257.439.768	39.089.277.216
2031	47	2.680	26.740	3.368.166.621	40.417.999.454
2032	47	2.680	27.057	3.408.079.566	40.896.954.797
2033	45	2.680	27.374	3.301.269.426	39.615.233.112
2034	47	2.680	27.691	3.487.905.457	41.854.865.482
5 năm tiếp theo thứ ba cước thu dự tính tăng 10%					
Năm	Lượt tàu lai phục vụ vào và ra 1 tháng	Cước thu USD/lượt	Tỷ giá hàng năm VND/USD	Doanh thu 1 tháng	Doanh thu 1 năm
2035	47	2.948	28.007	3.880.600.242	46.567.202.906
2036	43	2.948	28.324	3.590.504.100	43.086.049.206
2037	47	2.948	28.641	3.968.408.722	47.620.904.660
2038	47	2.948	28.958	4.012.312.961	48.147.755.536
2039	43	2.948	29.275	3.711.007.227	44.532.086.718
5 năm tiếp theo thứ tư cước thu dự tính tăng 10 %					
Năm	Lượt tàu lai phục vụ vào và ra 1 tháng	Cước thu USD/lượt	Tỷ giá hàng năm VND/USD	Doanh thu 1 tháng	Doanh thu 1 năm
2040	47	3.243	29.592	4.510.411.748	54.124.940.974
2041	47	3.243	29.909	4.558.709.390	54.704.512.681
2042	43	3.243	30.226	4.214.921.327	50.579.055.930
2043	47	3.243	30.542	4.655.304.675	55.863.656.095
2044	47	3.243	30.859	4.703.602.317	56.443.227.803

## **Phụ lục 4. Một số tàu lai dắt Azimuth của Việt Nam và các nước khác**

### **1. Tàu kéo, lai dắt Tân Cảng A1**

Tàu kéo, lai dắt Tân Cảng A1 (Công ty TNHH MTV Hoa Tiêu Tân Cảng thuộc Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn) có tổng chiều dài 32m, rộng 8,7m; mớn nước mũi tàu 2,8m, lái 3,8m, máy phát điện gồm 2 động cơ Cummins 6BT5.9 - DM, công suất mỗi động cơ 112KW, hai máy chính là 2 động cơ Cummine KTA50 M2 với công suất mỗi động cơ 1.800 HP, hai cụm chân vịt Shotell SRP - 1010FP xoay 360 độ, đóng mới năm 2004. Đặc biệt, nhờ loại chân vịt Azimuth, tàu Tân Cảng A1 có khả năng cơ động, linh hoạt cao khi làm việc trong cảng và những vùng nước hẹp, có thể hỗ trợ lai dắt trong mọi tình huống với độ an toàn cao nhất. Về kết cấu, tàu lai Tân Cảng A1 có một boong với thượng tầng mũi, được trang bị móc kéo 45 tấn, cần cầu 1,5 tấn, buồng điều khiển cách âm tại khoang máy chính.



Hình 1. Tàu kéo, lai dắt Tân Cảng A1

### **2. Tàu kéo, lai dắt MIRAI**

Tàu kéo, lai dắt Mirai (Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân) có chiều dài 36,90 m, chiều rộng 10,40 m; chiều cao mạn 5,51 m, tốc độ 12 hải lý/giờ; hai máy chính là 2 động cơ 6L28HLX NIGATA JP với công suất mỗi máy 3000 HP, đóng mới năm 2003.



Hình 2. Tàu kéo, lai dặt Mirai

### 3. Tàu kéo, lai dặt TUG/Fifi BOAT SKY 2

Tàu kéo, lai dặt TUG/Fifi BOAT SKY 2 (Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân) có chiều dài 32,4 m, chiều rộng 12,0 m; chiều cao mạn 4,8 m, tốc độ 12,5 hải lý/giờ; hai máy chính là 2 động cơ YANMAR 6EY26 với công suất mỗi máy 2.574 HP. Tàu được trang bị 02 chân vịt kiểu Azimuth.



Hình 3. Tàu kéo, lai dặt TUG/Fifi BOAT SKY 2 đóng mới năm 2010



#### **4. Tàu kéo, lai dết SEA TEAM 1**

Tàu kéo, lai dết SEA TEAM 1 (Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân) có chiều dài 32,09 m, chiều rộng 9,80 m; chiều cao mạn 3,42 m, tốc độ 13 hải lý/giờ; hai máy chính là 2 động cơ 6L28 - NIIGATA JP với công suất mỗi máy 2.250 HP. Tàu được trang bị 2 chân vịt kiểu Azimut ZP-31. Tàu được đóng mới năm 2008 tại Hàn Quốc.



Hình 4. Tàu kéo, lai dết SEA TEAM 1

#### **5. Tàu kéo, lai dết SEA FORCE 1**

Tàu kéo, lai dết SEA TEAM 1 (Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân) có chiều dài 27,4 m, chiều rộng 11,50 m; chiều cao mạn 5,20 m, tốc độ 12,5 hải lý/giờ; hai máy chính là 2 động cơ Cat 3516B với công suất mỗi máy 2.500 HP. Tàu được trang bị 2 chân vịt kiểu Azimut Z-drive Schottel SRP 1215FP. Tàu được đóng mới năm 2007 tại Hồng Kông.



Hình 5. Tàu kéo, lai dết SEA FORCE 1

#### 6. Tàu kéo, lai dết Polaris

Tàu kéo, lai dết Polaris được nhà máy Cheoy Lee (Hồng Kông) đóng cho Singapore, tàu có chiều dài 27,4 m, chiều rộng 11,5 m, chiều cao mạn 5,03 m. Tàu được trang bị một cặp động cơ diesel Yanmar 6EY26W, mỗi động cơ có công suất 1.550 kW tại vòng quay 750 vòng / phút, chân vịt kiểu Azimuth Schottel SRP 360, đóng mới năm 2018.



Hình 6. Tàu lai dết Polaris

#### 7. Tàu kéo, lai dết ASD

Các tàu kéo, lai dết ASD do công ty Damen thiết kế, được đóng tại Tổng Công ty Sông Thu xuất khẩu sang thị trường các nước châu Á, châu Âu...Tàu có

chiều dài lớn nhất 28,57 m, chiều rộng lớn nhất 11,43 m, chiều cao mạn 4,60 m, lượng chiếm nước đầy tải 550 tấn, đóng mới từ năm 2017-2022. Tàu được trang bị 02 động cơ của hãng Caterpillar, 02 chân vịt Azimuth độc quyền của hãng Kongsberg.



Hình 7. Tàu ASD 2411/YN 512291 chuẩn bị được hạ thủy.

#### 8. Tàu kéo, lai dốt PTSC 15

Tàu kéo, lai dốt PTSC 15 được Vitechco thiết kế và được Tổng công ty Sông Thu đóng mới năm 2022 cho Công ty BFC Vạn Tường khai thác tại Cảng Dung Quất (Bình Định) và khu vực lân cận. Tàu có chiều dài lớn nhất 31,75 m, chiều rộng lớn nhất 11,0 m, chiều cao mạn 4,8 m; chiều chìm 3,5 m, tổng công suất 02 máy chính 4000 HP, chân vịt Shottel.

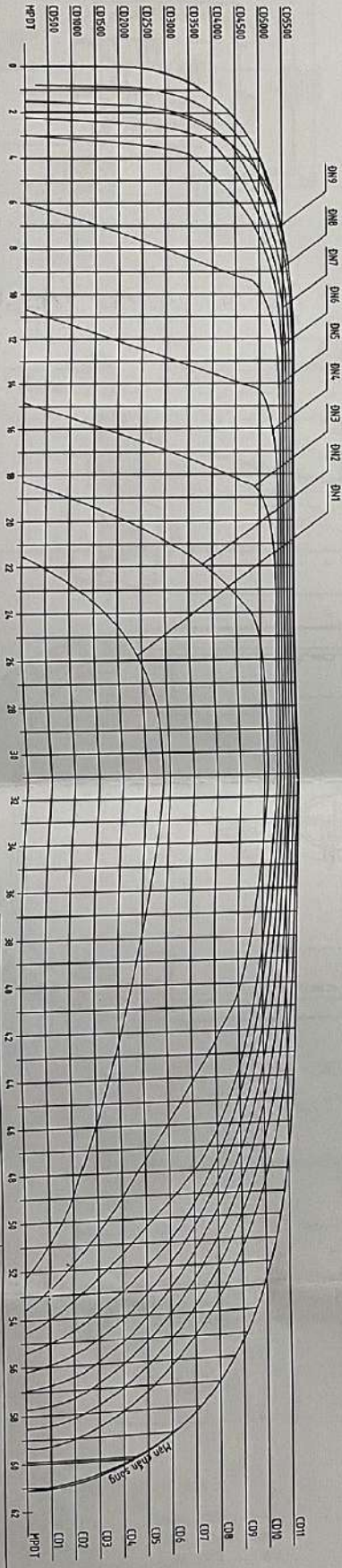
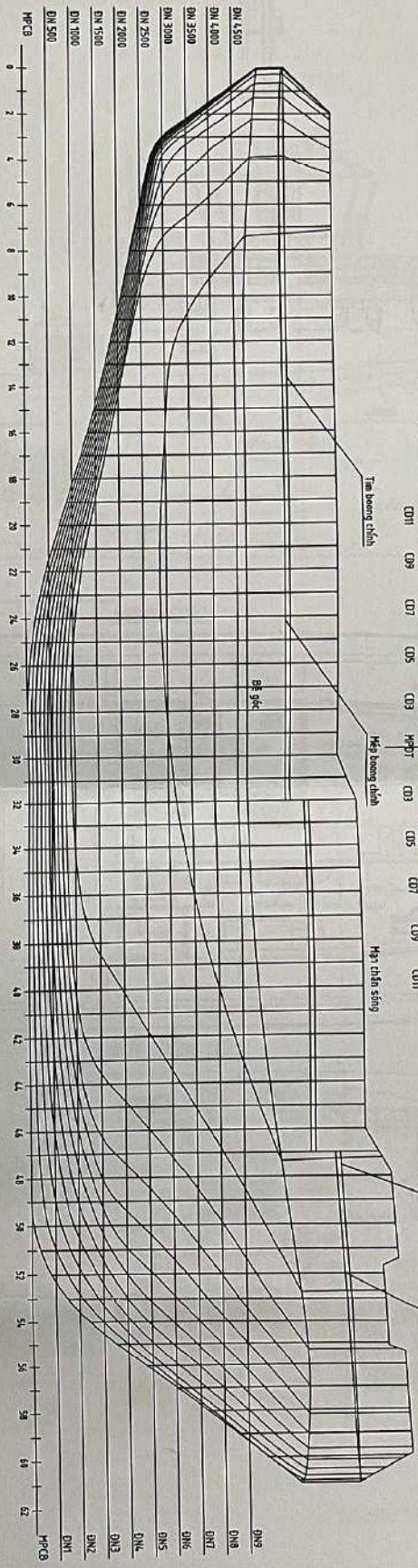
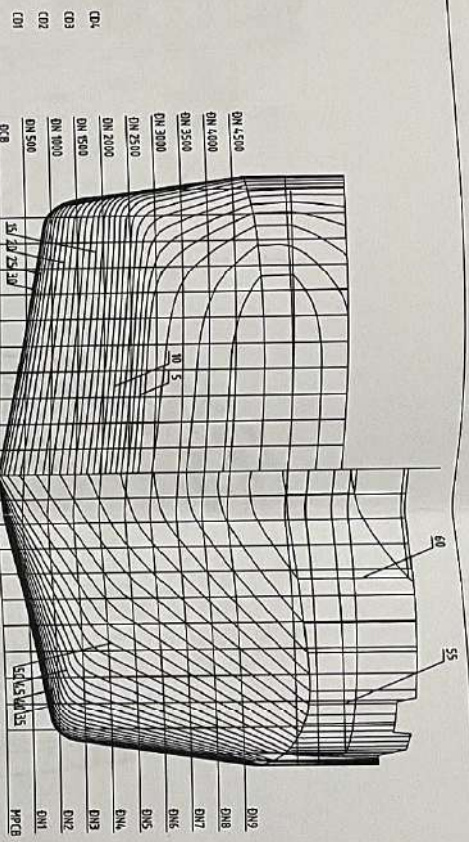


Hình 8. Tàu kéo, lai dốt PTSC 15.



THÔNG SỐ CƠ BẢN

CHIỀU DÀI LỖN NHẤT:	KHOẢNG 30,00 (m)
CHIỀU RỘNG LỖN NHẤT:	KHOẢNG 12,00 (m)
CHIỀU CAO MÀN:	KHOẢNG 5,50 (m)
CHIỀU CHÌM THIẾT KẾ:	(3,50 - 4,50) (m)
CÔNG SUẤT MÁY CHẠM:	> 2x2500 (BHP)
CẤP TÀU:	VRH/200
VÒNG HOẠT ĐỘNG:	CCN 21- 2015/BGTVT SD. 3.2018
	BIÊN VIẾT MÀN



**VIỆN THIẾT KẾ TÀU QUÂN SỰ**  
 Địa chỉ: Đường 3/5 - Quận 5 - Thành Phố Hồ Chí Minh  
 Tel: 024.3572.5777 Fax: 084.3572.5774

Duyệt: Phạm T. Tuấn  
 Kiểm tra: N. Việt Hoàn  
 Vẽ: Nguyễn V. Khắc / Nguyễn V. Kiên

Thiết kế: Nguyễn V. Kiên

**TÀU LAI AZIMUTH**

**TUYẾN HÌNH**

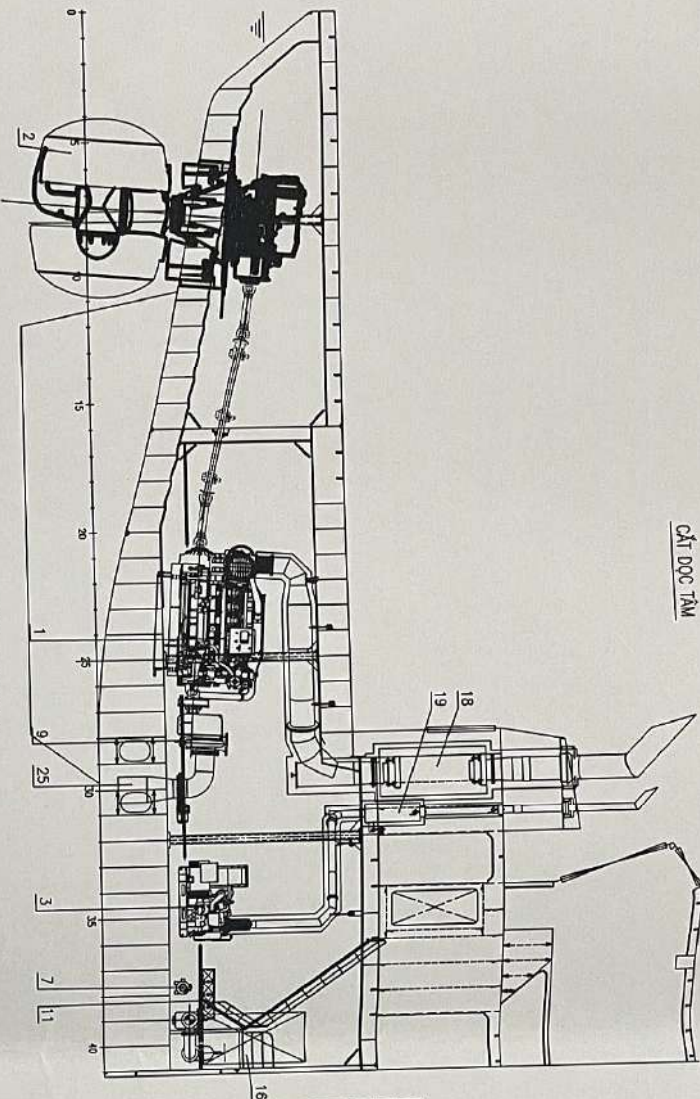
Vật liệu: S: S11 / R1 / A3

Khối lượng: -  
 Số lượng: -  
 Tỷ lệ: 1:100  
 Tô: 1/1

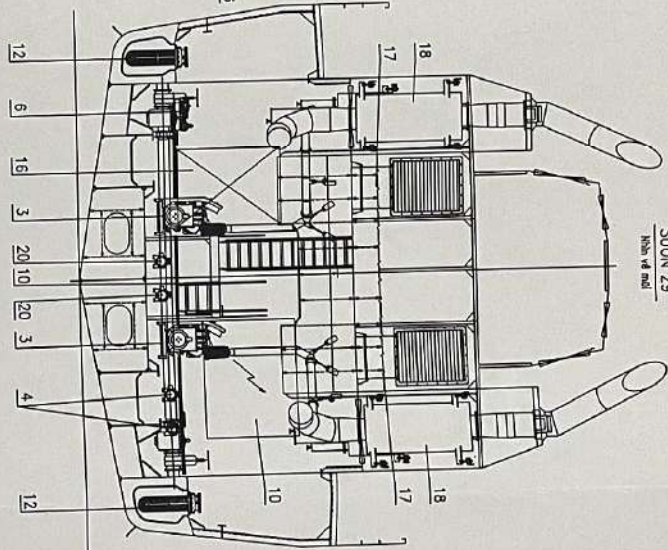
AZ5000HP-K  
 01-02-02



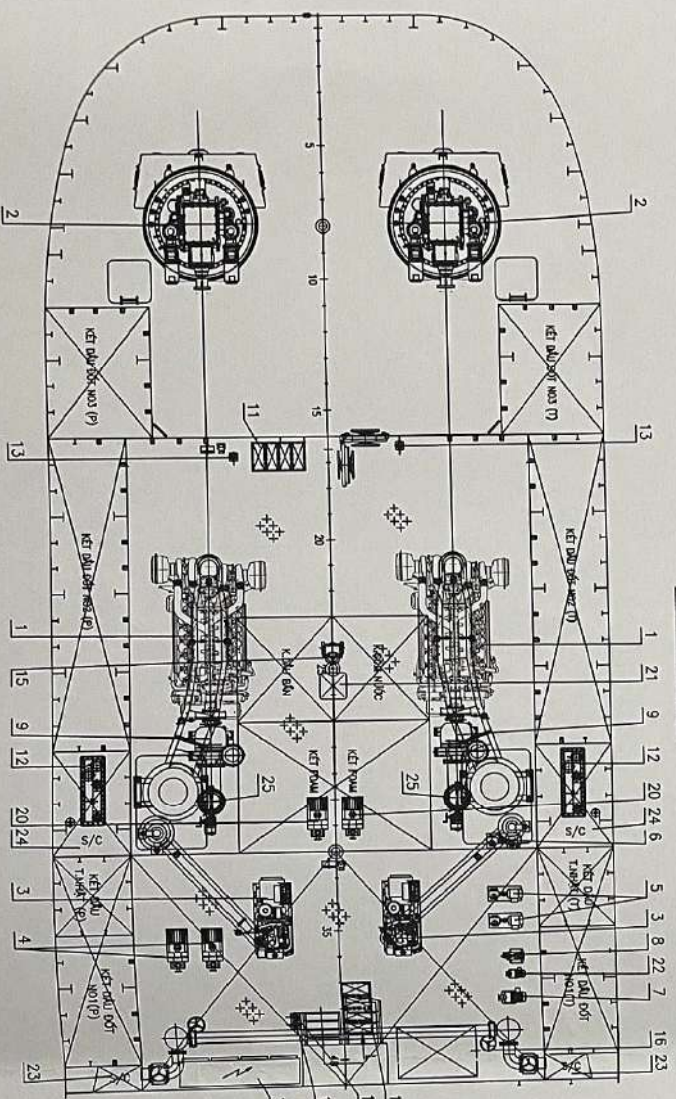
CẮT ĐỌC TẦM



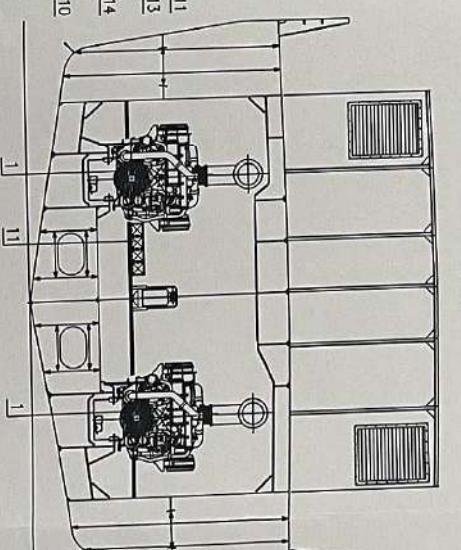
SƯỜN 29  
Màn và mái



DƯỚI BÔNG CHÍNH



SƯỜN 28  
Màn và mái



No	Ký hiệu	Mô tả	Vật liệu	Số lượng	Đơn vị tính	Đơn vị
25		Ống thông biển bơm đẩy ngược biển		02		
24		Ống thông biển máy chính		02		
23		Ống thông biển chính	CH. LẮT LỰI	01		
22b		Ống cơ điện	CH. LẮT LỰI	01		
22a		Bơm y lam	TKKT	01		
22		Bơm cấp nước WC	CH. LẮT LỰI	01		
21		Bình chứa chất tạo bọt	TKKT	02		
20b		Ống cơ điện	CH. LẮT LỰI	02		
20a		Bơm y lam	CH. LẮT LỰI	02		
20		Bơm y lam	TKKT	02		
19		Bơm cấp nước biển	CH. LẮT LỰI	02		
18		Bơm cấp nước biển	CH. LẮT LỰI	02		
17b		Ống cơ điện	CH. LẮT LỰI	02		
17a		Ống thông biển	CH. LẮT LỰI	02		
17		Ống cấp gió buồng máy	CH. LẮT LỰI	02		
16		Vòi nước biển	CH. LẮT LỰI	01		
15		Bình bọt đẩy cứu hỏa	TKKT	01		
14		Bình CO2 cứu hỏa	TKKT	03		
13		Bình loại cứu hỏa	TKKT	02		
12		Bơm cooler	TKKT	01		
11		Đề cấp loại động	TKKT	01		
10		Bơm cấp nước chính	TKKT	02		
9b		Bơm y lam	TKKT	02		
9a		Bơm y lam	TKKT	01		
8b		Ống cơ điện	TKKT	01		
8a		Ống cơ điện	TKKT	01		
7b		Bơm y lam	TKKT	01		
7a		Bơm y lam	TKKT	01		
7		Ống cơ điện	TKKT	01		
6a		Bơm biển thông	TKKT	01		
6		Bơm cấp nước chính	TKKT	01		
5b		Ống cơ điện	TKKT	02		
5a		Bơm biển thông	TKKT	02		
4b		Ống cơ điện	TKKT	02		
4a		Bơm y lam, từ hại	TKKT	02		
3b		Máy phát điện	TKKT	02		
3a		Máy phát điện	TKKT	02		
2		Máy chính	TKKT	02		
1		Máy chính	TKKT	02		

VIỆN THIẾT KẾ TÀU QUÂN SỰ  
Địa chỉ: Đường 7, Cầu Ông Thìn, Quận Thủ Đức, TP. HCM  
Tel: 024.39.336.726 Fax: 024.39.336.234

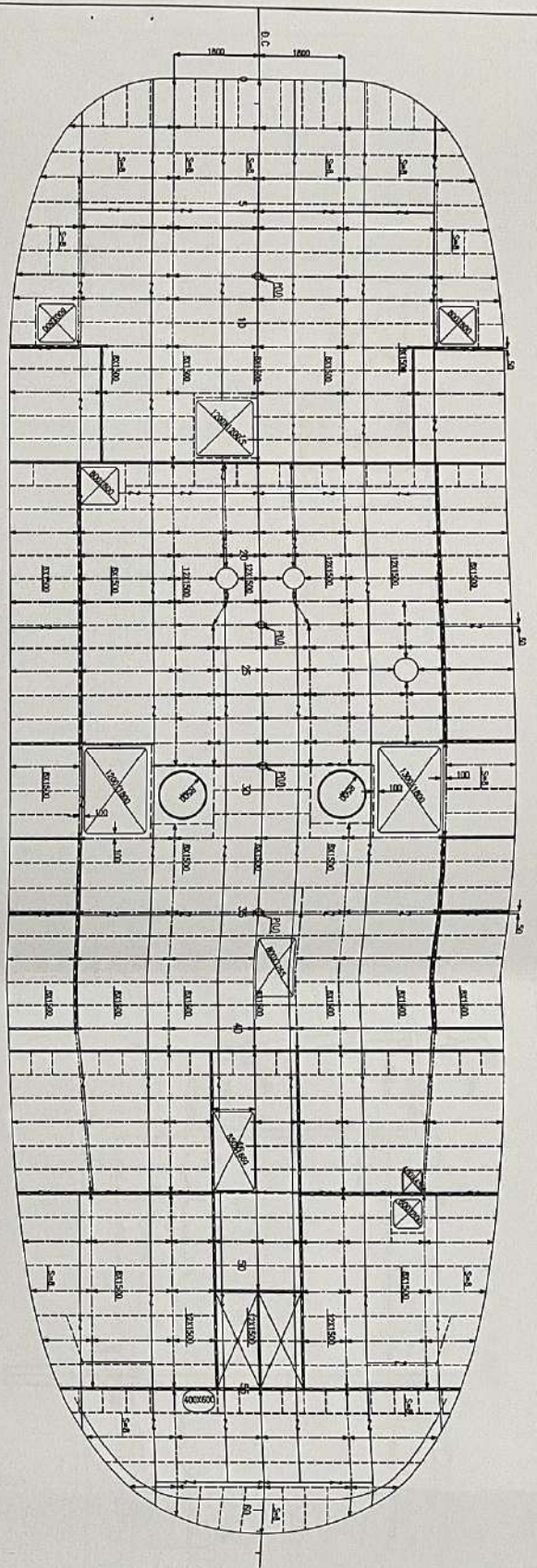
Duyệt: Phạm T. Trọng  
Kiểm tra: N. Việt Hoàng  
Vẽ: Nguyễn V. Kiên  
Thiết kế: Nguyễn V. Kiên

TÀU LAI AZIMUTH  
AZ5000HP-K  
01-02-02

BỐ TRÍ BUỒNG MÁY

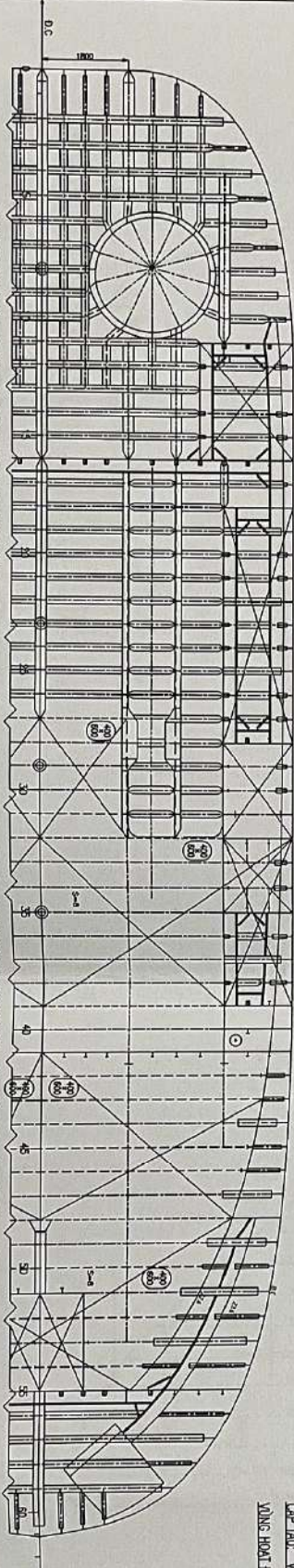
Vật liệu: S.đôi: R1 A3  
Khối lượng: -  
Số lượng: -  
Tỷ lệ: 1:100  
Tờ: 1/1



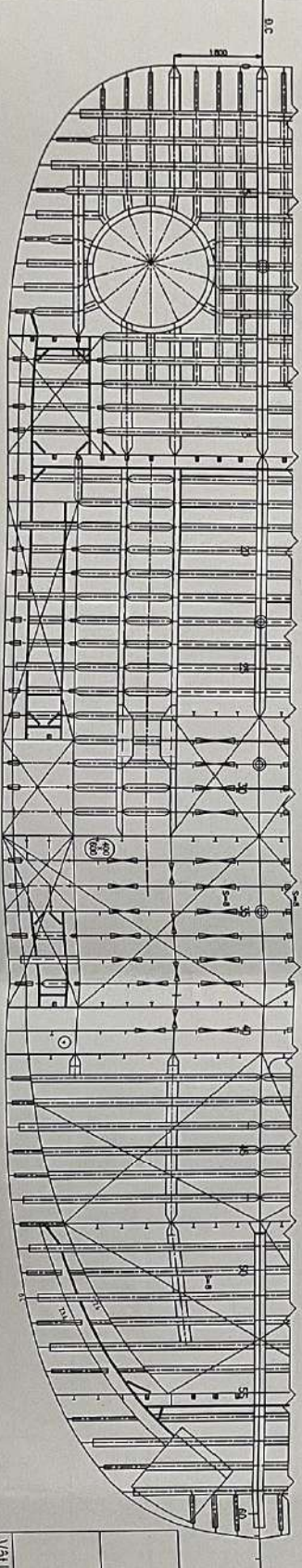


THẺ BẢNG 2-4-12 THẺ MẪU BẢNG 2-4-12, 2-4-13, 2-4-14, 2-4-15, 2-4-16, 2-4-17, 2-4-18, 2-4-19, 2-4-20, 2-4-21, 2-4-22, 2-4-23, 2-4-24, 2-4-25, 2-4-26, 2-4-27, 2-4-28, 2-4-29, 2-4-30, 2-4-31, 2-4-32, 2-4-33, 2-4-34, 2-4-35, 2-4-36, 2-4-37, 2-4-38, 2-4-39, 2-4-40, 2-4-41, 2-4-42, 2-4-43, 2-4-44, 2-4-45, 2-4-46, 2-4-47, 2-4-48, 2-4-49, 2-4-50, 2-4-51, 2-4-52, 2-4-53, 2-4-54, 2-4-55, 2-4-56, 2-4-57, 2-4-58, 2-4-59, 2-4-60, 2-4-61, 2-4-62, 2-4-63, 2-4-64, 2-4-65, 2-4-66, 2-4-67, 2-4-68, 2-4-69, 2-4-70, 2-4-71, 2-4-72, 2-4-73, 2-4-74, 2-4-75, 2-4-76, 2-4-77, 2-4-78, 2-4-79, 2-4-80, 2-4-81, 2-4-82, 2-4-83, 2-4-84, 2-4-85, 2-4-86, 2-4-87, 2-4-88, 2-4-89, 2-4-90, 2-4-91, 2-4-92, 2-4-93, 2-4-94, 2-4-95, 2-4-96, 2-4-97, 2-4-98, 2-4-99, 2-4-100

ĐẦY



THẺ BẢNG 2-4-12 THẺ MẪU BẢNG 2-4-12, 2-4-13, 2-4-14, 2-4-15, 2-4-16, 2-4-17, 2-4-18, 2-4-19, 2-4-20, 2-4-21, 2-4-22, 2-4-23, 2-4-24, 2-4-25, 2-4-26, 2-4-27, 2-4-28, 2-4-29, 2-4-30, 2-4-31, 2-4-32, 2-4-33, 2-4-34, 2-4-35, 2-4-36, 2-4-37, 2-4-38, 2-4-39, 2-4-40, 2-4-41, 2-4-42, 2-4-43, 2-4-44, 2-4-45, 2-4-46, 2-4-47, 2-4-48, 2-4-49, 2-4-50, 2-4-51, 2-4-52, 2-4-53, 2-4-54, 2-4-55, 2-4-56, 2-4-57, 2-4-58, 2-4-59, 2-4-60, 2-4-61, 2-4-62, 2-4-63, 2-4-64, 2-4-65, 2-4-66, 2-4-67, 2-4-68, 2-4-69, 2-4-70, 2-4-71, 2-4-72, 2-4-73, 2-4-74, 2-4-75, 2-4-76, 2-4-77, 2-4-78, 2-4-79, 2-4-80, 2-4-81, 2-4-82, 2-4-83, 2-4-84, 2-4-85, 2-4-86, 2-4-87, 2-4-88, 2-4-89, 2-4-90, 2-4-91, 2-4-92, 2-4-93, 2-4-94, 2-4-95, 2-4-96, 2-4-97, 2-4-98, 2-4-99, 2-4-100



THÔNG SỐ CƠ BẢN

CHIỀU DÀI LƯỚI NHẮT:	KHOẢNG:	30.00	(m.)
CHIỀU BỘNG LƯỚI NHẮT:	KHOẢNG:	12.00	(m.)
CHIỀU CAO MẶT:	KHOẢNG:	5.50	(m.)
CHIỀU CHẠM THIẾT KẾ:	(3.50 - 4.50)		(m.)
ĐỒNG SIẾT LƯỚI CHẠM:	> 2x25/500		(BHP)
CẤP TẠU:	MR4/2000		ĐC/NL 21: 2015/BSVT.SD.3.2018
VÙNG HOẠT ĐỘNG:	BIỂN VIỆT NAM		

Sử dụng thép đóng tàu cấp A, loại thép đóng tàu có ứng suất chảy 235 N/mm<sup>2</sup>

TAU LAI AZIMUT  
AZ5000HP-K  
01-02-02

KẾT CẤU CƠ BẢN

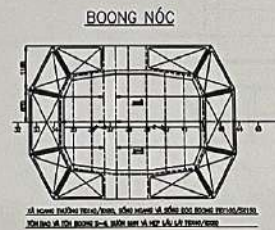
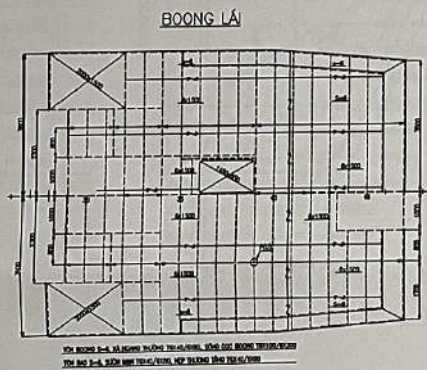
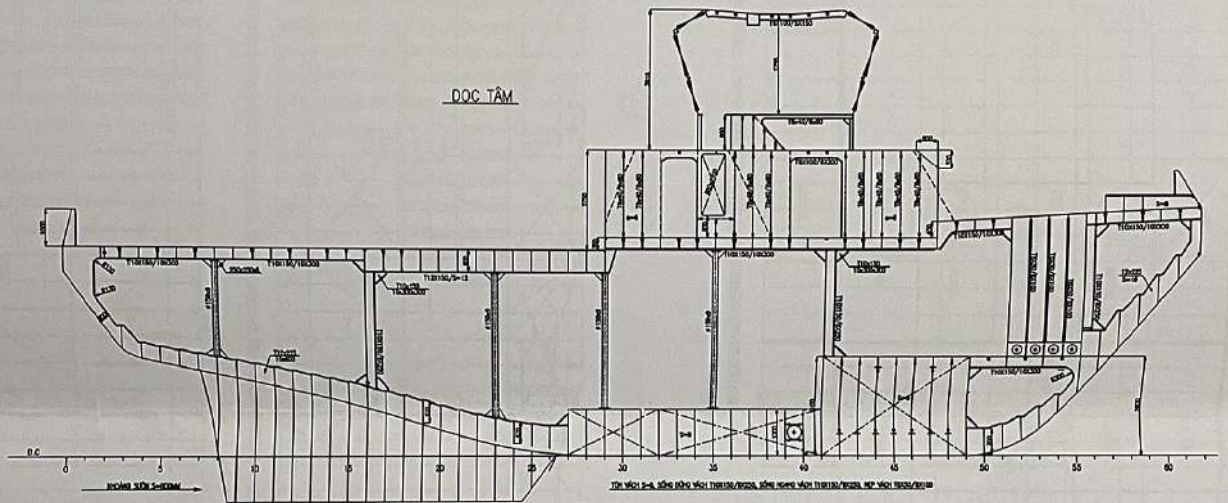
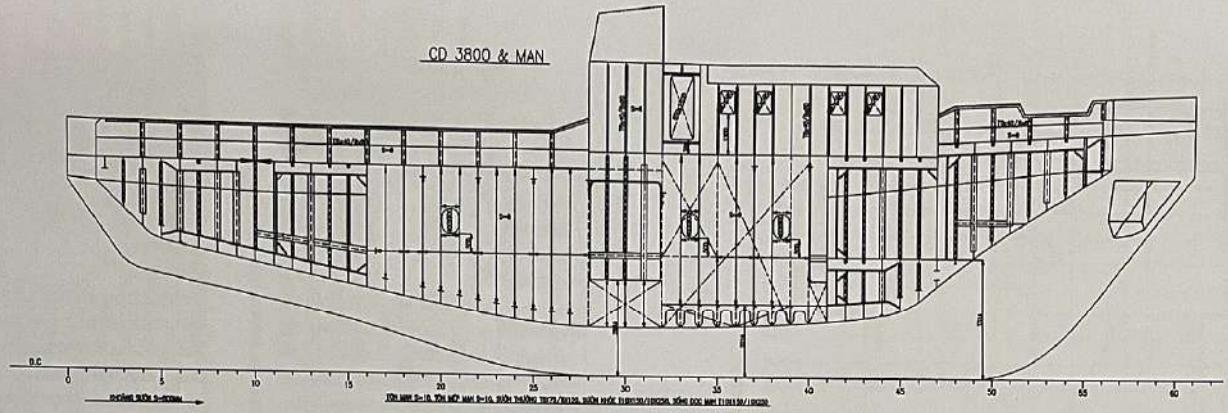
Vật liệu: S.đốt: R17 H8 Tờ 2/4












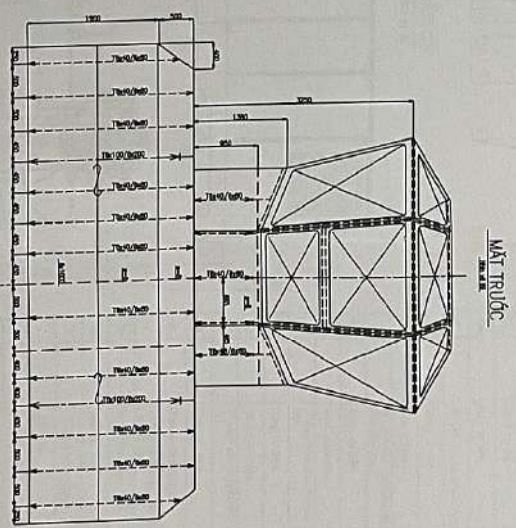
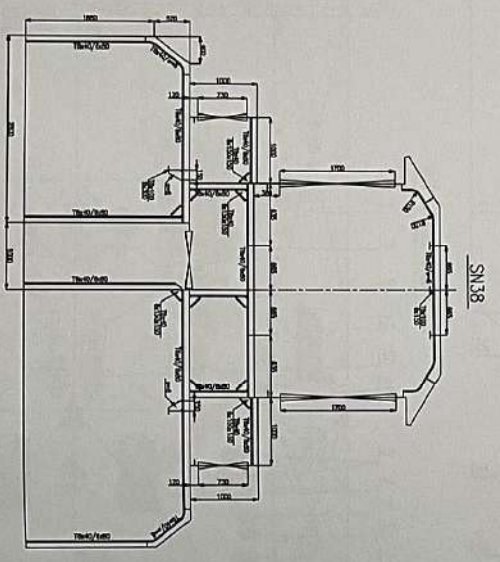
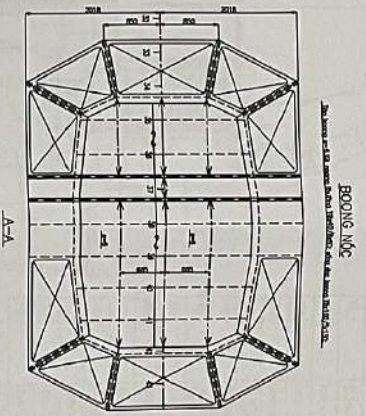
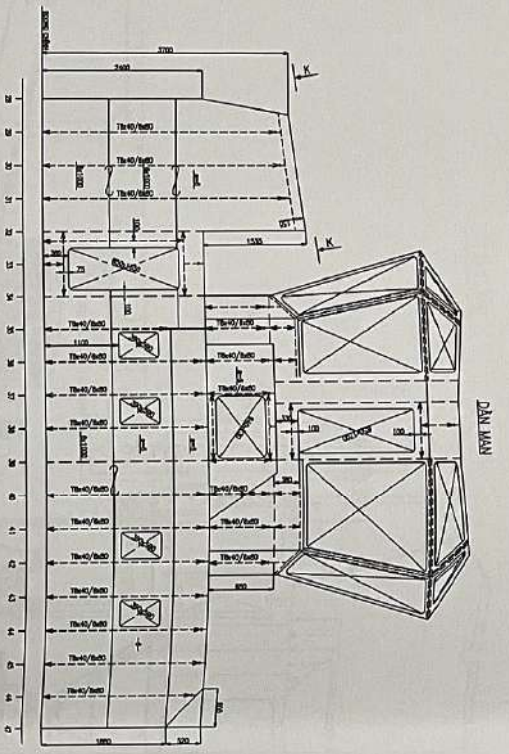
**THÔNG SỐ CƠ BẢN**

CHIỀU DÀI LỚN NHẤT:	KHOẢNG 30,00 (m)
CHIỀU RỘNG LỚN NHẤT:	KHOẢNG 12,00 (m)
CHIỀU CAO MAN:	KHOẢNG 5,50 (m)
CHIỀU CHỖ THIỆT KẾ:	(3,50 - 4,50) (m)
CÔNG SUẤT MÁY CHUYỂN:	> 2X2580 (HP)
CẤP TÀU:	VH/2000 (CCN 21- 2015/BTTTT) SĐ 3.2018
SẪNG HOẠT ĐỘNG:	MIỀN VIỆT NAM

\* Số lượng thép dùng theo cấp A, loại thép dùng theo chỉ định xuất nhập 235 N/mm<sup>2</sup>

 <b>VIỆN THIẾT KẾ TÀU QUẢN SƯ</b> Địa chỉ: Đường 32 - Gia Lâm - Hà Nội Tel: 024.39.336.234 Fax: 042.39.336.234	<b>TÀU LAI AZIMUTH</b>		<b>AZ5000HP-K</b> 01-02-02	
	Duyệt: Phạm T. Trung Kiểm tra: N. Viết Hoàn Vẽ: Nguyễn V. Kiên Thiết kế: Nguyễn V. Kiên		<b>KẾT CẤU CƠ BẢN</b>  Vật liệu: S.đôi: R1 A3	
				Khối lượng: - Số lượng: - Tỷ lệ: 1:140 Tờ: 1/4





 <p><b>VIEN THIET KINH DOANH SU</b>          Địa chỉ: Đường Nguyễn Văn Kiệt, Quận Bình Tân, TP. HCM          Tel: 024.39.39.62.71 Fax: 042.39.39.24.14</p>		<p><b>TAU LAM KINH DOANH SU</b></p>		<p>AZ5000H-P-K 01-02-02</p>		
Duyệt	Phạm T. Tổng		<p><b>KẾT CẤU CỐ BẰNG</b> (KẾT CẤU HƯỚNG TĂNG)</p>		Khối lượng	-
Kiểm tra	N. Viết Hoàn		Số lượng	-		
Vẽ	Nguyễn Văn Kiên		Tỷ lệ	1:75		
Thiết kế	Nguyễn Văn Kiên		Vật liệu:	R1 A3	Tờ	4/4







## **TỜ TRÌNH**

**Về việc ủy quyền, giao quyền quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ hướng dẫn thi hành chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Căn cứ Quyết định số 01.2022/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 28/6/2022 của Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2022 về phê duyệt chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ quyết định số 577/QĐ-HĐQT ngày 15/11/2017 của Hội đồng quản trị về việc ban hành Quy chế quản lý tài chính sửa đổi của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quy chế nội bộ về quản trị Công ty ban hành theo Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông số 286/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2021 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị Công ty ban hành theo Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông số 286/NQ-ĐHĐCĐ ngày 27/4/2021 Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng.

Để việc ra quyết định được nhanh chóng, kịp thời, đồng thời đảm bảo thực hiện đúng các quy định của pháp luật, Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông thông qua Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông về việc ủy quyền, giao quyền quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong quá trình triển khai Dự án



đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng (Công ty), cụ thể như sau:

1. Đại hội đồng cổ đông chấp thuận:

- Ủy quyền cho Hội đồng quản trị xem xét, quyết định các vấn đề liên quan đến Dự án đóng mới tàu lai Azimuth thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong giai đoạn thực hiện Dự án và giai đoạn kết thúc đóng mới tàu của Dự án, không bao gồm phê duyệt quyết toán vốn đầu tư đóng mới tàu, đảm bảo phù hợp với Điều lệ Công ty và tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật.

- Giao cho Hội đồng quản trị xem xét, thông qua các Hợp đồng có giá trị bằng và lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản của Công ty được ghi trong Báo cáo tài chính đã kiểm toán gần nhất

- Hội đồng quản trị báo cáo Đại hội đồng cổ đông trong cuộc họp gần nhất.

2. Đại hội đồng cổ đông chấp thuận về việc ủy quyền, giao quyền một số công việc trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth như sau:

2.1. Hội đồng quản trị (người được ủy quyền là người với vai trò là Người quyết định đầu tư/Người có thẩm quyền) bao gồm các nội dung sau:

- Phê duyệt/quyết định dự án;
- Phê duyệt/quyết định thiết kế và dự toán;
- Phê duyệt/quyết định kế hoạch lựa chọn nhà thầu;
- Phê duyệt/quyết định Hồ sơ mời thầu;
- Phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu;
- Quyết định xử lý vi phạm về đấu thầu, hủy thầu theo quy định (nếu có);
- Tiếp tục ủy quyền cho bên thứ ba một số nội dung liên quan khác (nếu có) trong phạm vi đã được ủy quyền.

2.2. Bên thứ ba (người được ủy quyền lại của Hội đồng quản trị với tư cách là Chủ đầu tư - Giám đốc Công ty): Thực hiện toàn bộ các quyền và nghĩa vụ của Chủ đầu tư và các công việc đã được Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị phê duyệt/quyết định để triển khai Dự án bao gồm:

- Nội dung Hồ sơ mời thầu, kết quả lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn theo phân cấp quy định tại Quy chế quản lý tài chính hiện hành của Công ty.
- Các hoạt động thẩm định, thẩm tra, đánh giá, đàm phán, ký kết Hợp đồng/Phụ lục hợp đồng, thanh lý Hợp đồng liên quan đến việc đấu thầu hoạt động tư vấn, đóng mới tàu.
- Bên thứ ba không được ủy quyền lại đối với các nội dung đã được Hội đồng quản trị ủy quyền.

2.3. Hội đồng quản trị chịu trách nhiệm giám sát việc thực hiện các nội dung ủy quyền lại; Tiếp tục thực hiện các nội dung được Đại hội đồng cổ đông ủy quyền, đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật và báo cáo Đại hội đồng cổ đông trong cuộc họp gần nhất.

3. Đại hội đồng cổ đông giao cho Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Giám đốc Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng tổ chức triển khai và giám sát việc thực hiện



các nội dung về ủy quyền, giao quyền quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông trong quá trình triển khai Dự án đóng mới tàu lai Azimuth của Công ty.

Hội đồng quản trị Công ty kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua!

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

- ĐHĐCĐ Cty;
- HĐQT, BKS Cty;
- Lưu: TK Cty.

TM HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ   
CHỦ TỊCH



The stamp is a red circular seal with the following text: 'S.Đ. K.K.D: 02010405', 'C.T.C.P', 'CÔNG TY CỔ PHẦN LAI ĐẤT VÀ VẬN TẢI CẢNG HẢI PHÒNG', and 'H. HỒNG BÀNG - TP. HẢI PHÒNG'. There is a handwritten signature in blue ink over the stamp.

Nguyễn Văn Dũng



A partial red circular stamp is visible on the right edge of the page, showing the text 'H. HỒNG BÀNG' and 'C.T.C.P'.