CÔNG TY CP VẬN TẢI DẦU KHÍ THÁI BÌNH DƯƠNG

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

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 11 năm 2026

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

V/v: Thông qua chủ trương thực hiện dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-08/26/TBD)

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG

- *Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 và các văn bản sửa đổi, bổ sung;*
- *Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific);*
- *Căn cứ Nghị quyết số 01-2026/NQ-TBD-ĐHĐCĐ đã được Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) thông qua ngày 23/6/2026;*
- *Dự án đầu tư có trong danh mục đầu tư năm 2026 tại Kế hoạch SXKD và đầu tư năm 2026 đã được ĐHĐCĐ phê duyệt.*

Hiện nay, thị trường vận tải biển và mua bán tàu diễn biến khó lường, giá tàu liên tục tăng cao, đặc biệt phân khúc tàu dầu thô sẽ còn biến động phức tạp. Do đó, để chủ động thích ứng và nâng cao cơ hội đầu tư, Hội đồng quản trị báo cáo trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua chủ trương thực hiện dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT (mã số dự án: DT-08/26/TBD) với các nội dung chính như sau:

1. Tóm tắt thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT;
- Mã số dự án: DT-08/26/TBD;
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương (Pacific);
- Tổng mức đầu tư: Không vượt quá 80.000.000 USD;
- Nguồn vốn: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.

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

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Chỉ tiêu tài chính và hiệu quả
1	Tổng mức đầu tư	USD	80.000.000
5	IRR	%	7,67
6	NPV dự án	USD	33.856
7	ROE	%	11,40
8	NPV Chủ đầu tư	USD	1.865.664

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

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

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

Dự án có tổng giá trị đầu tư dự kiến khoảng 80 triệu USD lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản của Công ty tại Báo cáo tài chính gần nhất. Căn cứ mục o, khoản 2, Điều 14 Điều lệ Công ty, dự án cần phải được biểu quyết thông qua tại cuộc họp Đại hội đồng cổ đông Công ty.

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

- Phê duyệt chủ trương thực hiện dự án đầu tư và Báo cáo nghiên cứu khả thi (BCNCKT) dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-08/26/TBD), Bảng tóm tắt Báo cáo nghiên cứu khả thi đính kèm.

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

Trân trọng kính trình./.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH

Lê Mạnh Tuấn

TÓM TẮT BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU CHỞ DẦU THÔ TRỌNG TẢI ĐẾN 120.000 DWT
(Mã số dự án: DT-08/26/TBD)

I. GIỚI THIỆU DỰ ÁN:

- Tên Dự án : Dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT - DT-08/26/TBD;
- Chủ đầu tư : Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương;
- Hình thức đầu tư : Mua tàu đã qua sử dụng;

II. CÁC THÔNG SỐ CƠ BẢN CỦA TÀU:

- Cỡ tàu chọn đầu tư : Trọng tải đến 120.000 DWT;
- Loại thân : Vỏ kép
- Nơi đóng tàu : Tàu được đóng tại các nhà máy đóng tàu của Hàn Quốc hoặc Nhật Bản hoặc các nhà máy đóng tàu lớn của Trung Quốc thuộc các tập đoàn đóng tàu hàng đầu như CSSC, COSCO Shipping Heavy Industry.
- Đăng kiểm : Tàu được phân cấp bởi một tổ chức đăng kiểm là thành viên của IACS, duy trì cấp tàu hợp lệ tại thời điểm bàn giao.
- Vùng hoạt động : Không hạn chế – Unrestricted Navigation / Worldwide Trading.

III. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ:

Trên cơ sở phân tích nhu cầu vận tải, sự cần thiết phải đầu tư tàu phân khúc dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT, cùng các dữ liệu mua bán tàu trên thị trường hiện nay mà Công ty có được như sau:

Đơn vị tính: triệu USD

Tàu	2023	2024	2025	2026							
				Tháng 4	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7	Tháng 8	Tháng 9	Tháng 10	Bình quân
Đóng mới	70	75	72	74	74,5	75	75	75,5	75,5	76,5	75,14
Resale	83	82	80	90	92,5	96	96	95	95	110	96,36
5 tuổi	70,5	67	67,5	77,5	80	85	85	85	85	95	84,64
10 tuổi	55	52	55	65	70	72,5	72,5	72,5	72,5	80	72,14
15 tuổi	38	35	37	50	51	54	54	54	60	75	56,29

Nguồn: Clarksons, Allied Shipbroking

Với tổng hợp số liệu các tàu giao dịch trong thời gian gần đây trên thị trường và giá mua bán tàu đang được thống kê, Công ty dự kiến tổng mức đầu tư tàu dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT để làm cơ sở tính toán hiệu quả dự án như sau:

Stt	Nội dung	Đvt	Thành tiền
1	Giá mua tàu	USD	79.550.000
2	Chi phí khảo sát, giám định tàu và nhận tàu; Chi phí duy trì hoặc đổi Chính quyền tàu treo cờ; Chi phí tài chính, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư,...(nếu có) (Dự kiến nhận tàu ở Singapore)	USD	450.000
	Tổng mức đầu tư tàu: (1+2)	**USD**	**80.000.000**

Ghi chú: Tàu đầu tư dự kiến khai thác trên thị trường quốc tế, có thể treo cờ nước ngoài hoặc cờ Việt Nam nếu không phát sinh thuế nhập khẩu và thuế GTGT.

IV. PHƯƠNG ÁN KINH DOANH:

- Thị trường mục tiêu: Dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT hướng đến khai thác trên thị trường vận tải dầu thô quốc tế theo hình thức cho thuê định hạn (TC), khi có điều kiện sẽ tham gia vào thị trường vận tải trong nước hoặc nhập khẩu. Thị trường khai thác ngoại trừ khu vực/tuyến bị cấm vận, chiến tranh, dịch bệnh theo quy định của Chính phủ Việt Nam và Liên Hợp Quốc hoặc đơn vị bảo hiểm tàu.

Với thời điểm dự kiến đầu tư trong năm 2026-2027, tàu giả định 10 tuổi và thời gian khai thác 13 năm, đơn giá cho thuê định hạn (TC) trong BCNCKT được xây dựng trên cơ sở: (i) mức cước TC kỳ hạn 1 năm của tàu Aframax Eco (không lắp đặt scrubber) theo thống kê của Clarksons Research tại báo cáo tuần gần nhất (đạt khoảng 99.000 USD/ngày tại báo cáo ngày 16/10/2026) và (ii) mức cước TC kỳ hạn 01 năm bình quân 09 năm của tàu Aframax Eco (không lắp đặt scrubber) trong giai đoạn 2018 – 16/10/2026 theo thống kê của Clarksons Research. Theo Clarksons, TC rate bình quân cho giai đoạn 09 năm từ 2018 đến 2026 của phân khúc tàu Aframax Eco không lắp đặt Scrubber như bảng sau:

Năm	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Bình quân
TC 1 năm	16.597	24.007	24.541	18.394	29.101	46.938	45.029	33.611	60.917	**33.200**

Đơn giá cước TC áp dụng trong BCNCKT cụ thể như sau:

- Năm thứ 1: Bằng 72% mức cước TC kỳ hạn 1 năm của phân khúc tàu Aframax Eco (non scrubber fitted) theo báo cáo thị trường của Clarksons Research tại ngày 16/10/2026 (tuần gần nhất), tương đương 72% x 99.000 = 71.300 USD/ngày.
- Năm thứ 2: Bằng 72% cước TC năm đầu tiên, tương đương 72% x 71.300 USD/ngày = 51.300 USD/ngày.
- Năm thứ 3: Bằng 65% cước TC năm đầu tiên, tương đương 65% x 71.300 USD/ngày = 46.300 USD/ngày.
- Từ năm thứ 4 đến năm thứ 5: Bằng 91% cước TC kỳ hạn 1 năm của phân khúc tàu Aframax Eco (non scrubber fitted) bình quân 09 năm trong giai đoạn 2018 – 16/10/2026 theo thống kê của Clarksons Research, tương đương 91% x 33.200 USD/ngày = 30.200 USD/ngày.
- Từ năm thứ 6 đến năm thứ 10: Bằng 85% cước TC kỳ hạn 1 năm của phân khúc tàu Aframax Eco (non scrubber fitted) bình quân 09 năm trong giai đoạn 2018 – 16/10/2026 theo thống kê của Clarksons Research, tương đương 85% x 33.200 USD/ngày = 28.200 USD/ngày.
- Từ năm thứ 11 đến năm thứ 13: Bằng 75% cước TC kỳ hạn 1 năm của phân khúc tàu Aframax Eco (non scrubber fitted) bình quân 09 năm trong giai đoạn 2018 – 16/10/2026 theo thống kê của Clarksons Research, tương đương 75% x 33.200 USD/ngày = 24.900 USD/ngày.
- Việc áp dụng tỷ lệ dự phòng cho các năm trong vòng đời Dự án được xem là một trong những biện pháp nhằm kiểm soát và hạn chế rủi ro liên quan đến biến động của thị trường khai thác tàu, đặc biệt trong bối cảnh thị trường vận tải biển có tính chu kỳ và thường xuyên chịu tác động bởi các yếu tố kinh tế, địa chính trị và cung – cầu vận tải toàn cầu.
- Trong trường hợp lựa chọn được tàu LR2 hoặc tàu non-Eco/Scrubber/Eco & Scrubber thì sẽ tham chiếu theo giá cước được cập nhật, thống kê đối với phân khúc tàu này để làm cơ sở tính toán với điều kiện các chỉ tiêu HQKT này không thấp hơn các chỉ số HQKT được cấp Thẩm quyền phê duyệt trước đó (với giá cước phương án cơ sở của phân khúc tàu Aframax Eco không lắp đặt Scrubber).

Các nguyên tắc, phương pháp tham chiếu giá cước, chi phí khai thác và các tiêu chí kỹ thuật liên quan như tàu LR2, Non-Eco, Non-Eco, có lắp đặt hệ thống scrubber hay không…v.v sẽ được quy định cụ thể trong Kế hoạch mua tàu của Dự án.

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

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

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án	Ghi chú
I	**Thông số tính tổng mức đầu tư**			
1	Giá mua tàu	USD	79.550.000	
2	Tổng mức đầu tư	USD	80.000.000	Treo cờ nước ngoài hoặc cờ Việt Nam
II	**Thông số vốn đầu tư**			
1	Tỷ lệ vốn vay ngân hàng tối đa	%	70,0%	Trên Giá mua tàu
	Vốn vay dự án	USD	55.685.000	
2	Vốn chủ sở hữu đối ứng	USD	24.315.000	TMĐT trừ phần vay ngân hàng
3	Lãi vay ngân hàng	%/năm	6,5%	Đã có dự phòng theo bản chào vay USD
4	Thời hạn vay ngân hàng	Năm	7	
5	Kỳ hạn trả nợ gốc	Lần/năm	4	
6	Kỳ hạn trả lãi vay	Lần/năm	4	
7	Chênh lệch tỷ giá	%/năm	2,0%	
III	**Thông số tàu và hoạt động khai thác tàu**			
1	Tuổi tàu tính toán HQKT (tính đến thời điểm nhận tàu)	Tuổi	10	Tàu mục tiêu là tàu tròn 10 tuổi (đã pass dock), bước sang tuổi 11
2	Tuổi tàu dự kiến khai thác tối đa	Tuổi	23	
3	Số năm khai thác tàu: từ lúc nhận đến tuổi tối đa	Năm	13	
4	Số ngày khai thác trung bình trong năm	Ngày	330 - 360	
5	Số ngày dừng tàu trong năm có kỳ dock	Ngày	30-35	Bao gồm ngày dừng tàu thương mại
6	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (trước 16 tuổi)	Ngày	5	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 16-20 tuổi)	Ngày	10	
	Số ngày dừng tàu trong năm không lên dock (từ 20-23 tuổi)	Ngày	15	
7	GT của tàu	MT	60.000	
8	Chi phí broker (%/doanh thu TC năm)	%	1,25%	

Stt	Nội dung	Đơn vị	Phương án	Ghi chú
9	Giá nhiên liệu	USD/mt	734	
10	Giá nước ngọt	USD/mt	10	
11	Chi phí cảng phí/chi phí khai thác khác (Năm không dock)	USD/năm	20.000	
12	Chi phí cảng phí/chi phí khai thác khác (Năm dock)	USD/năm	25.000	
IV	**Thông số về CAPEX của tàu**			
1	Thời gian khấu hao tính từ tuổi tàu lúc nhận tàu nhưng không quá 15 năm theo quy định của Nhà nước	Năm	12	Theo tuổi tàu thực tế khi đầu tư, phù hợp theo TT45/2013/TT-BTC và Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2019
2	Phương pháp khấu hao		Khấu hao nhanh	02 năm đầu khấu hao nhanh
V	**Thông số về OPEX của tàu**			
1	Chi phí sửa chữa định kỳ IS, SS ước tính với các tuổi tàu:			
-	Tàu 13 tuổi: khảo sát dưới nước (UWS)	USD/lần	500.000	(*)
-	Tàu 15 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.100.000	
-	Tàu 17-18 tuổi: sửa chữa IS	USD/lần	2.100.000	
-	Tàu 20 tuổi: sửa chữa SS	USD/lần	2.200.000	
2	Chi phí bảo hiểm H&M (theo giá trị tàu trước thuế)	%	0,35	
3	Chi phí bảo hiểm P&I (theo GT của tàu)	USD/MT	3,50	
4	Chi phí bảo hiểm thuyền viên	USD/năm	14.000	Đơn giá: khoảng 583$/thuyền viên, định biên tàu: 24 người
5	Các chi phí văn phòng, quản lý	USD/năm	110.000	(**)
VI	**Thông số để xác định tỷ suất hoàn vốn nội bộ tối thiểu (IRRmin)**			
1	Tỷ suất sinh lợi của chủ sở hữu	%/năm	10	
2	Hệ số rủi ro lĩnh vực vận tải dầu khí	%/năm	1	
VII	**Các chỉ tiêu khác**			
1	Trọng lượng tàu không (Lightweight)	LDT	17.000	
2	Đơn giá bán tàu thanh lý	USD/LDT	437	
3	Thu hồi cuối dự án	USD	7.429.000	
4	Tổng số ngày lịch trong năm	Ngày	365	
5	Thuế thu nhập doanh nghiệp	%	20	

Ghi chú:

(*) Tàu mục tiêu của dự án này là tàu tròn 10 tuổi đã hoàn thành sửa chữa SS#2. Do đó, thực tế đối với tàu chưa thực hiện kỳ sửa chữa SS#2 thì sẽ tính thêm chi phí sửa chữa SS#2 vào để đánh giá hiệu quả của dự án với chi phí dry-docking khoảng 1.550.000 USD và thời gian dừng tàu năm thực hiện dock là khoảng 25 ngày.

Đối với kỳ dock IS#3, do thực tế trong thời gian gần đây, hầu hết các tàu dưới 15 tuổi khi thực hiện IS đều đủ điều kiện để kiểm tra dưới nước (UWS) thay vì drydock nên chi phí dự kiến khoảng 500.000 USD và thời gian thực hiện khoảng 8 ngày.

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

VI. HIỆU QUẢ KINH TẾ CỦA DỰ ÁN:

Stt	Các chỉ tiêu	Đvt	Giá trị đánh giá
I	**Tổng mức đầu tư:**		
1	Tổng mức đầu tư	USD	80.000.000
2	Giá mua tàu	USD	79.550.000
II	**Các chỉ tiêu về khai thác**		
1	Số ngày khai thác bình quân/năm	Ngày	350
2	TC rate bình quân	USD/ngày	34.231
3	Giá nhiên liệu bình quân	USD/MT	734
III	**Các chỉ tiêu về doanh thu, chi phí**		
1	Doanh thu cước bình quân/năm cả đời dự án	USD/Năm	12.034.162
2	Doanh thu hoạt động bình quân/ngày cả đời dự án	USD/Ngày	34.406
3	TCE bình quân cả đời dự án	USD/Ngày	33.524
4	CP Capex bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	20.327
5	CP OPEX bình quân ngày cả đời dự án	USD/Ngày	7.023
	Tổng định phí bình quân cả đời dự án	*USD/Ngày*	27.350
IV	**Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính dự án**		
1	Hiện giá dòng ngân lưu thuần (NPV)	USD	33.856
2	Suất thu lợi nội tại (IRR)	%	7,67
3	Hiện giá dòng ngân lưu thuần NPV vốn CSH	USD	1.865.664
4	Suất sinh lời trên vốn chủ đầu tư (ROE)	%	11,40

VII. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

1. Kết luận

Việc triển khai "*Dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT*" là cần thiết, phù hợp với kế hoạch kinh doanh và phù hợp với chiến lược phát triển của Công ty CP Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương. Với các đánh giá nêu trên cho thấy Dự án đầu tư mua tàu dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT có tính khả thi và hiệu quả kinh tế, là cơ sở vững chắc giúp mở rộng quy mô kinh doanh, mở rộng hoạt động vận tải trên thị trường quốc tế góp phần tăng doanh thu và tăng lợi nhuận, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn cho các cổ đông.

2. Kiến nghị

Trên cơ sở các nội dung trình bày tại báo cáo này, Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí Thái Bình Dương kính trình các Cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi "*Dự án đầu tư tàu chở dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-08/26/TBD)*" như sau:

1. Mục tiêu dự án: Mở rộng quy mô, trẻ hoá đội tàu và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận, nâng cao lợi ích cho Công ty và các cổ đông.
2. Cỡ tàu: Trọng tải đến 120.000 DWT.
3. Tổng mức đầu tư dự án: Không vượt quá 80.000.000 USD.
4. Tuổi tàu: Tuân thủ quy định tại Nghị Định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020, Nghị định sửa đổi bổ sung số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025 của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển và các quy định sửa đổi, bổ sung của Chính phủ hiệu lực tại thời điểm mua tàu (nếu có).
5. Nơi đóng tàu: Tàu được đóng tại các nhà máy đóng tàu của Hàn Quốc hoặc Nhật Bản hoặc các nhà máy đóng tàu lớn của Trung Quốc thuộc các tập đoàn đóng tàu hàng đầu như CSSC, COSCO Shipping Heavy Industry.
6. Đăng kiểm: Thuộc một trong các thành viên thuộc tổ chức IACS.
7. Tiến độ thực hiện đầu tư: Dự kiến trong năm 2026 - 2027.
8. Nguồn vốn cho mỗi dự án mua tàu: Vốn chủ sở hữu và vốn vay của các tổ chức tín dụng, trong đó vốn vay tối đa 70% giá trị mua tàu.
9. Các chỉ tiêu hiệu quả cho dự án đầu tư tàu không thấp hơn mức tối thiểu như sau:

Stt	Các chỉ tiêu	ĐVT	Giá trị đánh giá
1	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR)	%	7,67
2	Tỷ sinh lợi của chủ đầu tư (ROE)	%	11,40
3	Giá trị hiện tại thuần (NPV) dự án	USD	33.856
4	Giá trị hiện tại thuần (NPV) chủ đầu tư	USD	1.865.664

Trên cơ sở các giả định đầu vào cũng như giá mua tàu tại thời điểm lập BCNCKT thì "*Dự án đầu tư tàu dầu thô trọng tải đến 120.000 DWT (Mã số dự án: DT-08/26/TBD)*" của Pacific là khả thi. Tuy nhiên, thực tế thị trường mua bán tàu thay đổi liên tục, do đó tùy thuộc vào giá chào bán tàu có được tại thời điểm mua tàu. Công ty Pacific sẽ tiến hành rà soát lại các thông số đầu vào của dự án để xác định lựa chọn tàu có hiệu quả đầu tư và có giải pháp kiểm soát rủi ro phù hợp nhất mà không thấp hơn hiệu quả kinh tế được cấp thẩm quyền phê duyệt.