

Số: 126 /VNS-HĐQT

Hải Phòng, ngày 25 tháng 03 năm 2026

## TỜ TRÌNH

V/v xin phê duyệt chủ trương và phê duyệt dự án đầu tư 02 (hai) tàu biển chở hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000 - 35.000 DWT

### **Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG VINASHIP**

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ Công ty cổ Phần vận tải biển Vinaship;
- Căn cứ vào tình hình hoạt động SXKD của Công ty;

Hội đồng quản trị xin kính trình Đại hội đồng cổ đông thông qua dự án đầu tư mua 02 tàu hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000 - 35.000 DWT với nội dung chính như sau:

#### **1. Sự cần thiết của việc đầu tư tàu:**

Danh sách đội tàu Vinaship hiện tại

STT	Tên tàu	Loại tàu	Năm đóng/Nơi đóng	Trọng tải (DWT)	Năm đưa vào sử dụng
1	Mỹ Hưng	Chở hàng khô	2003/Việt Nam	6.595	2003
2	Vinaship Gold	Chở hàng khô	2008/Việt Nam	13.245	2008
3	Vinaship Unity	Chở hàng rời	2012/Nhật Bản	28.189	2024
4	Vinaship Harmony	Chở hàng rời	2010/Nhật Bản	28.201	2025

Đội tàu Công ty hiện gồm 04 chiếc với tổng tấn trọng tải là 76.230 DWT, độ tuổi bình quân khoảng 18 tuổi, trong đó 01 tàu 23 tuổi có trọng tải 6.595 DWT, 01 tàu 18 tuổi có trọng tải 13.245 DWT và 2 tàu công ty mới đầu tư có trọng tải 28.189 DWT, 14 tuổi và 28.201 DWT, 16 tuổi. Tổng số tấn trọng tải đội tàu giảm đáng kể do đã bán thanh lý một số tàu già, khai thác không hiệu quả, trong khi tốc độ đầu tư bổ sung tàu mới chưa kịp bù đắp khoảng thiếu hụt này.

Quy mô đội tàu công ty nhỏ, năng lực hỗ trợ yếu nên giá thành vận tải của doanh nghiệp trong nhiều trường hợp kém tính cạnh tranh so với các đối thủ khác trên thị trường, chủng loại tàu đang dần lạc hậu với sự phát triển của đội tàu khu vực và thế giới, việc đưa tàu khai thác các tuyến xa ngoài khu vực Đông Nam Á gặp khó khăn về duy trì tình trạng kỹ thuật, cung ứng sửa chữa.

Do đó, việc đầu tư phát triển đội tàu vào giai đoạn này là hết sức cần thiết, mang lại lợi ích cụ thể như sau:

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

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

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

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

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

Sau thời gian giao dịch, trên cơ sở nghiên cứu những đặc điểm của thị trường, mục tiêu và căn cứ vào năng lực tài chính, kinh nghiệm khai thác, khả năng quản lý tàu, Vinaship xác định những đặc trưng chính của tàu dự kiến đầu tư như sau:

Trọng tải (DWT)	28.000 - 35.000 DWT
Năm đóng	2009 - 2014
Nơi đóng	Nhật Bản/ Hàn Quốc/ Trung Quốc
Đăng kiểm (Cơ quan phân cấp)	IACS
Loại tàu	Chở hàng khô
Vùng hoạt động	Không hạn chế

## **3. Hình thức mua:**

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

## **4. Quy mô và nguồn vốn đầu tư**

Công ty dự kiến đầu tư 02 (hai) tàu có trọng tải, tuổi tàu và giá trị tương đương nhau. Tuy nhiên, việc đầu tư sẽ được tách thành 02 dự án riêng biệt và triển khai tại các thời điểm khác nhau. Vì vậy, Công ty xây dựng 01 dự án làm cơ sở để tính toán và đánh giá tính khả thi chung; quy mô và nguồn vốn dự án đầu tư 01 tàu như sau:

a. Tổng mức đầu tư : 300.993.000.000 đ (tương đương 11,5 triệu usd)

b. Cơ cấu vốn đầu tư:

- Vốn tự có: 40% tổng mức đầu tư

- Vốn vay từ ngân hàng thương mại : 60% giá mua tàu

## **5. Hiệu quả dự án đầu tư: (Dự án chi tiết kèm theo)**

a. Tổng mức đầu tư 01 tàu

: 300.993.000.000 VNĐ

Trong đó

- Giá mua tàu : 299.690.000.000 VNĐ
- Lệ phí trước bạ và chi phí tiếp nhận tàu : 1.303.000.000 VNĐ

**b. Cơ cấu vốn đầu tư:**

- Vốn tự có : 121.179.000.000đ
- Vốn vay ngân hàng thương mại: 60% giá mua tàu tương đương 179.814.000.000đ
- Lãi suất : 9% năm
- Thời hạn vay : 07 năm

**c. Hiệu quả:** Các chỉ tiêu hiệu quả của Dự án được tóm tắt như sau:

Chỉ tiêu	Phương án 1	Phương án 2
Tỷ suất nội hoàn (IRR)	16,58%	15,32%
Hiện giá thu nhập thuần (NPV)	156.215.232	117.819.335
Tỷ số lợi ích/chi phí (BCR)	1,57	1,43
Thời gian hoàn vốn (năm)	8,6	8,8

**6. Thời gian thực hiện dự án:** Từ thời điểm được thông qua cho đến kỳ Đại hội đồng cổ đông thường niên 2027

Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần vận tải biển VINASHIP kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, phê duyệt chủ trương và phê duyệt dự án đầu tư mua 02 tàu chở hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000 - 35.000 DWT, uỷ quyền cho Hội đồng quản trị công ty quyết định trong phạm vi dự án được phê duyệt nêu trên và thực hiện dự án theo quy định của Pháp luật hiện hành; đồng thời uỷ quyền cho Hội đồng quản trị công ty chủ động, điều chỉnh dự án nếu xét thấy cần thiết, hiệu quả và báo cáo kết quả thực hiện tại Đại hội đồng cổ đông lần gần nhất.

Trân trọng cảm ơn./.

**Nơi nhận:**

- Cổ đông Công ty
- Lưu VP HĐQT



**Nguyễn Ngọc Ánh**

## CHƯƠNG I GIỚI THIỆU DỰ ÁN ĐẦU TƯ

### I. TÊN GỌI DỰ ÁN

Dự án kinh tế khả thi đầu tư tàu hàng khô đã qua sử dụng trọng tải từ 28.000-35.000 DWT

### II. GIỚI THIỆU CHỦ DỰ ÁN

#### 1. Chủ đầu tư:

Tên công ty : CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VINASHIP  
Tên tiếng Anh : VINASHIP JOINT STOCK CO.,  
Tên viết tắt : VINASHIP  
Địa chỉ : Số 14 Võ Nguyên Giáp, Phường An Biên, TP Hải Phòng  
Điện thoại : +84-225-3842151 Fax: +84-225-3842271  
Email : [sandp@vinaship.com.vn](mailto:sandp@vinaship.com.vn)  
Website : [www.vinaship.com.vn](http://www.vinaship.com.vn)

Công ty cổ phần vận tải biển Vinaship (Vinaship) được thành lập từ tháng 12 năm 2006 trên cơ sở cổ phần hóa toàn bộ Công ty vận tải biển III, tổng vốn điều lệ tại ngày 31/12/2024 là 339.999.600.000 đồng, trong đó có 51% vốn góp của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Doanh nghiệp Nhà nước).

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

#### 2. Ngành nghề kinh doanh chính:

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

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

#### 3. Cơ cấu tổ chức Công ty

- a) Hội đồng quản trị : Gồm 05 thành viên
- b) Ban điều hành : Gồm 01 Tổng giám đốc và 02 phó tổng giám đốc
- c) Các phòng ban chức năng và văn phòng đại diện gồm
  - Phòng Khai thác
  - Phòng Tài chính Kế toán
  - Phòng Kỹ Thuật
  - Phòng Vật tư
  - Phòng Tổ chức nhân sự thuyền viên
  - Phòng Pháp chế an toàn hàng hải



- Phòng Hành chính Tổng hợp
- Chi nhánh tại TP Hồ Chí Minh, Quảng Ninh.
- Công ty TNHH Dịch vụ hàng hải Vinaship.

d) Phương tiện vận tải:

Công ty hiện đang sở hữu và quản lý khai thác 04 tàu hàng khô với một số đặc trưng kỹ thuật như sau:

STT	Tên tàu	Loại tàu	Năm đóng	Nơi đóng	DWT	GRT	Quốc tịch	Đăng kiểm
1	Mỹ Hưng	Hàng khô	2003	Việt Nam	6.595	4.089	VN	VR
2	Vinaship Gold	Hàng khô	2008	Việt Nam	13.245	8.216	VN	VR
3	Vinaship Unity	Hàng rời	2012	Nhật Bản	28.189	17.019	VN	NK & VR
4	Vinaship Harmony	Hàng rời	2010	Nhật Bản	28.201	17.025	Panama	NK

#### 4. Nguồn nhân lực:

Chất lượng nguồn nhân lực là một trong những yếu tố quan trọng quyết định sự phát triển lâu dài và bền vững của Vinaship, do đó Vinaship luôn đặt mục tiêu xây dựng đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp lên hàng đầu trong chiến lược phát triển của mình. Tính đến tháng 12/2025, số lượng cán bộ nhân viên chính thức của Công ty là 288 người trong đó khối thuyền viên là 216 người.

## II. HÌNH THỨC ĐẦU TƯ

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

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

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

Trên cơ sở phân tích ưu nhược điểm của các hình thức đầu tư trên, căn cứ khả năng tài chính của mình, Vinaship lựa chọn hình thức đầu tư cho dự án là mua tàu qua sử dụng ở thị trường trong nước hoặc ngoài nước theo phương thức mua và thanh toán ngay khi nhận tàu.

## III. MỤC ĐÍCH ĐẦU TƯ

Đội tàu Công ty hiện gồm 04 chiếc với tổng tấn trọng tải là 76.230 DWT, độ tuổi bình quân khoảng 18 tuổi, trong đó 1 tàu 6.595 DWT là 23 tuổi, 1 tàu 13.245 DWT là 18 tuổi

và 2 tàu công ty mới đầu tư: 1 tàu 28.189 DWT -14 tuổi, 1 tàu 28.201 DWT- 16 tuổi. Tổng số tấn trọng tải đội tàu giảm đáng kể do đã bán thanh lý một số tàu già, khai thác không hiệu quả, trong khi tốc độ đầu tư bổ sung tàu mới chưa kịp bù đắp khoảng thiếu hụt này. Quy mô đội tàu công ty nhỏ, năng lực hỗ trợ yếu nên giá thành vận tải của doanh nghiệp trong nhiều trường hợp kém tính cạnh tranh so với các đối thủ khác trên thị trường, chủng loại tàu đang dần lạc hậu với sự phát triển của đội tàu khu vực và thế giới, việc đưa tàu khai thác các tuyến xa ngoài khu vực Đông Nam Á gặp khó khăn về duy trì tình trạng kỹ thuật, cung ứng sửa chữa. Do vậy, việc đầu tư phát triển đội tàu vào giai đoạn này là hết sức cần thiết, mang lại lợi ích cụ thể như sau:

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

#### IV. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA DỰ ÁN ĐẦU TƯ

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

- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020;
- Luật hàng hải Việt Nam
- Luật đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/06/2020 và các văn bản hướng dẫn thi hành.
- Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu.
- Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 07 tháng 12 năm 2016 và Thông tư số 16/2022/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 8 năm 2022;
- Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Vận tải biển Vinaship (Vinaship);
- Quy định về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán, đóng mới tàu biển ban hành kèm theo Quyết định số 202/VNS/QĐ-HĐQT, ngày 15/8/2024 của Hội đồng quản trị Vinaship;

## CHƯƠNG II LỰA CHỌN TÀU ĐẦU TƯ

### I. PHƯƠNG PHÁP CHỌN TÀU

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

- Loại tàu : Chở hàng tổng hợp (General cargo)
- Cấu trúc : Một tầng boong (Single Deck)
- Tải trọng : 28.000 - 35.000 DWT
- Năm đóng : 2009 - 2014
- Nơi đóng : Nhật Bản/Hàn Quốc/ Trung Quốc

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

- Tổng mức đầu tư của dự án cỡ tàu nói trên phù hợp với khả năng tài chính và khả năng huy động vốn đầu tư của Vinaship.
- Đặc trưng kỹ thuật loại tàu này phù hợp với nhu cầu vận chuyển, đặc trưng của hàng hóa, thuận lợi cho công tác xếp dỡ, phù hợp với khả năng, trình độ khai thác và quản lý của đội ngũ cán bộ nhân viên, sỹ quan thuyền viên Vinaship.
- Lợi thế kinh doanh của loại tàu nói trên là rất cao bởi lẽ nhu cầu thị trường với loại tàu này còn rất lớn trong khi số lượng tàu hiện có trên thị trường ngày càng giảm do số lượng tàu bổ sung qua đóng mới rất hạn chế bởi các cơ sở đóng tàu trong và ngoài nước đang có xu hướng tập trung đóng loại tàu cỡ lớn và tàu chuyên dụng.
- Thời gian khai thác tàu còn trên 10 năm.
- Thiết kế và tình trạng kỹ thuật hoàn toàn thỏa mãn và phù hợp các công ước quốc tế, quy phạm phân cấp của các cơ quan đăng kiểm uy tín, đồng thời phù hợp với yêu cầu về tuyến khai thác, luồng hàng vận chuyển.

### II. ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN TÀU TÍNH TOÁN DỰ ÁN:

Căn cứ theo chủ trương và phương pháp chọn tàu nêu trên, Vinaship lựa chọn tàu có đặc trưng kỹ thuật cơ bản như sau để làm cơ sở tính toán dự án, mặc dù trên thực tế khi lựa chọn mua tàu sẽ có những thay đổi nhất định. Tuy nhiên, trọng tải, tuổi tàu sẽ tương ứng với tổng mức đầu tư và vòng đời dự án, do đó hiệu quả của dự án, về cơ bản sẽ không biến động nhiều.

<b>1. Mô tả chung</b>	
Tên tàu	<b>TBN</b>
Năm đóng	2010
Nơi đóng	Nhật Bản
Đăng kiểm/ Cơ quan phân cấp	ClassNK (Nhật Bản)

<b>2. Đặc tính kỹ thuật</b>	
Loại tàu	Hàng rời
Vùng hoạt động	Không hạn chế
Trọng tải (DWT)	31.833
Dung tích đăng ký quốc tế (GT/NT)	19.825/ 10.514
Mớn nước (m)	9,8 m
Tốc độ thiết kế (hải lý/ giờ)	14 hải lý/ giờ
Chiều dài tối đa -LOA (m)	175,5
Chiều dài - LBP (m)	167
Chiều rộng	29,4 m
Trọng tải tàu không	8.500 MT
Số hầm hàng / miệng hầm hàng	5/5
Dung tích hàng rời/ hàng bao kiện (cbf)	42.620 / 41.095
Thiết bị thông tin liên lạc, hàng hải	Theo yêu cầu của đăng kiểm
Thiết bị làm hàng	
Số lượng	04
Loại cần cẩu	Cầu quay (Cranes)
Sức nâng (SWL)	04 x 30 MT
Máy tàu	
Máy chính /Hãng chế tạo/Loại	MITSUBISHI (6UEC45LSE) OUTPUT 7260 BHP AT 130 RPM
Số lượng	01
Máy đèn /Hãng chế tạo/Loại	YANMAR 6EY18AL EACH OUTPUT 680 KW LOG FITTED AND BOX SHAPED.
Số lượng	02

### III. ĐỊNH BIÊN THUYỀN VIÊN

Căn cứ Thông tư số 20/2023/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ban hành ngày 30/6/2023 quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, đào tạo, huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam.

Căn cứ đặc tính kỹ thuật tàu, trình độ chuyên môn, năng lực quản lý và khai thác tàu hiện nay, Vinaship bố trí định biên tàu là 22 thuyền viên như tại Bảng Lương thuyền viên đính kèm theo.



### CHƯƠNG III

## PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC KINH DOANH

#### I. TUYÊN KHAI THÁC

##### ***1. Phương án 1: Việt Nam - Philippines - Indonesia - Đài Loan- Nhật Bản - Việt Nam***

- Hình thức khai thác : Tàu chuyển
- Tuyên khai thác : Biển quốc tế.
- Mặt hàng chở: Xi măng, Clinker, sắt thép

##### ***2. Phương án 2: cho thuê định hạn***

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

#### II. PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN HIỆU QUẢ KHAI THÁC

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

## CHƯƠNG IV

### PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ

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

##### 1. Tổng mức đầu tư dự kiến:

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

Trong đó:

- Giá mua 01 tàu dự kiến: 299.690.000.000 VNĐ (tương đương: 11.500.000 usd/tàu)
- Thuế GTGT: Áp dụng thuế suất theo quy định hiện hành của Bộ Tài Chính (thuế được hoàn).
- Chi phí giao nhận tàu dự kiến: Bao gồm chi phí thuyền viên làm quen trên tàu, phí đưa đoàn thuyền viên đi nhận tàu, chi phí đại lý, giám định, đăng kiểm v.v

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

Tổng vốn đầu tư: **300.993.000.000 VNĐ**

Trong đó:

- Nguồn vốn tự có (đối ứng): 121.179.000.000 VNĐ
- Nguồn vốn vay thương mại: 179.814.000.000 VNĐ

##### 2. Kế hoạch trả nợ

Kỳ hạn vay vốn: 7 năm

Lãi suất vay: 9 %

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

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

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

#### II. NGUỒN THU CỦA DỰ ÁN

##### 1. Doanh thu vận tải

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

$$DT_C = F_C \times Q_C$$

Trong đó:

$DT_C$  : Tổng doanh thu cước 1 chuyến (đồng)

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

$Q_C$  : Khối lượng hàng hóa 1 chuyến( tấn hoặc m<sup>3</sup> v.v).

Tổng doanh thu một năm được xác định theo công thức

$$DT_N = DT_C \times N_C$$

Trong đó:

$DT_C$  : Tổng doanh thu cước 1 chuyến (đồng)

$N_C$  : Số chuyến khai thác trong một năm

(với  $N_c$  = Thời gian khai thác trong năm/Thời gian khai thác 1 chuyến)

Trong 1 năm, thời gian khai thác bình quân của tàu khoảng 365 ngày, Đối với những năm tàu lên đà kỳ đặc biệt hoặc trung gian, thời gian khai thác được tính là 350.

## 2. Giá trị thu hồi

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

Phương án tính giá giải bản dựa trên cơ sở thống kê giá bán tàu phá dỡ trên báo cáo thị trường thực tế vào thời điểm hiện tại. Mức giá giải bản trung bình khoảng 400 USD/LWT (tấn trọng lượng tàu không).

Cụ thể :

*Đơn giá tàu giải bản (đồng/LWT) : 400 USD*

*Trọng lượng tàu giải bản (LWT) :  $8.500 \times 400 \times 26.060 = 88.604.000.000$  VNĐ*

## III. CÁC KHOẢN CHI CỦA DỰ ÁN

### A. Nhóm chi phí cố định:

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

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

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

Trong đó:

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

$NG$  : Giá trị (nguyên giá) tàu

$T_{KHCB}$  : Thời gian trích khấu hao.

#### 2. Chi phí bảo hiểm tàu

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

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

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

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

#### 3. Chi phí sửa chữa tàu

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

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

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

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

Trong đó:

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

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

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

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

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

#### 4. Chi phí vật liệu:

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

b) *Chi phí nước ngọt (Fresh Water)*: gồm nước ngọt phục vụ nồi hơi của tàu và phục vụ sinh hoạt của thuyền viên trên tàu. Định mức sử dụng nước ngọt của tàu dự kiến đầu tư khoảng 12 tấn/ngày vận doanh. Dựa vào chi phí thực tế cấp nước ngọt cho tàu, để thuận tiện cho việc tính toán dự án lấy đơn giá tính toán bình quân là 10-12 USD /tấn với tuyến chạy nước ngoài.

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

#### 5. Chi phí thuyền viên

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

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

b) *Tiền ăn định lượng thuyền viên*:

Tàu hoạt động tuyến nội địa và Đông Nam Á 130.000 đồng/người/ngày

Tàu hoạt động tuyến nước ngoài (Bắc Á...) 150.000 đồng/người/ngày

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

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



d) *Chi phí lao động khác* là các chi phí trả cho thuyền viên liên quan đến thực hiện các công việc ngoài chức trách thuyền viên như kiểm đếm, giao nhận áp tải, vệ sinh hầm hàng. Khoảng 1000.000.000 VNĐ/năm/tàu

#### 6. *Chi phí quản lý:*

Chi phí quản lý tàu bao gồm chi phí nhân công quản lý, chi phí văn phòng, giao dịch, thông tin liên lạc v.v được tính toán trên cơ sở phân bổ tỷ lệ % nhất định theo doanh thu toàn bộ đội tàu của công ty. Theo kinh nghiệm, Công ty VINASHIP tính khoảng từ 3–4 % tổng doanh thu của tàu mỗi năm.

#### 7. *Chi phí lãi vay vốn:*

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

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

#### 8. *Chi phí khác*

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

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

#### 9. *Chi phí nhiên liệu F.O, D.O:*

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

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

Giá dầu FO, DO lấy theo giá bình quân thực hiện trong tháng: FO= 574 USD/T, DO= 919 USD/ T

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

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

Với

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

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

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

Trong đó:

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

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

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

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

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

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

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

##### a) Cảng phí:

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

Stt	Tuyến đường	Hàng hóa	Cảng phí (USD)	
			Cảng xếp	Cảng dỡ
1	Việt Nam - Philippines	Xi măng bịch	15.000	30.000
2	Indonesia - Đài Loan	Clinker	46.000	18.000
3	Nhật Bản-Việt Nam	Sắt thép	40.000	22.000

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

Theo thông lệ hàng hải quốc tế đối với các mặt hàng thông thường, chi phí giảm giá cước là 1,25% và phí môi giới khoảng là 2 -3 % tính trên tổng doanh thu vận tải chuyên.

##### c) Phí tàu già (Over Ages Premium)

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

#### IV. PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ

##### 1. Các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư

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

Chỉ tiêu	Phương án 1	Phương án 2
Tỷ suất nội hoàn (IRR)	16,58%	15,32%
Hiện giá thu nhập thuần (NPV)	156.215.232	117.819.335
Tỷ số lợi ích/chi phí (BCR)	1,57	1,43
Thời gian hoàn vốn (năm)	8,6	8,8

##### 2. Đánh giá các chỉ tiêu hiệu quả đầu tư

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

##### a) Chỉ tiêu IRR

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

IRR > mức lãi suất vay thương mại (bằng đồng VNĐ khoảng 7%/ năm) là dự án được coi là hiệu quả và chấp nhận được tại thị trường trong nước thời điểm hiện nay.

*b) Chỉ tiêu NPV*

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

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

*c) Chỉ tiêu BCR*

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

*d) Chỉ tiêu thời gian hoàn vốn*

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

### **3. Đánh giá độ an toàn về mặt tài chính**

*a) An toàn về nguồn vốn*

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

*b) Khả năng trả nợ*

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

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

## CHƯƠNG VI KẾT LUẬN

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

Về phương diện kỹ thuật, tình trạng máy móc, trang thiết bị, nghi khí hàng hải của tàu là hoàn toàn phù hợp, đủ khả năng khai thác trên tuyến quốc tế và có thể duy trì tình trạng kỹ thuật này trong suốt vòng đời dự án.

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

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

Ở góc độ Công ty, việc đầu tư mua tàu là một tất yếu trong giai đoạn hiện nay, nhằm trẻ hóa đội tàu và tăng năng lực cạnh tranh của Công ty, cũng như hoàn thành chủ trương đầu tư đã được thông qua.

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

**CÔNG TY CP VẬN TẢI BIỂN VINASHIP**  
**TỔNG GIÁM ĐỐC**



**DƯƠNG NGỌC TÚ**





# **DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU BIỂN TRỌNG TẢI TỪ 28.000 - 35.000 DWT**

**Biểu số 1**

**KẾ HOẠCH TRẢ VỐN VÀ LÃI VAY TÍN DỤNG**

Đơn vị : ngàn đồng

Năm	Kỳ trả nợ	Nợ đầu kỳ	Trả gốc trong kỳ	Trả lãi trong kỳ	Kỳ khoản thanh toán	Cộng cả năm
1	1	179.814.000	6.421.929	4.045.815	10.467.744	41.004.014
	2	173.392.071	6.421.929	3.901.322	10.323.250	
	3	166.970.143	6.421.929	3.756.828	10.178.757	
	4	160.548.214	6.421.929	3.612.335	10.034.263	
2	1	154.126.286	6.421.929	3.467.841	9.889.770	38.692.120
	2	147.704.357	6.421.929	3.323.348	9.745.277	
	3	141.282.429	6.421.929	3.178.855	9.600.783	
	4	134.860.500	6.421.929	3.034.361	9.456.290	
3	1	128.438.571	6.421.929	2.889.868	9.311.796	36.380.225
	2	122.016.643	6.421.929	2.745.374	9.167.303	
	3	115.594.714	6.421.929	2.600.881	9.022.810	
	4	109.172.786	6.421.929	2.456.388	8.878.316	
4	1	102.750.857	6.421.929	2.311.894	8.733.823	34.068.331
	2	96.328.929	6.421.929	2.167.401	8.589.329	
	3	89.907.000	6.421.929	2.022.908	8.444.836	
	4	83.485.071	6.421.929	1.878.414	8.300.343	
5	1	77.063.143	6.421.929	1.733.921	8.155.849	31.756.437
	2	70.641.214	6.421.929	1.589.427	8.011.356	
	3	64.219.286	6.421.929	1.444.934	7.866.863	
	4	57.797.357	6.421.929	1.300.441	7.722.369	
6	1	51.375.429	6.421.929	1.155.947	7.577.876	29.444.543
	2	44.953.500	6.421.929	1.011.454	7.433.382	
	3	38.531.571	6.421.929	866.960	7.288.889	
	4	32.109.643	6.421.929	722.467	7.144.396	
7	1	25.687.714	6.421.929	577.974	6.999.902	27.132.648
	2	19.265.786	6.421.929	433.480	6.855.409	
	3	12.843.857	6.421.929	288.987	6.710.915	
	4	6.421.929	6.421.929	144.493	6.566.422	
<b>Tổng cộng</b>			<b>179.814.000</b>	<b>58.664.318</b>	<b>238.478.318</b>	<b>238.478.318</b>

**Chi tiết**

<b>A- Tổng giá trị đầu tư</b>	<b>300.993.000 ngàn đ</b>
1- Giá tàu	299.690.000
2- Thuế GTGT (5% được hoà)	0
3- Thuế trước bạ	
4- Chi phí giao nhận tàu	1.303.000 (=50.000 usd)
<b>B- Vốn tự có</b>	<b>121.179.000 ngàn đ</b>
<b>C- Vốn vay</b>	<b>179.814.000 ngàn đ</b>
1- Lãi suất vay	9,00% / năm
2- Thời hạn vay	7 năm
3- Kỳ trả nợ	4 kỳ / năm =28 kỳ trả nợ
4- Tỷ giá USD/VND	26.060 (tỷ giá áp dụng trong tháng 03/2026)

**BIỂU SỐ 2: BẢNG LƯƠNG THUYỀN VIÊN**

*Đơn vị: VNĐ*

Số tt/ No	Chức danh/ Rank	Xếp loại/ Grade	Số ngày công/ Number of working day	Lương cố định Lcđ (VNĐ/TH) (Monthly fixed wage)	Tổng tiền thưởng tối đa Theo h.quả sxkd; Đ.k làm việc; T. hiện công tác đào tạo huấn luyện hiệu quả; TV hoàn thành n.vụ mức A (VNĐ); hỗ trợ hàng hải khắc nghiệt	Thưởng do công tác huấn luyện đào tạo	Tổng cộng: tiền lương và thưởng Ltv (VNĐ)/ (Total monthly wages and maximum expected bonus)	Tổng lương năm
1	Thuyền trưởng	A	31	21.934.764	42.065.236	2.000.000	66.000.000	792.000.000
2	Đại phó	A	31	20.780.302	34.419.698	1.800.000	57.000.000	684.000.000
3	Phó 2	A	31	17.413.048	27.086.952	1.500.000	46.000.000	552.000.000
4	Phó 3	A	31	16.547.156	22.952.844	1.500.000	41.000.000	492.000.000
5	Máy Trưởng	A	31	21.934.764	39.065.236	2.000.000	63.000.000	756.000.000
6	Máy 2	A	31	20.780.302	29.419.698	1.800.000	52.000.000	624.000.000
7	Máy 3	A	31	18.567.509	16.932.491	1.500.000	37.000.000	444.000.000
8	Máy 4	A	31	17.413.048	15.086.952	1.500.000	34.000.000	408.000.000
9	Thợ điện	A	31	12.891.515	13.108.485	0	26.000.000	312.000.000
10	Thuyền thủ trưởng	A	31	16.547.156	8.952.844	1.500.000	27.000.000	324.000.000
11	Thuyền thủ phó	A	31	12.699.074	8.300.926	0	21.000.000	252.000.000
12	Thuyền Thủ	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000

Số tt/ No	Chức danh/ Rank	Xếp loại/ Grade	Số ngày công/ Number of working day	Lương cố định Lcđ (VND/TH) (Monthly fixed wage)	Tổng tiền thưởng tối đa Theo h.quả sxkd; Đ.k làm việc; T. hiện công tác đào tạo huấn luyện hiệu quả; TV hoàn thành n.vụ mức A (VND); hỗ trợ hàng hải khắc nghiệt	Thưởng do công tác huấn luyện đào tạo	Tổng cộng: tiền lương và thưởng Ltv (VND)/ (Total monthly wages and maximum expected bonus)	Tổng lương năm
13	Thuyền Thủ	A	31	11.544.612	3.455.388	0	15.000.000	180.000.000
14	Thuyền Thủ	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
15	Thuyền Thủ	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
16	Thợ cả	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
17	Thợ máy	A	31	13.757.223	11.742.777	1.500.000	27.000.000	324.000.000
18	Thợ máy	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
19	Thợ máy	A	31	12.891.515	6.108.485	0	19.000.000	228.000.000
20	Thợ máy	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
21	Thuyền Thủ	A	31	12.121.751	5.878.249	0	18.000.000	216.000.000
22	Bếp trưởng	A	31	13.083.772	11.916.228	0	25.000.000	300.000.000
	<b>TỔNG CỘNG</b>		<b>682</b>	<b>333.638.017</b>	<b>331.761.983</b>	<b>16.600.000</b>	<b>682.000.000</b>	<b>8.184.000.000</b>

8.184.000



**BIỂU SỐ 3: CÁC CHỈ TIÊU KHAI THÁC THEO PHƯƠNG ÁN 1**  
Việt Nam - Philippines - Indonesia - Đài Loan- Nhật Bản - Việt Nam

TT	Chỉ tiêu khai thác	Tuyến 1	Tuyến 2	Tuyến 3
1	Mô tả tuyến hành trình	Việt Nam - Philippines	Indonesia - Đài Loan	Nhật Bản-Việt Nam
2	Quãng đường đầy tải (hải lý)	1.615	1.803	2.087
3	Tốc độ bình quân (h.lý /giờ)	11,5	11,5	11,5
	Quãng đường chạy rỗng (hải lý)		917	920
4	Ảnh hưởng thời tiết	5%	5%	5%
5	Tên hàng vận chuyển	Xi măng	clinker	sắt thép
6	Hệ số chất xếp (CBF/MT)		-	
7	Khối lượng (MT)	30.000	30.000	30.000
8	Năng suất xếp (MT/ngày)	4.500	6.000	4.000
9	Năng suất dỡ (MT/ngày)	3.500	5.500	3.500

*(Đơn vị: Ngày)*

TT	Thời gian vận doanh	Việt Nam - Philippines	Indonesia - Đài Loan	Nhật Bản-Việt Nam	Cộng
1	Xếp hàng	6,67	5,00	7,50	19,17
2	Dỡ hàng	8,57	5,45	8,57	22,60
3	Chạy có hàng	6,14	6,86	7,94	20,94
4	Chạy không hàng	0,00	3,49	3,50	6,99
5	Chờ đợi	2,00	3,00	3,00	8,00
6	Thời gian chuyển	23,38	23,80	30,51	77,70

TT	Tiêu hao nhiên liệu	FO (MT/ngày)	DO (MT/ngày)	Đơn giá nhiên liệu	nghìn đồng
A	Máy chính			FO =	14.958
	Chạy có hàng	18,00	0,10	DO =	23.949
	Chạy không hàng	17,00	0,10		
B	Máy đèn				
	Hành trình	1,20	0,50		
	Làm hàng	3,50	0,50		
	Sinh hoạt	2,00	0,20		

TT	Dầu bôi trơn (LO)	Định mức tiêu thụ (lít/ngày)	Đơn giá (nghìn đ/lít)	Thành tiền(nghìn đ)
1	Dầu xi lanh	215	80	17.200
2	Dầu tuần hoàn	24	85	2.040
	Cộng			19.240

TT	Chi phí nhiên liệu chuyển	Thời gian (ngày)	FO (nghìn đ)	DO (nghìn đ)	LO (nghìn đ)
1	Xếp hàng	19,17	1.003.462	229.513	
2	Dỡ hàng	22,60	1.183.077	270.594	
3	Chạy có hàng	20,94	5.638.925	50.157	
4	Chạy không hàng	6,99	1.777.152	16.737	
5	Chờ đợi	8,00	239.335	38.319	
6	Tổng cộng	77,70	9.841.951	605.319	1.494.863

574  
919

**Biểu số 4**  
**TỔNG HỢP CHI PHÍ KHAI THÁC PHƯƠNG ÁN 1**

Đvị: nghìn đồng

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm thứ															Tổng cộng
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	Số ngày vận doanh	Ngày	365	365	350	365	365	350	365	365	350	365	365	350	365	365	350	
2	Số chuyến thực hiện	Chuyến	4,70	4,70	4,50	4,70	4,70	4,50	4,70	4,70	4,50	4,70	4,70	4,50	4,70	4,70	4,50	
3	Tổng sản lượng (T)	Tấn	281.869	281.869	270.286	281.869	281.869	270.286	281.869	281.869	270.286	281.869	281.869	270.286	281.869	281.869	270.286	
a	Sản lượng tuyến 1 (T)		140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	
b	Sản lượng tuyến 2 (T)		140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	
c	Sản lượng tuyến 3 (T)		140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	140.935	140.935	135.143	
4	Giá cước																	
a	Giá cước tuyến 1	ngàn đồng/MT	364,84	364,84	364,84	383,08	383,08	383,08	402,24	402,24	402,24	422,35	422,35	422,35	443,47	443,47	443,47	
b	Giá cước tuyến 2		377,87	377,87	377,87	396,76	396,76	396,76	416,60	416,60	416,60	437,43	437,43	437,43	459,30	459,30	459,30	
c	Giá cước tuyến 3		625,44	625,44	625,44	656,71	656,71	656,71	689,55	689,55	689,55	724,02	724,02	724,02	760,23	760,23	760,23	
I	Tổng doanh thu	ngàn đồng	192.819.725	192.819.725	184.895.627	202.460.711	202.460.711	194.140.408	212.583.747	212.583.747	203.847.429	223.212.934	223.212.934	214.039.800	234.373.581	234.373.581	313.345.790	3.241.170.451
1	Doanh thu Tuyến 1		51.418.593	51.418.593	49.305.500	53.989.523	53.989.523	51.770.776	56.688.999	56.688.999	54.359.314	59.523.449	59.523.449	57.077.280	62.499.622	62.499.622	59.931.144	2.426.644.503
2	Doanh thu Tuyến 2		53.254.972	53.254.972	51.066.411	55.917.720	55.917.720	53.619.732	58.713.606	58.713.606	56.300.718	61.649.287	61.649.287	59.115.754	64.731.751	64.731.751	62.071.542	
3	Doanh thu Tuyến 3		88.146.160	88.146.160	84.523.715	92.553.468	92.553.468	88.749.901	97.181.141	97.181.141	93.187.396	102.040.199	102.040.199	97.846.766	107.142.208	107.142.208	102.739.104	
II	Giá trị TS thu hồi	-															88.604.000	
III	Tổng chi phí	-	156.588.871	165.846.161	167.107.123	170.582.110	168.270.216	162.789.021	166.396.563	164.951.629	161.020.775	167.079.684	167.912.660	164.220.652	145.343.566	145.343.566	153.191.906	
A	Chi phí khai thác	-	61.739.890	61.739.890	69.056.659	70.039.119	70.039.119	70.657.313	71.675.721	71.675.721	71.578.124	72.634.565	73.467.542	73.656.840	49.670.776	49.670.776	51.704.435	
1	Khấu hao cơ bản	-	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750				
2	Bảo hiểm	-	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	
a)	Thần máy tàu	-	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	
b)	Trách nhiệm dân sự	-	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	
3	Sửa chữa	-	1.500.000	1.500.000	9.390.000	9.510.000	9.510.000	9.920.000	10.049.600	10.049.600	10.549.600	10.689.568	10.689.568	11.489.568	11.640.733	11.640.733	11.640.733	
a)	Sửa chữa lớn	-			7.890.000	7.890.000	7.890.000	8.300.000	8.300.000	8.300.000	8.800.000	8.800.000	8.800.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	
b)	Sửa chữa th/ xuyên	-	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.749.600	1.749.600	1.749.600	1.889.568	1.889.568	1.889.568	2.040.733	2.040.733	2.040.733	
4	Vật tư, dầu bôi trơn	-	10.964.028	10.964.028	10.628.520	10.964.028	10.964.028	10.768.520	11.104.028	11.104.028	10.768.520	11.104.028	11.251.028	10.915.520	11.251.028	11.251.028	10.915.520	
	Dầu nhờn	-	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	
	Nước ngọt	-	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	
	Vật tư khác	-	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	
5	Chi phí thuyền viên	-	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.719.531	13.719.531	13.719.531	13.719.531	13.719.531	14.405.508	14.405.508	14.405.508	14.405.508	14.405.508	
a)	Lương thuyền viên	-	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.593.200	8.593.200	8.593.200	8.593.200	8.593.200	9.022.860	9.022.860	9.022.860	9.022.860	9.022.860	

TT	Chi tiêu	Đơn vị	Năm thứ															Tổng cộng
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
b)	BHXX-BHYT-KPCĐ	-	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.849.686	1.849.686	1.849.686	1.849.686	1.849.686	
c)	Tiền ăn định lượng	-	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.327.961	1.327.961	1.327.961	1.327.961	1.327.961	
d)	Chi phí lao động khác	-	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	
6	Chi phí quản lý	-	5.784.592	5.784.592	5.546.869	6.073.821	6.073.821	5.824.212	6.377.512	6.377.512	6.115.423	6.696.388	6.696.388	6.421.194	7.031.207	7.031.207	9.400.374	
B	Chi phí chuyên đi	-	74.712.189	86.281.372	82.735.563	87.100.856	87.100.856	83.521.369	87.961.314	87.961.314	84.346.466	88.864.795	88.864.795	85.212.817	89.813.450	89.813.450	93.653.826	
7	Nhiên liệu	-	49.079.408	49.079.408	47.062.446	49.079.408	49.079.408	47.062.446	49.079.408	49.079.408	47.062.446	49.079.408	49.079.408	47.062.446	49.079.408	49.079.408	47.062.446	
a)	FO	-	46.235.728	46.235.728	44.335.629	46.235.728	46.235.728	44.335.629	46.235.728	46.235.728	44.335.629	46.235.728	46.235.728	44.335.629	46.235.728	46.235.728	44.335.629	
b)	DO	-	2.843.680	2.843.680	2.726.817	2.843.680	2.843.680	2.726.817	2.843.680	2.843.680	2.726.817	2.843.680	2.843.680	2.726.817	2.843.680	2.843.680	2.726.817	
8	Cảng phí	-	20.812.288	20.812.288	19.956.988	20.812.288	20.812.288	19.956.988	20.812.288	20.812.288	19.956.988	20.812.288	20.812.288	19.956.988	20.812.288	20.812.288	19.956.988	
9	Phí tàu giả	-	0	11.569.184	11.093.738	12.147.643	12.147.643	11.648.424	12.755.025	12.755.025	12.230.846	13.392.776	13.392.776	12.842.388	14.062.415	14.062.415	18.800.747	
10	Phí môi giới	-	4.820.493	4.820.493	4.622.391	5.061.518	5.061.518	4.853.510	5.314.594	5.314.594	5.096.186	5.580.323	5.580.323	5.350.995	5.859.340	5.859.340	7.833.645	
C	Chi phí lãi vay	-	15.316.300	13.004.405	10.692.511	8.380.617	6.068.723	3.756.828	1.444.934									
D	Chi khác	-	4.820.493	4.820.493	4.622.391	5.061.518	5.061.518	4.853.510	5.314.594	5.314.594	5.096.186	5.580.323	5.580.323	5.350.995	5.859.340	5.859.340	7.833.645	
IV	Lợi nhuận trước thuế	-	36.230.854	26.973.564	17.788.504	31.878.601	34.190.496	31.351.388	46.187.184	47.632.118	42.826.653	56.133.251	55.300.274	49.819.148	89.030.015	89.030.015	160.153.884	814.525.948
V	Thuế TNDN (20%)	-	7.246.171	5.394.713	3.557.701	6.375.720	6.838.099	6.270.278	9.237.437	9.526.424	8.565.331	11.226.650	11.060.055	9.963.830	17.806.003	17.806.003	32.030.777	162.905.190
VI	Lợi nhuận sau thuế	-	28.984.683	21.578.852	14.230.803	25.502.881	27.352.396	25.081.110	36.949.747	38.105.694	34.261.323	44.906.601	44.240.219	39.855.319	71.224.012	71.224.012	128.123.107	651.620.758

**Biểu số 5**  
**PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHƯƠNG ÁN 1**

Đvi : nghìn đồng

[illegible]



**Biểu số 6**  
**TỔNG HỢP CHI PHÍ KHAI THÁC PHƯƠNG ÁN 2**

**phương án cho thuê định hạn**

TT	Chi tiêu	Đơn vị	Năm thứ															Tổng cộng
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
I	Số ngày vận doanh	Ngày	365	365	350	365	365	350	365	365	350	365	365	350	365	365	350	1.599.536.740
2	Giá cho thuê/ngày	VNĐ	286.660	307.508	307.508	307.508	307.508	307.508	294.478	294.478	294.478	294.478	294.478	286.660	286.660	286.660	286.660	
I	Tổng doanh thu	VNĐ	104.630.900	112.240.420	107.627.800	112.240.420	112.240.420	107.627.800	107.484.470	107.484.470	103.067.300	107.484.470	107.484.470	100.331.000	104.630.900	104.630.900	100.331.000	88.604.000
II	Giá trị TS thu hồi	-																
III	Tổng chi phí	-	76.503.143	74.571.724	79.583.691	77.957.936	75.646.042	73.971.319	72.117.366	70.672.433	70.616.066	71.312.401	72.145.377	72.252.196	47.871.114	47.871.114	47.320.611	1.030.412.532
1	Khấu hao cơ bản	-	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750	25.082.750				569.124.208
2	Bảo hiểm	-	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	5.342.300	
a)	Thảm máy tàu	-	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	912.100	569.124.208
b)	Trách nhiệm dân sự	-	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	4.430.200	
3	Sửa chữa	-	1.500.000	1.500.000	9.390.000	9.510.000	9.510.000	9.920.000	10.049.600	10.049.600	10.549.600	10.689.568	10.689.568	11.489.568	11.640.733	11.640.733	11.640.733	569.124.208
a)	Sửa chữa lớn	-	0	0	7.890.000	7.890.000	7.890.000	8.300.000	8.300.000	8.300.000	8.800.000	8.800.000	8.800.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	
b)	Sửa chữa th/ xuyên	-	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.620.000	1.620.000	1.620.000	1.749.600	1.749.600	1.749.600	1.889.568	1.889.568	1.889.568	2.040.733	2.040.733	2.040.733	569.124.208
4	Vật tư, dầu bôi trơn	-	10.964.028	10.964.028	10.628.520	10.964.028	10.964.028	10.768.520	11.104.028	11.104.028	10.768.520	11.104.028	11.251.028	10.915.520	11.251.028	11.251.028	10.915.520	
	Dầu nhớt	-	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	7.022.600	7.022.600	6.734.000	569.124.208
	Nước ngọt	-	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	1.141.428	1.141.428	1.094.520	
	Vật tư khác	-	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.800.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	2.940.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	3.087.000	569.124.208
5	Chi phí thuyền viên	-	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.066.220	13.719.531	13.719.531	13.719.531	13.719.531	13.719.531	14.405.508	14.405.508	14.405.508	14.405.508	14.405.508	
a)	Lương thuyền viên	-	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.184.000	8.593.200	8.593.200	8.593.200	8.593.200	8.593.200	9.022.860	9.022.860	9.022.860	9.022.860	9.022.860	569.124.208
b)	BHXH-BHYT-KPCĐ	-	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.677.720	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.761.606	1.849.686	1.849.686	1.849.686	1.849.686	1.849.686	
c)	Tiền ăn định lượng	-	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.204.500	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.264.725	1.327.961	1.327.961	1.327.961	1.327.961	1.327.961	569.124.208
d)	Chi phí lao động khác	-	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	2.205.000	
6	Chi phí quản lý	-	3.138.927	3.367.213	3.228.834	3.367.213	3.367.213	3.228.834	3.224.534	3.224.534	3.092.019	3.224.534	3.224.534	3.009.930	3.138.927	3.138.927	3.009.930	569.124.208
7	Chi phí lãi vay	-	15.316.300	13.004.405	10.692.511	8.380.617	6.068.723	3.756.828	1.444.934									
8	Chi khác	-	2.092.618	2.244.808	2.152.556	2.244.808	2.244.808	2.152.556	2.149.689	2.149.689	2.061.346	2.149.689	2.149.689	2.006.620	2.092.618	2.092.618	2.006.620	569.124.208
IV	Lợi nhuận trước thuế	-	28.127.757	37.668.696	28.044.109	34.282.484	36.594.379	33.656.481	35.367.104	36.812.038	32.451.234	36.172.070	35.339.093	28.078.804	56.759.786	56.759.786	53.010.389	
V	Thuế TNDN (20%)	-	6.188.107	8.287.113	6.169.704	7.542.147	8.050.763	7.404.426	7.780.763	8.098.648	7.139.271	7.957.855	7.774.600	6.177.337	12.487.153	12.487.153	11.662.286	125.207.326
VI	Lợi nhuận sau thuế	-	21.939.651	29.381.583	21.874.405	26.740.338	28.543.615	26.252.055	27.586.341	28.713.389	25.311.963	28.214.214	27.564.493	21.901.467	44.272.633	44.272.633	41.348.103	443.916.883

**Biểu số 7**  
**PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHƯƠNG ÁN 2**

Đvi : nghìn đồng

[illegible]

Số: 127/VNS-HĐQT

Hải Phòng, ngày 26 tháng 03 năm 2026

**TỜ TRÌNH**

V/v cập nhật, bổ sung ngành nghề kinh doanh của Công ty

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG VINASHIP

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động Công ty CP vận tải biển Vinaship (Công ty);

Thực hiện quyết định số 36/2025/QĐ-TTg ngày 29 tháng 9 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành hệ thống ngành nghề Việt Nam; cùng với việc bổ sung ngành nghề kinh doanh phục vụ kế hoạch phát triển hoạt động kinh doanh thương mại trong năm 2026;

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội thông qua nội dung cập nhật, bổ sung ngành nghề kinh doanh của Công ty, cụ thể như sau:

1. Cập nhật, bổ sung ngành nghề kinh doanh của Công ty:

STT	Tên ngành nghề hiện tại theo GCND ĐKKD của công ty	Mã ngành hiện tại	Tên ngành nghề cập nhật lại (theo quyết định số 36/2025/QĐ-TTg ngày 29 tháng 9 năm 2025)	Mã ngành cập nhật lại	Ghi chú
1.	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương	5012 (chính)	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương	5012 (chính)	Giữ nguyên
2.	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	5210	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	5210	Giữ nguyên
3.	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải: Dịch vụ đại lý tàu biển. Dịch vụ đại lý vận tải đường biển. Dịch vụ giao nhận, nâng cầu, kiểm đếm hàng hóa. Dịch vụ khai thuê hải quan. Dịch vụ môi giới thuê tàu biển (không bao gồm thủy thủ đoàn). Môi giới hàng hải. Dịch vụ cung ứng tàu biển. Dịch vụ logistics. Đại lý bán vé máy bay, vé tàu. Dịch vụ môi giới vận tải. Dịch vụ vận tải đa phương thức (không bao gồm kinh doanh vận tải hàng không	5229	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải	5229	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết

	và hoạt động hàng không chung). Đại lý container. Khai thác cảng, biển, Dịch vụ quản lý tàu.				
4.	Cung ứng và quản lý nguồn lao động Bao gồm: Dịch vụ hợp tác lao động	7830			Xóa bỏ
5.	Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê Bao gồm: Cho thuê văn phòng; Điều hành quản lý tòa nhà văn phòng	6810	Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê	6810	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
6.	Dịch vụ lưu trú ngắn ngày Khách sạn. Nhà khách, nhà nghỉ kinh doanh dịch vụ lưu trú ngắn ngày. Biệt thự hoặc căn hộ kinh doanh dịch vụ lưu trú ngắn ngày. Nhà trọ, phòng trọ và các cơ sở lưu trú tương tự	5510	Khách sạn và dịch vụ lưu trú tương tự	5510	Cập nhật lại, bỏ phần chi tiết
7.	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ kinh doanh khác còn lại chưa được phân vào đâu: Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa	8299	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ kinh doanh khác còn lại chưa được phân vào đâu	8299	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
8.	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ	4933	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ	4933	Giữ nguyên
9.	Bán buôn chuyên doanh khác chưa được phân vào đâu Chi tiết: Phế liệu, phế thải kim loại, phi kim loại	4669			Xóa bỏ
10.	Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác) Chi tiết: Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải biển	3315	Sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác)	3315	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
11.	Bốc xếp hàng hóa Chi tiết: Bốc xếp hàng hóa ga đường sắt. Bốc xếp hàng hóa đường bộ. Bốc xếp hàng hóa cảng biển. Bốc xếp hàng hóa cảng sông	5224	Bốc xếp hàng hóa	5224	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
12.	Đại lý, môi giới, đấu giá Chi tiết: Đại lý hàng hóa (không bao gồm bảo hiểm, chứng khoán). Môi giới hàng hóa (không bao gồm bảo hiểm, chứng khoán, tài chính, bất động sản)	4610	Đại lý, môi giới, đấu giá hàng hóa	4610	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
13.	Vận tải hàng hóa đường thủy	5022		5022	Giữ



	nội địa		Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa		nguyên
14.	Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác	4520			Xóa bỏ
15.	Bán phụ tùng và các bộ phận phụ trợ của ô tô và xe có động cơ khác	4530			Xóa bỏ
16.	Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan	4661	Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan	4671	Cập nhật lại
17.	Bán lẻ nhiên liệu động cơ trong các cửa hàng chuyên doanh	4730	Bán lẻ nhiên liệu động cơ	4730	Cập nhật lại
18.	Bán lẻ hàng hóa khác mới trong các cửa hàng chuyên doanh	4773	Bán lẻ hàng hóa khác mới (trừ ô tô, mô tô, xe máy và các bộ phận phụ trợ)	4773	Cập nhật lại
19.	Hoạt động của đại lý và môi giới bảo hiểm Chi tiết: Đại lý bảo hiểm	6622	Hoạt động của đại lý và môi giới bảo hiểm	6622	Giữ nguyên, bỏ phần chi tiết
20.	Nhà hàng và các dịch vụ ăn uống phục vụ lưu động	5610	Nhà hàng và các dịch vụ ăn uống phục vụ lưu động	5610	Giữ nguyên
21.	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt	5221	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường sắt	5221	Giữ nguyên
22.	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường bộ	5225	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường bộ	5225	Giữ nguyên
23.			Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy	5222	Bổ sung
24.			Hoạt động dịch vụ trung gian cho vận tải hàng hóa	5231	Bổ sung
25.			Hoạt động của các trung tâm giới thiệu việc làm	7810	Bổ sung
26.			Cung ứng lao động tạm thời	7821	Bổ sung
27.			Cung ứng nguồn nhân lực khác	7822	Bổ sung
28.			Hoạt động bất động sản khác trên cơ sở phí hoặc hợp đồng	6829	Bổ sung
29.			Dịch vụ lưu trú ngắn ngày khác	5520	Bổ sung
30.			Bán buôn kim loại và quặng kim loại	4672	Bổ sung
31.			Bán buôn vật liệu, thiết bị lắp đặt khác trong xây	4673	Bổ sung



			dụng		
32.			Bán buôn chuyên doanh khác chưa được phân vào đâu	4679	Bổ sung
33.			Sửa chữa, bảo dưỡng ô tô và xe có động cơ khác	9531	Bổ sung
34.			Bán buôn phụ tùng và các bộ phận phụ trợ của ô tô và xe có động cơ khác	4662	Bổ sung
35.			Bán lẻ ô tô và xe có động cơ khác	4781	Bổ sung
36.			Bán lẻ phụ tùng và các bộ phận phụ trợ của ô tô và xe có động cơ khác	4782	Bổ sung

2. Giao Hội đồng quản trị Công ty căn cứ nội dung đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua để thực hiện Cập nhật, sửa đổi và bổ sung ngành nghề kinh doanh tại khoản 1, Điều 5 Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty.

Kính trình Đại hội xem xét thông qua./.

**Nơi nhận:**

- Cổ đông Công ty;
- Các TV HĐQT, BKS;
- Lưu VP HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**  
**CHỦ TỊCH**



**Nguyễn Ngọc Ánh**

Số: 133 /VNS-HĐQT

Hải Phòng, ngày 31 tháng 03 năm 2026

### TỜ TRÌNH

V/v sửa đổi Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty liên quan đến Khoản 6 - Điều 2; Điểm a Khoản 2, Khoản 3 và Khoản 4 - Điều 3; Khoản 6 - Điều 18; Điểm a và Điểm b Khoản 6 - Điều 56

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG VINASHIP

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14;

Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14;

Căn cứ Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020;

Căn cứ Thông tư 116/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động Công ty CP vận tải biển Vinaship (Công ty);

Căn cứ đề nghị số 16/2026/CV-VSC gửi ngày 27/02/2026 của cổ đông lớn - Công ty Cổ phần Container Việt Nam về việc bổ sung nội dung xin ý kiến tại ĐHĐCĐ thường niên 2026;

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội thông qua nội dung sửa đổi Điều lệ Công ty cụ thể như sau:

STT	Khoản, điểm	Điều lệ hiện tại	Điều lệ sau sửa đổi	Lý do
<b>Điều 2. Tên, hình thức, trụ sở, chi nhánh, văn phòng đại diện và thời hạn hoạt động của Công ty</b>				
1	Khoản 6	Trừ khi chấm dứt hoạt động trước thời hạn theo <b>Điều 73</b> Điều lệ này, thời hạn hoạt động của Công ty là vô thời hạn	Trừ khi chấm dứt hoạt động trước thời hạn theo <b>Điều 74</b> Điều lệ này, thời hạn hoạt động của Công ty là vô thời hạn	Sửa đổi để đúng trích dẫn
<b>Điều 3. Người đại diện theo pháp luật của Công ty</b>				
2	Điểm a Khoản 2	Người đại diện theo pháp luật thứ nhất là Tổng giám đốc của Công ty có các quyền và nghĩa vụ của người đại diện theo pháp luật của Công ty trừ trường hợp quy định tại điểm b <b>khoản 1</b> Điều này.	Người đại diện theo pháp luật thứ nhất là Tổng giám đốc của Công ty có các quyền và nghĩa vụ của người đại diện theo pháp luật của Công ty trừ trường hợp quy định tại điểm <b>b khoản 2</b> Điều này.	Sửa đổi để đúng trích dẫn
3	Khoản 3	Trường hợp hết thời hạn ủy quyền theo quy định tại khoản 3 Điều này mà Tổng giám đốc chưa trở lại Việt	Bỏ	Do trùng lặp nội dung với Khoản 4

STT	Khoản, điểm	Điều lệ hiện tại	Điều lệ sau sửa đổi	Lý do
		Nam và không có ủy quyền khác thì người được ủy quyền tiếp tục thực hiện các quyền và nghĩa vụ của người đại diện theo pháp luật cho đến khi Tổng giám đốc trở lại làm việc tại Công ty hoặc cho đến khi Hội đồng quản trị quyết định cử người khác làm người đại diện theo pháp luật của Công ty.		
4	Khoản 4	Trường hợp hết thời hạn ủy quyền theo quy định tại <b>khoản 3</b> Điều này mà Tổng giám đốc chưa trở lại Việt Nam và không có ủy quyền khác thì Chủ tịch Hội đồng quản trị thực hiện các quyền và nghĩa vụ của người đại diện theo pháp luật cho đến khi Tổng giám đốc trở lại làm việc tại Công ty.	Trường hợp hết thời hạn ủy quyền theo quy định tại <b>khoản 2</b> Điều này mà Tổng giám đốc chưa trở lại Việt Nam và không có ủy quyền khác thì Chủ tịch Hội đồng quản trị thực hiện các quyền và nghĩa vụ của người đại diện theo pháp luật cho đến khi Tổng giám đốc trở lại làm việc tại Công ty.	Sửa đổi để đúng trích dẫn
<b>Điều 18. Quyền của cổ đông</b>				
5	Khoản 6	Cổ đông, nhóm cổ đông sở hữu ít nhất 01% tổng số cổ phần phổ thông có quyền tự mình hoặc nhân danh <b>VIMC</b> khởi kiện trách nhiệm cá nhân, trách nhiệm liên đới đối với các thành viên Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc để yêu cầu hoàn trả lợi ích hoặc bồi thường thiệt hại cho <b>VIMC</b> hoặc người khác theo quy định tại Điều 166 Luật Doanh nghiệp	Cổ đông, nhóm cổ đông sở hữu ít nhất 01% tổng số cổ phần phổ thông có quyền tự mình hoặc nhân danh <b>Vinaship</b> khởi kiện trách nhiệm cá nhân, trách nhiệm liên đới đối với các thành viên Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc để yêu cầu hoàn trả lợi ích hoặc bồi thường thiệt hại cho <b>Vinaship</b> hoặc người khác theo quy định tại Điều 166 Luật Doanh nghiệp	Đưa tên pháp nhân khác vào Điều lệ của Vinaship là không phù hợp
<b>Điều 56. Trách nhiệm trung thực và tránh các xung đột về quyền lợi</b>				
6	Điểm a Khoản 6	Đối với giao dịch có giá trị <b>nhỏ hơn hoặc bằng 35%</b> tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất, những nội dung quan trọng của hợp đồng hoặc giao dịch cũng như các mối	Đối với giao dịch có giá trị <b>nhỏ hơn 35%</b> tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất, những nội dung quan trọng của hợp đồng hoặc giao dịch cũng như các mối quan hệ và lợi ích của	Sửa đổi để không mâu thuẫn với điểm q Khoản 2 Điều 23 và điểm b Khoản 4 Điều 57

STT	Khoản, điểm	Điều lệ hiện tại	Điều lệ sau sửa đổi	Lý do
		quan hệ và lợi ích của thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, người điều hành khác đã được báo cáo Hội đồng quản trị và được Hội đồng quản trị thông qua bằng đa số phiếu tán thành của những thành viên Hội đồng quản trị không có lợi ích liên quan	thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, người điều hành khác đã được báo cáo Hội đồng quản trị và được Hội đồng quản trị thông qua bằng đa số phiếu tán thành của những thành viên Hội đồng quản trị không có lợi ích liên quan	
7	Điểm b Khoản 6	Đối với giao dịch có giá trị <b>lớn hơn 35%</b> hoặc giao dịch dẫn đến giá trị giao dịch phát sinh trong vòng 12 tháng kể từ ngày thực hiện giao dịch đầu tiên có giá trị từ 35% trở lên tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất, những nội dung quan trọng của giao dịch này cũng như mối quan hệ và lợi ích của thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, người điều hành khác đã được công bố cho các cổ đông và được Đại hội đồng cổ đông thông qua bằng phiếu biểu quyết của các cổ đông không có lợi ích liên quan	Đối với giao dịch có giá trị <b>từ 35% trở lên</b> hoặc giao dịch dẫn đến giá trị giao dịch phát sinh trong vòng 12 tháng kể từ ngày thực hiện giao dịch đầu tiên có giá trị từ 35% trở lên tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất, những nội dung quan trọng của giao dịch này cũng như mối quan hệ và lợi ích của thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban kiểm soát, Tổng giám đốc, người điều hành khác đã được công bố cho các cổ đông và được Đại hội đồng cổ đông thông qua bằng phiếu biểu quyết của các cổ đông không có lợi ích liên quan	Sửa đổi để không mâu thuẫn với điểm q Khoản 2 Điều 23 và điểm b Khoản 4 Điều 57

Kính trình Đại hội xem xét thông qua./.

**Nơi nhận:**

- Cổ đông Công ty;
- Các TV HĐQT, BKS;
- Lưu VP HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**  
**CHỦ TỊCH**



**Nguyễn Ngọc Ánh**



Số: 137/VNS-HĐQT

Hải Phòng, ngày 02 tháng 4 năm 2026

### TỜ TRÌNH

V/v sửa đổi Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty liên quan đến Khoản 1 - Điều 27, Khoản 2 và Khoản 7 - Điều 29, Điểm j Khoản 2 - Điều 37

Kính gửi: ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG VINASHIP

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14;

Căn cứ Luật Chứng khoán số 54/2019/QH14;

Căn cứ Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020;

Căn cứ Thông tư 116/2020/TT-BTC ngày 31/12/2020;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động Công ty CP vận tải biển Vinaship (Công ty);

Căn cứ đề nghị số 16/2026/CV-VSC gửi ngày 27/02/2026 của cổ đông lớn - Công ty Cổ phần Container Việt Nam về việc bổ sung nội dung xin ý kiến tại ĐHĐCĐ thường niên 2026;

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội thông qua nội dung sửa đổi Điều lệ Công ty cụ thể như sau:

STT	Khoản, điểm	Các nội dung sửa đổi, bổ sung		Lý do
		Điều lệ hiện hành	Điều lệ kiến nghị sửa đổi, bổ sung	
Điều 27. Các điều kiện tiến hành họp Đại hội cổ đông cổ đông				
1	Khoản 1	Cuộc họp Đại hội đồng cổ đông được tiến hành khi có số cổ đông dự họp đại diện <b>trên 50%</b> tổng số phiếu biểu quyết	Cuộc họp Đại hội đồng cổ đông được tiến hành khi có số cổ đông dự họp đại diện <b>trên 60%</b> tổng số phiếu biểu quyết	Sửa đổi để phù hợp với cơ cấu cổ đông, đảm bảo quyền lợi của cổ đông
Điều 29.Điều kiện để Nghị quyết Đại hội cổ đông được thông qua				
2	Khoản 2	Các nghị quyết được thông qua khi được số cổ đông sở hữu <b>trên 50%</b> tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông tham dự và biểu quyết tại cuộc họp tán thành, trừ trường hợp quy định tại các khoản 1,3,5 và 7 Điều này	Các nghị quyết được thông qua khi được số cổ đông sở hữu <b>trên 60%</b> tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông tham dự và biểu quyết tại cuộc họp tán thành, trừ trường hợp quy định tại các khoản 1,3,5 và 7 Điều này	Sửa đổi để phù hợp với cơ cấu cổ đông, đảm bảo quyền lợi của cổ đông
3	Khoản 7	Trường hợp thông qua nghị quyết dưới hình thức lấy ý kiến bằng văn bản thì nghị	Trường hợp thông qua nghị quyết dưới hình thức lấy ý kiến bằng văn	Sửa đổi để phù hợp với cơ cấu cổ



		quyết Đại hội đồng cổ đông được thông qua nếu được số cổ đông sở hữu <b>trên 50%</b> tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông có quyền biểu quyết tán thành.	bản thì nghị quyết Đại hội đồng cổ đông được thông qua nếu được số cổ đông sở hữu <b>trên 60%</b> tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông có quyền biểu quyết tán thành	đồng, đảm bảo quyền lợi của cổ đông
<b>Điều 37. Quyền hạn và nghĩa vụ của Hội đồng quản trị</b>				
4	Điểm j Khoản 2	Phân cấp hoặc ủy quyền cho Tổng giám đốc quyết định đối với phương án đầu tư và dự án đầu tư; phương án thanh lý, nhượng bán tài sản cố định, thuê, cho thuê tài sản cố định; quy chế nội bộ của Công ty.	Bỏ	Nội dung này không được quy định trong Luật doanh nghiệp

Kính trình Đại hội xem xét thông qua./.

**Nơi nhận:**

- Cổ đông Công ty;
- Các TV HĐQT, BKS;
- Lưu VP HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**  
**CHỦ TỊCH**



**Nguyễn Ngọc Ánh**