

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

BÁO CÁO
KINH TẾ KỸ THUẬT

**Dự án “Đầu tư mua sắm 01 tàu lai Azimuth đã qua sử dụng,
công suất từ 5.000HP trở lên”**



TAN CANG
MARITIME SERVICES

CHỦ ĐẦU TƯ: CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ HÀNG HẢI TÂN CẢNG

CHỦ ĐẦU TƯ
CÔNG TY CP DỊCH VỤ HÀNG HẢI TÂN CẢNG

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 23 tháng 12 năm 2025

Số: 802/BC-HĐQT

MỤC LỤC

PHẦN I. CĂN CỨ PHÁP LÝ	1
PHẦN II. NỘI DUNG BÁO CÁO KINH TẾ KỸ THUẬT	1
1. Thông tin chung dự án:.....	1
2. Mục tiêu của dự án:	2
3. Nhiệm vụ, chức năng của Công ty CP Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng	2
4. Sự cần thiết đầu tư:	2
5. Thực trạng, nhu cầu và sự cần thiết của đơn vị:.....	4
5.1. <i>Thực trạng phương tiện đang khai thác</i>	4
5.2 <i>Tình hình SXKD giai đoạn 2019-2024 và sản lượng thực hiện tại các khu vực</i>	5
5.3. <i>Nhu cầu và sự cần thiết của đơn vị</i>	6
6. Chiến lược đầu tư:	6
PHẦN III. THÔNG SỐ KỸ THUẬT PHƯƠNG TIỆN VÀ ĐẶC TÍNH CƠ BẢN TÀU LAI	7
1. Thông số kỹ thuật cơ bản của tàu lai Azimuth:.....	7
2. Xác định các đặc tính cơ bản của tàu lai đầu tư:	7
2.1 <i>Đối tượng và thị trường, thị phần lai dắt</i> :.....	7
2.2 <i>Các yếu tố khí tượng thủy văn vùng hoạt động</i> :.....	8
2.2.1. <i>Điều kiện về khí tượng</i> :.....	8
2.2.2. <i>Điều kiện thủy văn</i>	9
2.3. <i>Đánh giá chung</i> :	10
PHẦN IV. CHỈ SỐ TÀI CHÍNH VÀ HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ	12
1. Tổng mức đầu tư.....	12
2. Sản lượng dự kiến:.....	12
3. Các chỉ số chi phí:.....	13
4. Hiệu quả đầu tư:.....	14
4.1. <i>Chỉ số tài chính</i>	14
4.2. <i>Hiệu quả dự án đầu tư</i> :.....	15
4.2.1. <i>Theo quan điểm chủ đầu tư (EPV)</i>	15
4.2.2. <i>Theo quan điểm tổng đầu tư (TIPV)</i>	15
PHẦN V. DỰ KIẾN TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN	16
PHẦN VI. NHẬN XÉT VÀ KIẾN NGHỊ	16
1. Nhận xét.....	16
2. Kiến nghị.....	16

PHẦN I. CĂN CỨ PHÁP LÝ

Căn cứ Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23/6/2023;

Căn cứ Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 sửa đổi Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu 2024;

Căn cứ Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật thuế giá trị gia tăng, Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật quản lý; sử dụng tài sản công;

Căn cứ Bộ Luật Hàng hải số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;

Căn cứ Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04/8/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Căn cứ Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về lệ phí trước bạ và Thông tư số 13/2022/TT-BTC ngày 28/02/2022 của Bộ Tài chính quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 10/2022/ NĐ-CP;

Căn cứ Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về việc đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;

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

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng;

Căn cứ Quy chế quản lý đầu tư của Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng được ban hành kèm theo Quyết định số 45/QĐ-DVHH ngày 13/01/2022 của Hội đồng quản trị;

Căn cứ Chiến lược, kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư phát triển giai đoạn 2021-2025 của Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng.

PHẦN II. NỘI DUNG BÁO CÁO KINH TẾ KỸ THUẬT

1. Thông tin chung dự án:

- Tên dự án: Đầu tư mua sắm 01 tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000HP trở lên.
- Tên tàu lai dự kiến: Tân cảng A12
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng.
 - + Địa chỉ: 1295B Nguyễn Thị Định, phường Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh.
 - + Số điện thoại: +84 28 3742 5351; Fax: +84 28 3742 2691
- Hình thức quản lý dự án: Chủ đầu tư quản lý trực tiếp.
- Loại tàu: tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000 HP trở lên.
- Độ tuổi: không quá 15 tuổi

- Tổng mức đầu tư dự kiến (đã bao gồm VAT): 153.918.456.000 đồng (*Bằng chữ: một trăm năm mươi ba tỷ, chín trăm mười tám triệu, bốn trăm năm mươi sáu ngàn đồng*). Trong đó: giá mua tàu là: 5.000.000 USD (tương đương: 130.500.000.000 đồng; áp dụng mức tỷ giá dự kiến là 26.100 VND/USD).

- Nguồn vốn: 55% vốn chủ sở hữu và 45% vốn vay ngân hàng.

- Thời gian thực hiện: dự kiến từ Quý IV/2025 đến Quý IV/2026.

2. Mục tiêu của dự án:

Đầu tư mua sắm 01 tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000 HP trở lên.

3. Nhiệm vụ, chức năng của Công ty CP Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng:

Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Tân Cảng (DVHH) là công ty con của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (TCT TCSG), thực hiện hạch toán kinh doanh độc lập theo Luật Doanh nghiệp và Điều lệ tổ chức và hoạt động của công ty cổ phần.

3.1. Tham mưu, đề xuất cho Đảng ủy, Ban lãnh đạo TCT TCSG về lĩnh vực hàng hải, lai dắt.

3.2. Thực hiện nhiệm vụ lai dắt, hỗ trợ các tàu quân sự cập/rời đưa, đón các đoàn đi thăm Trường Sa - DK1; các tàu vận chuyển hàng, phương tiện quân sự. Phục vụ công tác diễn tập PCCN, CHCN, các nhiệm vụ quân sự khác theo mệnh lệnh của trên trong mọi tình huống.

3.3. Thực hiện nhiệm vụ lai dắt, hỗ trợ cho các tàu kinh tế, phương tiện thủy cập/rời; đảm bảo công tác ATHH tại các khu vực cảng.

3.4. Mở rộng thị trường, phát triển các dịch vụ hàng hải ngoài cảng như: lai dắt tàu dầu, tàu khách; giàn khoan; du thuyền; ponton; hỗ trợ hạ thủy;...

3.5. Thực hiện các nhiệm vụ theo yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước, các CVHH địa phương: lai dắt, hỗ trợ, cứu hộ - cứu nạn các tàu, phương tiện nổi; công tác phòng chống cháy nổ; tìm kiếm cứu nạn trên sông, trên biển.

4. Sự cần thiết đầu tư:

- Xuất phát từ sự cần thiết phải đầu tư thêm tàu lai Azimuth để bổ sung số lượng, công suất tàu lai nhằm đáp ứng tình hình sản lượng liên tục gia tăng và duy trì mức cao tại các khu vực cảng, đặc biệt là các cảng khu vực Cát Lái, Hiệp Phước, Phước An và Cái Mép - Thị Vải, cũng như xuất phát từ tính chất khí tượng, thủy văn phức tạp tại vùng nước các cảng này đòi hỏi tàu lai Azimuth công suất lớn, tính năng cơ động cao để đảm bảo an toàn hàng hải, an toàn cho tàu và hàng hóa.

- Căn cứ thực trạng đội tàu lai của Công ty DVHH: từ khi thành lập (năm 2011) đến nay, Công ty DVHH đã có định hướng và kế hoạch đầu tư rõ ràng, nhất quán và đã hoàn thành đầu tư 07 tàu lai Azimuth (tính đến cuối năm 2018) với các dải công suất khác nhau để đảm bảo phục vụ các cỡ tàu container cập, rời các cảng khu vực TP.HCM, Cái Mép - Thị Vải và lân cận.

Hiện nay, đội tàu lai DVHH gồm có: (1) 02 tàu lai thường: tàu Tân Cảng 01 và Tân Cảng 08 (công suất lần lượt là 1.342HP và 1.200HP) thường xuyên phục vụ tại khu vực Cát Lái, Hiệp Phước; (2) 05 tàu lai Azimuth Tân Cảng A1, Tân Cảng A2, Tân Cảng A3, Tân Cảng A5, Tân Cảng A6 có dải công suất từ 2.600HP đến 3.600HP, phục vụ chủ yếu tại cảng Cát Lái và các cảng lân cận; (3) 02 tàu lai Tân Cảng A9, Tân Cảng A10 có dải công suất từ 4.500HP đến 5.000HP, phục vụ chủ yếu tại các cảng khu vực Cái Mép.

Với nhóm tàu (1) và (2) phục vụ cảng Cát Lái và các cảng lân cận, tuy đủ đáp ứng yêu cầu về công suất tàu lai phục vụ và tham gia thực hiện các dịch vụ ngoài nhưng có một số hạn chế: số lượng đầu tàu lai Azimuth chưa đáp ứng được tần suất phục vụ lai dắt hiện nay; hoạt động ở cường độ cao, phải sửa chữa đả đốc định kỳ theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam, làm ảnh hưởng đến kế hoạch khai thác của Công ty; cần có tàu Azimuth công suất lớn hơn để thực hiện các tác nghiệp yêu cầu tính linh hoạt và khả năng quay trở cao để tăng hệ số đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu biển và luồng hàng hải khu vực Cát Lái với tính chất thời tiết, khí hậu, thủy văn phức tạp. Bên cạnh đó, trong các năm qua, để đảm bảo sản xuất thường xuyên tại Cát Lái, Công ty phải thuê tối thiểu từ 70-90 lượt/tháng từ các doanh nghiệp tàu lai khác (như Xí nghiệp Lai dắt Cảng Sài Gòn, Công ty CP Hàng hải Phú Mỹ...). Đội tàu lai thuê của các đơn vị này đều là tàu lai thường công suất nhỏ từ 1.000-2.000HP, chỉ có thể hỗ trợ lai dắt cho các tàu container có chiều dài dưới 160m, chưa đáp ứng đủ năng lực phục vụ cho các tàu container có chiều dài trên 160m (chiếm gần 70% sản lượng Cát Lái) cần tàu lai Azimuth công suất lớn với khả năng quay trở linh hoạt theo yêu cầu từ phía hãng tàu, đại lý hãng tàu và hoa tiêu dẫn tàu.

Với nhóm tàu (3) phục vụ tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, Công ty vẫn đang phụ thuộc vào phương tiện thuê ngoài, đặc biệt đối với các tàu trên 300m cần tối thiểu 03 tàu lai. Tuy nhiên, hiện nay tàu Tân Cảng A9 vẫn phải luân phiên hoạt động giữa khu vực Cát Lái và khu vực Cái Mép để bổ sung năng lực cho cảng Cát Lái, thường xuyên chỉ có tàu Tân Cảng A10 túc trực tại khu vực cảng TCTT, dẫn đến hạn chế về tính chủ động trong điều động, sử dụng phương tiện, lực lượng. Trước thực trạng trên, cần có giải pháp nhằm tăng cường lực lượng tàu lai dắt thường trực tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, nhằm nâng cao tính chủ động và hiệu quả khai thác, giảm thiểu sự phụ thuộc vào phương tiện thuê ngoài. Bên cạnh đó, trong quá trình triển khai các dịch vụ ngoài như cứu hộ, hộ tống tàu gặp sự cố, lai dắt vận chuyển thiết bị siêu trường siêu trọng, v.v... các hãng tàu và đại lý hãng tàu đều có xu hướng ưu tiên sử dụng các tàu lai công suất lớn, điều này đặt ra thách thức cho DVHH trong việc phát triển thị phần dịch vụ ngoài đồng thời giữ vững uy tín với khách hàng trong nước và quốc tế tại khu vực cảng trọng điểm này.

Ngoài ra, Công ty DVHH đã triển khai dịch vụ tại cảng Phước An từ tháng 4/2025, sản lượng tàu biển cập, rời trung bình là 03 chuyến/tuần. Hiện tại, do hạn chế phương tiện nên Công ty phải linh hoạt điều động các tàu lai của Công ty luân

phiên di chuyển giữa khu vực Cát Lái, Cái Mép và Đồng Nai để thực hiện dịch vụ. Trong nhiều trường hợp trùng thời gian sản xuất tại các khu vực, Công ty phải thường xuyên thuê ngoài dẫn đến phát sinh chi phí, không chủ động về phương tiện đáp ứng yêu cầu khách hàng. Theo định hướng hợp tác giữa TCT và cảng Phước An, số chuyến tàu cập, rời cảng này dự báo sẽ tăng thêm trong thời gian tới. Để đảm bảo tính chủ động phương tiện, sẵn sàng cơ động trong các tình huống, Công ty phải có phương án bố trí 01 tàu lai thường trực tại khu vực này.

- Việc đầu tư thêm 01 tàu lai Azimuth công suất từ 5.000 HP trở lên với khu vực hoạt động chính tại cảng Cát Lái, các cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải, Đồng Nai là cấp thiết, giúp Công ty DVHH bổ sung số lượng và công suất tàu lai, đảm bảo an toàn hàng hải, nâng cao năng lực phương tiện và chất lượng dịch vụ phục vụ tàu biển cập, rời các cảng, đáp ứng tình hình phát triển của ngành vận tải biển và khai thác cảng trong thời gian tới. Bên cạnh đó, đây còn là công cụ quan trọng để Công ty DVHH triển khai các dịch vụ cứu hộ hàng hải, các dịch vụ ngoài cảng cũng như có thể điều động luân chuyển phục vụ tại các khu vực cảng nước sâu tại Cái Mép khi có nhu cầu, khẳng định vai trò trong chuỗi cung ứng dịch vụ cảng biển tại khu vực phía Nam.

5. Thực trạng, nhu cầu và sự cần thiết của đơn vị:

5.1. Thực trạng phương tiện đang khai thác

STT	PHƯƠNG TIỆN	NĂM ĐÓNG MỚI	C.DÀI	C.RỘNG	MÓN NƯỚC	CÔNG SUẤT	SỐ LƯỢNG CHÂN VỊT	GRT	SỨC KÉO
			M	M	M	CV	cái	tấn	tấn
1	TC01	1996	23,13	7,60	2,85	1.342	2	159	15
2	TC08	1998	18,20	6,00	2,20	1.200	2	79	15
3	TCA1	2004	32,00	8,70	2,80	3.600	2	256	45
4	TCA2	2001	26,86	8.80	3,70	3.200	2	227	40
5	TCA3	2001	27,95	8.40	3,00	2.600	2	227	40
6	TCA5	1997	29,00	9.00	3,50	3.600	2	269	50
7	TCA6	2010	33,65	8.70	3,80	3.600	2	291	46
8	TCA9	2007	37,4	9.80	4,40	4.500	2	391	57
9	TCA10	2009	34,10	12	4,12	5.000	2	497	67,3

Hiện tại, Công ty sở hữu 09 tàu lai (07 tàu lai Azimuth và 02 tàu lai thường), chia thành các loại tàu và nhóm tuổi như sau:

- Nhóm tàu lai thường trên 25 tuổi: tàu TC01, TC08 được góp vốn từ TCT TCSG, công suất nhỏ, tình trạng cũ, lạc hậu, hay phát sinh sửa chữa đột xuất, chi phí sửa chữa cao.

- Nhóm tàu lai Azimuth từ 10-15 tuổi: 01 chiếc (tàu TCA6) hoạt động hiệu quả tại khu vực Cát Lái và Cái Mép, chi phí sửa chữa phát sinh ít.

- Nhóm tàu lai Azimuth trên 15-25 tuổi: 05 chiếc (tàu TCA1, TCA2, TCA3 đang phục vụ tại khu vực Cát Lái, tàu TCA9 luân phiên phục vụ Cái Mép, Cát Lái, và TCA10 phục vụ tại khu vực Cái Mép), hoạt động với cường độ cao, tình trạng kỹ thuật đảm bảo, trung bình chi phí sửa chữa trung gian (2,5 năm) và định kỳ (5 năm) là 09 tỷ đồng/tàu, chi phí sửa chữa nhỏ trung bình là 500 triệu đồng/tàu/năm.

- Nhóm tàu lai Azimuth trên 25 tuổi: 01 chiếc (tàu TCA5, năm đóng: 1997). Thời điểm mua, tàu TCA5 đã 18 tuổi, đến nay 28 tuổi, nhưng trong 10 năm qua luôn hoạt động ổn định, trung bình chi phí sửa chữa trung gian (2,5 năm) và định kỳ (5 năm) là 11 tỷ đồng/tàu, chi phí sửa chữa nhỏ trung bình là 550 triệu đồng/tàu/năm.

5.2 Tình hình SXKD giai đoạn 2019-2024 và sản lượng thực hiện tại các khu vực

TT	CHỈ TIÊU	Đvt	NĂM 2019	NĂM 2020	NĂM 2021	NĂM 2022	NĂM 2023	NĂM 2024
1	Sản lượng	Lượt tàu lai	20.021	20.032	19.853	20.076	21.135	21.648
2	Tổng doanh thu	Trđ	299.710	304.155	300.338	318.247	337.645	357.328
3	Tổng chi phí	Trđ	212.800	208.641	210.341	239.393	243.669	247.175
4	Lợi nhuận trước thuế	Trđ	86.909	95.515	89.998	78.853	93.976	110.153
5	Lợi nhuận sau thuế	Trđ	70.266	73.593	73.523	64.055	75.931	89.348

Giai đoạn 2019-2024, số tuyến dịch vụ tàu biển cập, rời cảng tại các khu vực như sau:

- Khu vực Cát Lái: trung bình 80-85 chuyến/tuần.
- Khu vực Hiệp Phước: trung bình khoảng 5-6 chuyến/tuần.
- Khu vực Cái Mép: trung bình khoảng 7-9 chuyến/tuần.
- Dịch vụ ngoài: trung bình khoảng 6 chuyến/tuần.

Tại khu vực TP.HCM, căn cứ đặc điểm tải trọng, chiều dài của các tàu biển chủ yếu cần dùng 02 tàu lai để phục vụ cập, rời. Với 07 tàu lai hoạt động tại khu vực TP.HCM, trong điều kiện hoạt động bình thường, mỗi tàu lai của Công ty đang khai thác trung bình **7-9 lượt/ngày/tàu** tại khu vực Cát Lái. Trong trường hợp phát sinh các nhiệm vụ đột xuất hoặc sự cố kỹ thuật (nếu có tàu đi sửa chữa; nghỉ bảo dưỡng, bị sự cố đột xuất...) thì sản lượng tăng lên **9-11 lượt/ngày/tàu**, thường xuyên xảy ra

tình trạng thiếu tàu lai cục bộ, cường độ làm việc cao dẫn đến nguy cơ mất an toàn hàng hải.

Để đáp ứng nhu cầu sản xuất, tại TP.HCM, Công ty đang thuê dịch vụ tàu lai thường của TCT TCSG (TC12) phục vụ tại khu vực Hiệp Phước (sản lượng thuê trung bình 1-2 lượt/ngày) và tàu lai của Xí nghiệp Lai dắt Cảng Sài Gòn, Công ty CP Hàng hải Phú Mỹ ... (sản lượng thuê trung bình 02 lượt/ngày); đây đều là các tàu lai chân vịt thường và tình trạng kỹ thuật đã cũ, không đáp ứng được nhu cầu của khách hàng yêu cầu sử dụng tàu lai Azimuth.

Tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, chủ yếu đón tàu biển chiều dài trên 200m cần 02 tàu lai phục vụ cập, rời, trong đó tàu biển trên 300m (chiếm gần 50% sản lượng) cần 03 tàu lai phục vụ cập, rời. Công ty vẫn đang còn phụ thuộc vào phương tiện thuê ngoài, đặc biệt đối với các tàu trên 300m cần tối thiểu 03 tàu lai và các dịch vụ ngoài cần tàu lai công suất lớn, khả năng quay trở cao theo yêu cầu từ khách hàng.

5.3. Nhu cầu và sự cần thiết của đơn vị

Từ thực trạng đội tàu lai của Công ty DVHH và thực tế tình hình sản lượng lai dắt phục vụ tại các khu vực cảng cho thấy:

- Số lượng tàu lai hiện tại của Công ty chưa đủ để đáp ứng phục vụ sản xuất tại các khu vực cảng;

- Các tàu lai hiện hữu có độ tuổi khá cao (trung bình khoảng 20 tuổi), phải hoạt động ở cường độ cao, phát sinh thời gian và chi phí sửa chữa đột xuất để đảm bảo phục vụ sản xuất.

- Công ty DVHH có nhu cầu cấp thiết đầu tư mua sắm 01 tàu Azimuth, công suất từ 5.000HP trở lên, có tình trạng kỹ thuật tốt, độ tuổi phù hợp (không quá 15 tuổi khi đăng ký lần đầu tại Việt Nam), chi phí đầu tư hợp lý, để có thể chia sẻ sản lượng với tàu lai hiện có, đáp ứng yêu cầu sản xuất, trực ATHH, CHCN, PCCN, đảm bảo chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh.

6. Chiến lược đầu tư:

Căn cứ thực lực phương tiện hiện nay và định hướng chiến lược kinh doanh giai đoạn 2021 - 2025, Công ty DVHH xây dựng kế hoạch đầu tư 03 tàu lai Azimuth có công suất khai thác phù hợp: 01 tàu có công suất từ 4.000HP đáp ứng nhu cầu sản xuất tại khu vực Cát Lái; 01 tàu Azimuth từ 5.000HP trở lên phục vụ sản xuất tại khu vực Cái Mép - Thị Vải; 01 tàu có công suất khoảng 7.000 HP để đảm bảo năng lực tại Cái Mép và thực hiện các dịch vụ ngoài. Việc đầu tư sẽ căn cứ tình hình thị trường, thực tế tình hình phát triển kinh doanh, dịch vụ của Công ty cũng như thủ tục đầu tư theo chỉ đạo của TCT TCSG.

PHẦN III. THÔNG SỐ KỸ THUẬT PHƯƠNG TIỆN VÀ ĐẶC TÍNH CƠ BẢN TÀU LAI

1. Thông số kỹ thuật cơ bản của tàu lai Azimuth:

- Công suất: từ 5.000 HP trở lên.
- Độ tuổi: không quá 15 tuổi
- Máy chính: 02 động cơ diesel, nhà sản xuất: Niigata, Cummins, Caterpillar, Yanmar hoặc các dòng máy tương đương.
- Hệ thống chân vịt: kiểu chân vịt Azimuth.
- Hệ thống cứu hỏa bằng nước: Hệ thống bơm FiFi
- Hệ thống cứu hỏa bằng công chất (hệ thống bơm foam)
- Sức kéo (Bollard pull): từ 50 tấn trở lên.

2. Xác định các đặc tính cơ bản của tàu lai đầu tư:

Việc xác định các đặc tính kỹ thuật của tàu lai Azimuth công suất từ 5.000 HP trở lên được xây dựng trên cơ sở tổng hợp nhiều yếu tố thực tiễn và kỹ thuật, bao gồm:

- Đặc điểm của các tàu mẹ cần phục vụ với tải trọng và chiều dài ngày càng lớn, đặc biệt tại khu vực cảng nước sâu như Cái Mép - Thị Vải và Phước An.
- Điều kiện vận hành tại các khu vực cảng trọng điểm, nơi có luồng hẹp, không gian quay trở giới hạn, dòng chảy mạnh và yêu cầu tác nghiệp có độ chính xác cao.
- Tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan đến sức kéo cần thiết, yêu cầu cơ động, trang bị an toàn và năng lực điều khiển, nhằm đáp ứng yêu cầu của các khách hàng, hãng tàu lớn.
- Xu hướng phát triển thị trường lai dất và định hướng mở rộng vùng hoạt động của Công ty, bao gồm cả dịch vụ lai tại khu neo, khu chuyển tải ngoài khơi hoặc các cảng chuyên dùng mới hình thành.

Trên cơ sở đó, các tính năng kỹ thuật chủ yếu của tàu lai cần đầu tư bao gồm: công suất động cơ từ 5.000 HP trở lên, lực kéo tĩnh tối thiểu từ 50 tấn trở lên, hệ thống chân vịt Azimuth nhằm tăng tính cơ động, trang bị các hệ thống hỗ trợ điều khiển hiện đại và thiết bị an toàn hàng hải theo chuẩn IMO,...nhằm đảm bảo tàu có thể hoạt động an toàn, hiệu quả trong nhiều điều kiện khai thác khác nhau, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng chiếm lĩnh thị phần mới của Công ty DVHH. Cụ thể:

2.1 Đối tượng và thị trường, thị phần lai dất:

Đối tượng lai dất: các tàu cập, rời cảng khu vực cảng Cát Lái với trọng tải các tàu cao nhất khoảng 45.000 DWT; các tàu cập, rời cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải

thuộc phân khúc chiều dài trên 200m, từ 39.000 DWT trở lên; các tàu cập, rời cảng khu vực cảng Phước An với tải trọng cao nhất lên đến 60.000 DWT.

- Thị trường lai dắt chủ yếu của Công ty DVHH là:

+ Khu vực cảng Cát Lái với sản lượng lai dắt trung bình 80-85 chuyến/tuần.

+ Khu vực Cái Mép - Thị Vải, trọng tâm là cảng TCTT với sản lượng lai dắt duy trì ổn định ở mức 7-9 chuyến/tuần.

+ Khu vực cảng Phước An (Đồng Nai) với sản lượng lai dắt hiện tại trung bình 03 chuyến/tuần và dự kiến sẽ tăng thêm 01-02 chuyến/tuần trong thời gian tới theo thỏa thuận hợp tác giữa TCT TCSG và cảng Phước An.

2.2 Các yếu tố khí tượng thủy văn vùng hoạt động:

2.2.1. Điều kiện về khí tượng:

* *Tại khu vực Cát Lái:* Khí hậu tại khu vực cảng Cát Lái có 2 mùa rõ rệt: Mùa khô từ tháng 11 năm trước đến tháng 4 năm sau; mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 10. Các yếu tố khí hậu tại khu vực cảng như sau:

- Mưa: lượng mưa năm trung bình 1,903.3 mm/năm. Số ngày mưa trung bình năm là 159 ngày. Lượng mưa tập trung chủ yếu từ tháng 5 đến tháng 10 (từ 100mm/tháng đến 300 mm/tháng). Các tháng giữa mùa mưa có số ngày mưa xấp xỉ nhau (dưới 50 mm/tháng), số ngày mưa từ 1 đến 7 ngày, có tháng không mưa.

- Chế độ gió: tại khu vực cảng có 3 hệ thống gió chính là gió Đông Bắc - Bắc (từ tháng 11 đến tháng 1 năm sau), gió Đông Nam - Nam (từ tháng 2 đến tháng 5), gió Tây Nam (từ tháng 6 đến tháng 10). Vận tốc gió bình quân là 3.38 m/s; Vận tốc gió bình quân lớn nhất là 19.75 m/s, vận tốc gió lớn nhất 36m/s.

- Bão: khu vực cảng Cát Lái và khu vực Cái Mép - Thị Vải rất ít bão; 18-20 năm mới có một cơn bão đổ bộ vào khu vực này; thường chỉ tập trung vào tháng 10 - tháng 12 với vận tốc gió dưới 36 m/s.

- Nhiệt độ: nhiệt độ trung bình thấp nhất khoảng 25⁰C, cao nhất khoảng 35⁰C; nhiệt độ trung bình năm khoảng 27⁰C.

- Độ ẩm không khí: độ ẩm không khí trung bình nhiều năm vào khoảng 83%, độ ẩm tương đối trung bình tháng thay đổi từ 69%-84%

* *Tại khu vực Cái Mép - Thị Vải:* Khu vực Cái Mép - Thị Vải có khí hậu nhiệt đới ẩm, với mùa mưa kéo dài từ tháng 5 đến tháng 10 và mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau. Nhiệt độ trung bình hàng năm khoảng 27-28 độ C, với độ ẩm cao quanh năm. Các yếu tố khí hậu tại khu vực cảng như sau:

- Mưa: Lượng mưa tương đối cao, phân bố không đều trong năm, trung bình 1.500 - 2.000 mm/năm. Mưa chuyển mùa có thể xảy ra từ giữa tháng 5 trở đi, với tổng lượng mưa phổ biến từ 170-270mm/tháng. Lượng mưa cao nhất vào khoảng tháng 7 - 9 đạt khoảng 258,5 - 234,5 mm và thấp nhất vào khoảng tháng 1,2 đạt khoảng dưới 1mm. Trên 80% lượng mưa tập trung vào mùa mưa.

- Gió: Gió biến đổi quanh năm cả về hướng và giá trị, chịu ảnh hưởng của hai loại gió chính là gió mùa mưa và gió mùa khô. Vào các tháng mùa mưa (tháng 5 đến tháng 10) chủ yếu là gió mùa Tây Nam, Tây - Tây Nam với vận tốc trung bình khoảng 2 - 4 m/s, mang theo nhiều hơi nước và gây mưa nhiều. Vào các tháng mùa khô (từ tháng 11 đến tháng 4) chủ yếu là gió mùa Đông, Đông - Bắc mang ít hơi nước. Hướng gió chuyển tiếp giữa hai mùa là hướng Đông - Đông Nam.

- Bão: khu vực Cái Mép - Thị Vải rất ít bão; 18-20 năm mới có một cơn bão đổ bộ vào khu vực này; thường chỉ tập trung vào tháng 10 - tháng 12 với vận tốc gió dưới 36 m/s.

- Nhiệt độ: Nhiệt độ không khí trung bình năm tương đối cao và ít biến động qua các tháng trong năm. Nhiệt độ trung bình trong khoảng 27,3 - 27,9°C. Nhiệt độ cao nhất vào tháng 4 (khoảng 29,5°C), thấp nhất vào tháng 1 (khoảng 25,4°C). Chênh lệch nhiệt độ trung bình giữa tháng nóng nhất và tháng lạnh nhất là khoảng 4°C.

- Độ ẩm không khí: Độ ẩm tương đối trung bình cả năm ở khu vực là 77,4 - 79,9%. Trong ngày độ ẩm không khí biến thiên nghịch với nhiệt độ, cao nhất vào lúc 7h sáng và thấp nhất vào lúc 13-14h. Biên độ dao động của độ ẩm không khí trung bình giữa các tháng trong năm không cao.

* *Tại khu vực cảng Phước An (Đồng Nai):* Thuộc vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa, có hai mùa rõ rệt trong năm, mùa mưa từ tháng 05 đến tháng 10, mùa khô từ tháng 11 đến tháng 04. Đây là khu vực không bị ảnh hưởng nhiều bởi các hiện tượng thiên tai bão, lũ lụt, động đất. Các yếu tố khí hậu tại khu vực cảng như sau:

- Mưa: Mùa mưa thường bắt đầu từ tháng 5 và kéo dài đến tháng 11, lượng mưa trung bình hàng năm khoảng 1.800-2.000mm.

- Chế độ gió: Gió chủ đạo ở khu vực này là gió mùa tây nam vào mùa mưa và gió mùa đông bắc vào mùa khô, tốc độ gió trung bình khoảng 3-4m/s, thỉnh thoảng có thể mạnh hơn

- Nhiệt độ: Khu vực này có nhiệt độ trung bình hàng năm khoảng 27°C, với nhiệt độ cao nhất có thể lên tới 38°C vào mùa khô và nhiệt độ thấp nhất khoảng 20°C vào mùa mưa.

- Độ ẩm không khí: Độ ẩm không khí thường cao, đặc biệt là vào mùa mưa, có thể lên tới 90%.

2.2.2. Điều kiện thủy văn

* *Tại khu vực cảng Cát Lái:*

- Mực nước: khu vực làm việc của tàu lai nằm trên sông Đồng Nai, chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của hiện tượng thủy triều tại khu vực phía Nam Biển Đông, ảnh hưởng này biểu hiện rất rõ nét trong mùa khô (mùa nước kiệt). Chế độ thủy triều đặc

trung là bán nhật triều không đều, một ngày có 2 lần nước lên và 2 lần nước xuống, thời gian thủy triều lên và thủy triều xuống xấp xỉ bằng nhau.

- Dòng chảy: vận tốc dòng chảy mặt cực đại đo được trong pha triều rút của kỳ triều cường là 186cm/s, trong pha triều lên của kỳ triều cường là 52cm/s.

- Sóng: vị trí cảng nằm sâu trong nội địa do đó không chịu ảnh hưởng trực tiếp của các cơn sóng biển, sóng tác động chủ yếu là do gió, sóng do tàu chạy trên tuyến luồng gây ra, chiều cao thường nhỏ hơn 0,5m.

** Tại khu vực Cái Mép - Thị Vải:*

- Mực nước: Chịu ảnh hưởng bởi chế độ thủy triều đặc trưng là bán nhật triều không đều. Độ lớn mực nước dao động trong ngày triều cường có thể đạt tới 400 cm, cường suất các cường bức của thủy triều về phía biển đối với sông Thị Vải trong thời kì này là rất lớn. Ngược lại vào các ngày triều kém độ dao động mực nước chỉ bằng 1/3 - 2/3 thời kì triều cường. Độ lớn của triều vào những ngày chuyển tiếp là khoảng 250 - 300 cm.

- Dòng chảy: Tại khu vực gần cửa sông (Cái Mép), dòng chảy vào có hướng Bắc – Tây Bắc với vận tốc cực đại khoảng -594 cm/s (cực tiểu -24,0 cm/s), lưu lượng cực đại khoảng -8,384 m/s (cực tiểu khoảng -3,054 m/s). Dòng chảy ra có hướng Nam – Đông Nam với vận tốc cực đại khoảng +90,8 cm/s (cực tiểu khoảng +62,8 cm/s), lưu lượng cực đại khoảng +11,236 m/s (cực tiểu khoảng +7,252 m/s). Tại khu vực Gò Dầu, dòng chảy vào có hướng Đông Bắc với vận tốc cực đại -542 cm/s (cực tiểu -9,3 cm/s) và lưu lượng cực đại khoảng -3,129 m/s (cực tiểu -0,572m/s), dòng chảy ra có hướng Tây Nam với vận tốc cực đại khoảng +80,7 cm/s (cực tiểu +4,3 cm/s) và lưu lượng cực đại khoảng +5,034 m/s (cực tiểu +188 m3/s).

- Sóng: vị trí các cảng nằm trong nội địa do đó không chịu ảnh hưởng trực tiếp của các cơn sóng biển, sóng tác động chủ yếu là do gió, sóng do tàu chạy trên tuyến luồng gây ra, chiều cao thường nhỏ hơn 0,5m.

** Tại khu vực cảng Phước An (Đồng Nai):*

- Mực nước: Mực nước sông thay đổi theo thủy triều và mùa, có thể lên cao vào mùa mưa và xuống thấp vào mùa khô. Sông Thị Vải là một con sông có chế độ thủy triều, ảnh hưởng đến việc ra vào của tàu thuyền tại cảng.

- Dòng chảy: Dòng chảy của sông Thị Vải cũng chịu ảnh hưởng của thủy triều và lượng mưa, thường mạnh vào mùa mưa và yếu vào mùa khô.

2.3. Đánh giá chung:

** Tại khu vực cảng Cát Lái:* Vùng nước làm việc của tàu lai thuộc đoạn cong bờ hữu sông Đồng Nai nên kín sóng. Tốc độ gió khá lớn đặc biệt trong trường gió Tây Nam từ tháng 6 đến tháng 10; nhiệt độ không khí ổn định và khá cao nên thường có giông nhiệt vào mùa hè và tốc độ gió có thể đạt 36m/s. Tốc độ gió trên sẽ gây khó khăn cho các tàu container (có phần nổi trên mặt nước rất lớn, hệ số chắn gió cao)

khi rời cặp cầu; do vậy ***cần các tàu lai công suất lớn, khả năng quay trở nhanh hỗ trợ***. Đồng thời, vùng nước thuộc bờ lõm của sông Đồng Nai, chịu chế độ bán nhật triều không đều, biên độ lớn, tốc độ dòng chảy cao nhất là khi triều rút tới 186 cm/s, trùng với giai đoạn tàu cặp cầu nên ***cũng cần tàu lai công suất lớn hỗ trợ***. Mặt khác, trên thực tế tại khu vực TP.HCM, Công ty DVHH đang sử dụng tàu Azimuth công suất cao phục vụ các tàu biển cặp, rời có LOA từ 160m trở lên để đảm bảo an toàn hàng hải và yêu cầu của khách hàng; phân khúc tàu này chiếm 90%/tổng sản lượng (trung bình 78 chuyến tàu biển/tuần, tương đương 312 lượt tàu lai/tuần). Tuy nhiên, số lượng tàu lai đảm bảo sản xuất tại khu vực này chưa đủ để phục vụ sản xuất, các tàu phải hoạt động với cường độ cao, đặc biệt khi có tàu thực hiện các nhiệm vụ đột xuất, cứu hộ cứu nạn, hoặc sự cố kỹ thuật.

* *Tại khu vực Cái Mép - Thị Vải*: Mực nước dao động trong ngày triều cường có thể đạt tới 400 cm, dòng chảy mạnh khoảng 5,9 m/s, do đó gây khó khăn cho việc cặp và rời cầu của các tàu container. Mặt khác, luồng hàng hải Cái Mép - Thị Vải có một số khúc cua có bán kính cong nhỏ, các cỡ tàu lớn phải giảm tốc độ để điều động qua khúc cua, khiến việc điều động tàu trọng tải lớn gặp nhiều khó khăn nên ***cần thiết có tàu lai công suất lớn hỗ trợ, hộ tống*** khi qua khi qua các khúc cua có bán kính cong. Hơn nữa, một số bến cảng trên sông có tuyến mép bến nhô ra xa bờ, giới hạn thủy diện cảng nằm gần hành lang bảo vệ luồng, trong khi lưu lượng tàu biển, tàu sông qua lại trên sông Cái Mép - Thị Vải hàng ngày lớn (khoảng 110 lượt tàu/ngày); do đó, khu vực này luôn tiềm ẩn nguy cơ tai nạn hàng hải và đặc biệt khu vực này thường xuyên phục vụ các tàu có chiều dài và tải trọng lớn (LOA từ 200m, DWT từ 39.000 trở lên), nhiều tàu có LOA >300m và DWT>100.000 nên cần ***tàu lai công suất lớn và số lượng tàu lai nhiều hơn*** để hỗ trợ tàu cặp/rời cầu cảng an toàn.

* *Tại khu vực cảng Phước An (Đồng Nai)*:

Tại khu vực cảng Phước An, Công ty DVHH đã triển khai dịch vụ từ tháng 4/2025, sản lượng khai thác hiện nay trung bình khoảng 3-4 chuyến/tuần và được dự báo sẽ tiếp tục tăng trong thời gian tới theo định hướng hợp tác chiến lược giữa TCT TCSG và cảng Phước An. Tuy nhiên, do thiếu phương tiện, Công ty vẫn phải luân phiên điều động tàu từ khu vực Cát Lái và Cái Mép về Phước An để phục vụ, gây khó khăn trong điều hành, phát sinh chi phí thuê ngoài và giảm tính chủ động trong công tác khai thác. Theo định hướng hợp tác giữa TCT và cảng Phước An, số chuyến tàu cặp, rời cảng này dự báo sẽ tăng thêm trong thời gian tới. Để đảm bảo tính chủ động phương tiện, sẵn sàng cơ động trong các tình huống, Công ty phải có phương án bố trí 01 tàu lai thường trực tại khu vực này

Căn cứ các quy định liên quan đến lai dắt tàu biển của cảng vụ hàng hải địa phương, cũng như xuất phát từ đặc điểm vùng nước lai dắt, đặc thù điều kiện khí tượng, thủy văn khu vực cảng Cát Lái, khu vực Cái Mép - Thị Vải, khu vực cảng

Phước An và trọng tải tàu hàng thì việc bổ sung tàu lai Azimuth, công suất từ 5.000 HP trở lên để hỗ trợ các tàu cập, rời cảng là cần thiết để có thể đảm bảo an toàn hàng hải, đáp ứng nhu cầu sản lượng lai dắt tăng trưởng qua các năm và nâng cao năng suất giải phóng tàu nhanh.

PHẦN IV. CHỈ SỐ TÀI CHÍNH VÀ HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ

1. Tổng mức đầu tư:

1.1. Tổng mức đầu tư là **153.918.456.000 đồng (bao gồm VAT)**

Trong đó:

TT	Hạng mục	Giá trị dự toán (đồng)
1	Chi phí thiết bị	151.939.891.000
1.1	Giá trị tàu (theo giá FOB)	130.500.000.000 <i>(tương đương 5.000.000 USD với tỷ giá dự kiến 26.100 VNĐ/USD)</i>
1.2	Thuế nhập khẩu	-
1.3	Thuế GTGT (10%)	13.614.750.000
1.4	Thuế trước bạ (không quá 500tr)	500.000.000
1.5	Chi phí vận chuyển (bao gồm nhiên liệu, thuyền bộ,...)	5.647.500.000
1.6	Chi phí khảo sát, vận hành thử	682.000.000
1.7	Chi phí bảo hiểm	703.641.000
1.8	Chi phí đăng ký, đăng kiểm và các phụ phí khác	292.000.000
2	Chi phí quản lý dự án	-
3	Chi phí tư vấn	617.090.000
3.1	Chi phí tư vấn lập hồ sơ mời thầu và đánh giá hồ sơ dự thầu	411.340.000
3.2	Chi phí tư vấn thẩm định hồ sơ mời thầu và thẩm định kết quả lựa chọn nhà thầu	205.750.000
4	Chi phí khác	-
5	Chi phí dự phòng (01%)	1.361.475.000
Tổng giá trị đầu tư		153.918.456.000

1.2 Căn cứ xác định giá trị đầu tư:

- Giá trị tàu (theo giá FOB) tính trên cơ sở giá trung bình các báo giá của một số nhà cung cấp ngày 04/7/2025 và ngày 08/7/2025, căn cứ theo Điểm d Khoản 2 Điều 18, Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04/8/2025 của Chính phủ.

- Thuế GTGT theo quy định của Nhà nước.

- Thuế trước bạ căn cứ theo quy định tại Nghị định 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ quy định về lệ phí trước bạ.

- Chi phí vận chuyển bao gồm: chi phí thuyền bộ xác định trên cơ sở tham khảo giá thuê mà Công ty đã thực hiện đối với dự án đầu tư tàu lai TCA10 (là tàu đầu tư gần đây nhất) cộng thêm yếu tố trượt giá, chi phí nhiên liệu xác định trên cơ sở số lít nhiên liệu tiêu hao theo định mức và thời gian di chuyển.

- Chi phí khảo sát, vận hành thử xác định trên cơ sở số lít nhiên liệu tiêu hao theo định mức (dự kiến 40.000 lít).

- Chi phí bảo hiểm thân tàu tính trên 0,44% giá trị tàu.

- Chi phí đăng ký, đăng kiểm và các thuế phí khác xác định trên cơ sở tham khảo các phí đã thực hiện đối với dự án đầu tư tàu lai TCA10.

- Chi phí tư vấn lập hồ sơ mời thầu và đánh giá hồ sơ dự thầu tính trên cơ sở trung bình của các báo giá trên thị trường tại thời điểm hiện tại (Thư báo giá dịch vụ tư vấn của Công ty TNHH Đào tạo và tư vấn phát triển nguồn nhân lực Việt ngày 02/6/2025 và Công ty Cổ phần sở hữu trí tuệ DAVILAW ngày 24/7/2025), căn cứ theo Điểm d Khoản 2 Điều 18, Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04/8/2025 của Chính phủ.

- Chi phí tư vấn thẩm định hồ sơ mời thầu và thẩm định kết quả lựa chọn nhà thầu tính trên cơ sở trung bình của các báo giá trên thị trường tại thời điểm hiện tại (Thư báo giá chi phí tư vấn của Công ty Cổ phần Công nghệ tích hợp Nguyên Khang ngày 02/6/2025 và Công ty Cổ phần sở hữu trí tuệ DAVILAW ngày 24/7/2025), căn cứ theo Điểm d Khoản 2 Điều 18, Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04/8/2025 của Chính phủ.

2. Sản lượng dự kiến:

- Tại khu vực cảng Cát Lái: 6,0 lượt/ngày.
- Tại khu vực Cái Mép Thị Vải: 1,5 lượt/ngày.
- Dịch vụ ngoài tại khu vực Cái Mép: 1,0 lượt/ngày.

3. Các chỉ số chi phí:

- Thời gian khấu hao: 10 năm
- Thời gian vay vốn: 10 năm, lãi suất vay: 9,5%/năm.
- Yếu tố trượt giá: 03%/năm
- Chi phí nhiên liệu lai đất thông thường:
 - + Từ 15 tuổi đến ≤ 20 tuổi: 299,69 lít/lượt khi làm tại Cát Lái và 461,07 lít/lượt khi làm tại Cái Mép.
 - + Từ > 20 tuổi đến ≤ 25 tuổi: 308,68 lít/lượt khi làm tại Cát Lái và 474,90 lít/lượt khi làm tại Cái Mép.
 - + Từ > 25 tuổi đến ≤ 30 tuổi: 317,94 lít/lượt khi làm tại Cát Lái và 489,15 lít/lượt khi làm tại Cái Mép.

- Chi phí đà đốc, sửa chữa giữa kỳ (2,5 năm), định kỳ (05 năm, cách thời gian giữa kỳ là 2,5 năm) (chi phí này phân bổ không quá 03 năm theo Thông tư số 200/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính) và sửa chữa thường xuyên (hàng năm).

+ Từ 15 tuổi đến ≤ 20 tuổi:

(1) Chi phí lên đà định kỳ: 2,0 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư thay thế khi sửa chữa 4,0 tỷ đồng/tàu.

(2) Chi phí lên đà giữa kỳ: 1,5 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư khi sửa chữa 2,0 tỷ đồng/tàu.

(3) Sửa chữa thường xuyên 550 triệu đồng/tàu/năm.

+ Từ > 20 tuổi đến ≤ 25 tuổi:

(1) Chi phí lên đà định kỳ: 2,3 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư khi sửa chữa 4,6 tỷ đồng/tàu.

(2) Chi phí lên đà giữa kỳ: 1,725 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư khi sửa chữa 2,3 tỷ đồng/tàu.

(3) Sửa chữa thường xuyên 630 triệu đồng/tàu/năm.

+ Từ > 25 tuổi:

(1) Chi phí lên đà định kỳ: 2,645 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư khi sửa chữa 5,290 tỷ đồng/tàu.

(2) Chi phí lên đà giữa kỳ: 1,983 tỷ đồng; chi phí phụ tùng, vật tư khi sửa chữa 2,645 tỷ đồng/tàu.

(3) Sửa chữa thường xuyên 725 triệu đồng/tàu/năm.

4. Hiệu quả đầu tư:

- Vòng đời dự án: 10 năm.
- Suất chiết khấu vốn CSH: 12%/năm.
- Nguồn vốn: 55% vốn CSH và 45% vốn vay NHTM.
- Lãi vay: dự kiến 9,5%/năm.

=> Chi phí vốn sử dụng bình quân (WACC) = 10,88%/năm.

- Hệ số nợ/vốn CSH trước khi đầu tư: 0,09 lần
- Hệ số nợ/vốn CSH sau khi đầu tư: 0,33 lần < 03 lần (theo quy định Bộ Tài chính).

4.1. Chỉ số sản xuất kinh doanh (trong 10 năm):

TT	Chỉ số	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4
1	Doanh thu	39.360.619.204	39.754.225.396	40.151.767.650	43.071.763.722
2	Chi phí khai thác	40.968.109.165	40.778.207.857	40.603.245.983	40.695.511.695
3	Lợi nhuận trước thuế	(1.607.489.961)	(1.023.982.461)	(451.478.333)	2.376.252.027
4	Lợi nhuận sau thuế	(1.607.489.961)	(1.023.982.461)	(451.478.333)	1.901.001.622
		Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8
		43.502.481.359	48.026.476.550	51.361.011.206	51.874.621.318
		40.554.281.232	42.215.400.380	42.834.557.901	42.859.629.227
		(1.607.489.961)	(1.023.982.461)	(451.478.333)	9.014.992.090
		2.358.560.101	4.648.860.936	6.281.162.644	7.211.993.672
		Năm 9	Năm 10		

52.393.367.531	56.152.134.040
42.904.165.515	43.292.223.724
9.489.202.016	12.859.910.316
7.591.361.613	10.287.928.253

TT	Chỉ số	ĐVT	Tổng giá trị	Bình quân năm
1	Doanh thu	đồng (trong 10 năm)	465.648.467.975	46.564.846.797
2	Chi phí khai thác	đồng (trong 10 năm)	417.705.332.678	41.770.533.268
3	Lợi nhuận trước thuế	đồng (trong 10 năm)	47.943.135.296	4.794.313.530
4	Lợi nhuận sau thuế	đồng (trong 10 năm)	37.737.918.086	3.773.791.809
5	Tỷ suất LNST/DT	%/năm		7,17%

4.2. Hiệu quả dự án đầu tư:

4.2.1. Theo quan điểm chủ đầu tư (EPV)

TT	Chỉ số	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá thuần (NPV)	đồng	7.854.739.037
2	Tỷ suất thu hồi vốn nội tại (IRR)	%	14,23%
3	Thời gian thu hồi vốn không CK	năm	7,61 năm
4	Thời gian thu hồi vốn có CK	năm	9,67 năm

4.2.2. Theo quan điểm tổng đầu tư (TIPV)

TT	Chỉ số	ĐVT	Giá trị
1	Hiện giá thuần (NPV)	đồng	13.890.323.380
2	Tỷ suất thu hồi vốn nội tại (IRR)	%	13,38%
3	Thời gian thu hồi vốn không CK	năm	6,97 năm
4	Thời gian thu hồi vốn có CK	năm	9,52 năm

(Bảng tính cụ thể theo phụ lục đính kèm)

PHẦN V. DỰ KIẾN TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN

1. Giai đoạn chuẩn bị dự án: từ tháng 10/2025.
2. Giai đoạn thực hiện dự án: từ Quý IV/2025 đến Quý IV/2026.
3. Giai đoạn kết thúc dự án dự kiến: Quý IV/2026.

PHẦN VI. NHẬN XÉT VÀ KIẾN NGHỊ

1. Nhận xét

Căn cứ thực trạng và qua đánh giá tình hình phát triển cùng các yêu cầu hoạt động mở rộng phạm vi sản xuất của Công ty DVHH hiện nay, việc đầu tư mua sắm 01 tàu Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000HP trở lên là cấp thiết để tăng năng lực đội tàu, đảm bảo an toàn hàng hải, chủ động trong điều hành sản xuất, đáp ứng chất lượng dịch vụ cho khách hàng, nâng cao năng lực cạnh tranh và đáp ứng nhu cầu phát triển mở rộng thị trường, dịch vụ, gia tăng doanh thu và hiệu quả cho Công ty.

2. Kiến nghị

Qua kết quả tính toán cho thấy, dự án “Đầu tư mua sắm 01 tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000HP trở lên” như trên đáp ứng nhu cầu của Công ty DVHH thỏa mãn các điều kiện và hiệu quả đầu tư về tài chính. Do đó, Hội đồng quản trị Công ty DVHH trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua dự án **“Đầu tư mua sắm 01 tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, công suất từ 5.000HP trở lên”**, làm căn cứ triển khai thực hiện các bước tiếp theo./.

Nơi nhận:

- Cổ đông Công ty;
- Hội đồng quản trị;
- Ban Giám đốc;
- Ban Kiểm soát;
- TCKT, TCHC, KTVT, ĐĐ;
- Lưu: VT, KHKD. H06.

NE.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Trần Thị Hồng Thu