

Số: 06.2022/TTr-LD&VT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 6 năm 2022

TỜ TRÌNH

Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”

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

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

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

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng trình Đại hội Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth” như sau:

1. Căn cứ để lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”.

- Căn cứ Nghị quyết số 313/NQ-ĐHĐCĐ ngày 26/6/2020 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2020 về chủ trương nghiên cứu đầu tư tàu lai Azimuth;

- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;

- Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT;

- Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ.

2. Sự cần thiết của công tác đầu tư tàu lai Azimuth.

Tổng số tàu lai Công ty đang quản lý khai thác tính đến thời điểm tháng 4 năm 2022 là 11 chiếc với tổng công suất là 17.642 HP.

Với đội tàu như trên, Công ty đang có lực lượng sỹ quan thuyền viên được đào tạo bài bản, làm việc trong môi trường chuyên nghiệp, nhận được sự đánh giá cao của các cơ quan quản lý cũng như các khách hàng ... Đội tàu lai của Công ty đang đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường cố định là Cảng Hoàng Diệu, Cảng Chùa Vẽ, Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ; ngoài ra Công ty còn cung cấp dịch vụ tàu lai cho các cảng từ khu vực Cảng Cá đến Cảng Vật Cách, Cảng lạch Huyện và các cảng lân cận. Bên cạnh đó, Công ty còn phát triển thị trường lai kéo biển xa và thực hiện nhiều chuyến kéo biển từ Hải Phòng vào các tỉnh miền Trung và các tỉnh miền Nam như Vũng Tàu, Cà Mau, Bạc Liêu ...

Hiện nay, thị phần công ty đang khai thác tại khu vực Sông Cấm, Hải Phòng chiếm khoảng 40% thị phần. Với nỗ lực của tập thể CBCNV trong Công ty, kết quả sản xuất kinh doanh đã có mức tăng trưởng ổn định hàng năm. Trong 5 năm trở lại đây,

mức độ tăng trưởng khoảng 10-15%/năm. Cụ thể năm 2021, Công ty đạt được kết quả kinh doanh như sau:

- Tổng doanh thu: 95,3 tỷ đồng.
- Lợi nhuận: 10,2 tỷ đồng.

Trong đó, hoạt động tàu lai là dịch vụ chính của Công ty, mang lại doanh thu, lợi nhuận cho công ty; tạo việc làm và thu nhập ổn định cho người lao động. Doanh thu từ hoạt động tàu lai năm 2021 đạt 80,3 tỷ đồng.

Chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty sẽ đáp ứng được các yêu cầu về đảm bảo an toàn hàng hải của Cục Hàng hải Việt Nam cũng như Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng khi phục vụ các tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu bến cảng Lạch Huyện, Hải Phòng.

Bên cạnh đó, khi Công ty đầu tư tàu Azimuth sẽ nâng cao năng lực đội tàu và năng lực cạnh tranh tại khu vực, giúp giữ vững và mở rộng thị trường, tạo điều kiện cho Công ty có thêm mũi nhọn để phát triển bền vững trong thời điểm hiện tại cũng như tương lai. Cùng với đó, sẽ đảm bảo cho Công ty cùng với Cảng Hải Phòng sẽ cung cấp dịch vụ đồng bộ và tốt nhất đến các khách hàng.

3. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án.

Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ của Nhà máy đóng tàu Phà Rừng, Tổng Công ty Sông Thu và Nhà máy đóng tàu Nam Triệu; Công ty xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư dựa theo báo giá thấp nhất trong các báo giá trên.

Sơ bộ tổng mức đầu tư: 119.665.370.000 đồng.

Trong đó:

- + Chi phí đóng mới: 103.638.700.000 đồng.
- + Thuế, lệ phí, chi phí khác: 5.148.000.000 đồng.
- + Chi phí dự phòng (10%): 10.878.670.000 đồng.

Nguồn vốn đầu tư: Nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay.

Thời gian thực hiện: Từ Quý II/2022 đến hết năm 2024.

(Kèm theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”).

Trên đây Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư “Dự án đóng mới tàu lai Azimuth”. Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét thông qua.

Xin trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận: 

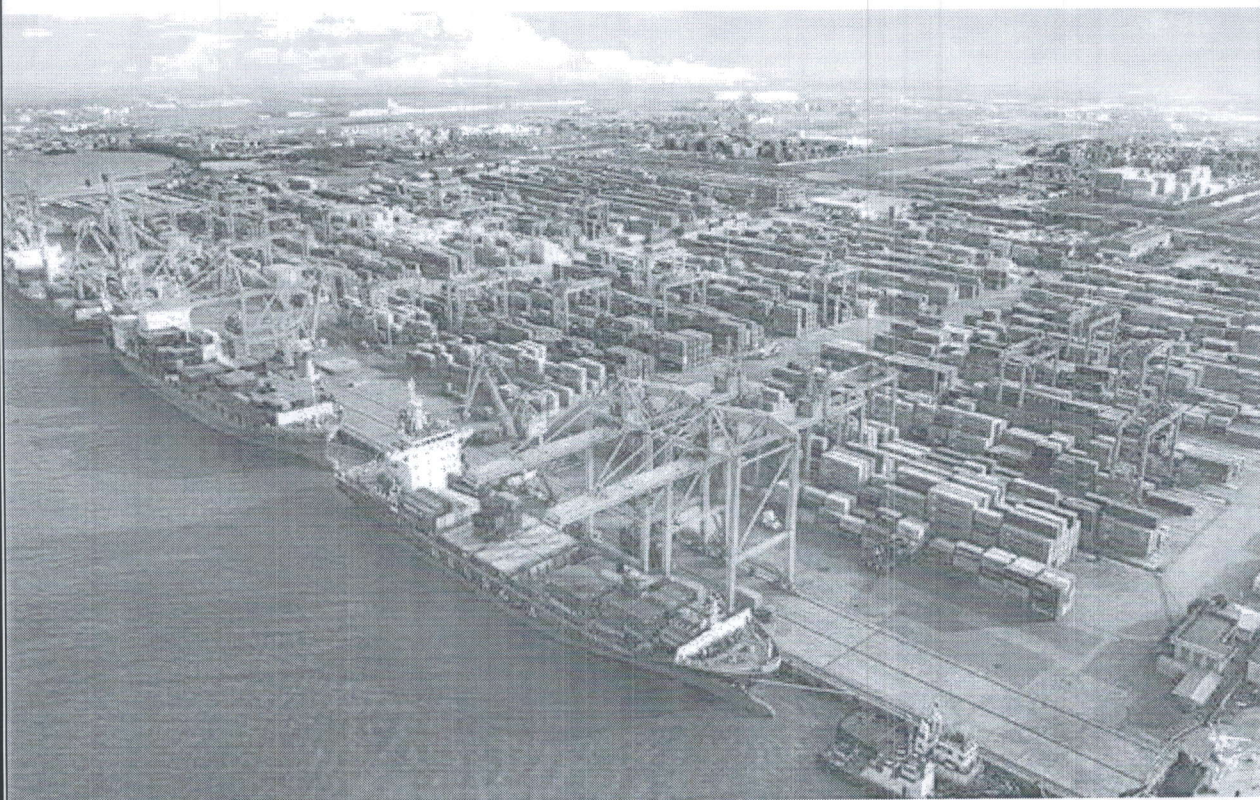
- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT



Nguyễn Văn Dũng

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

**BÁO CÁO ĐỀ XUẤT CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ
DỰ ÁN ĐÓNG MỚI TÀU LAI AZIMUTH**



Tháng 5 năm 2022



I. CĂN CỨ PHÁP LÝ VẬN DỤNG/ÁP DỤNG:

- Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013;
- Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/06/2014 của Chính phủ về hướng dẫn thi hành Luật Đấu thầu và lựa chọn nhà thầu;
- Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;
- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;
- Căn cứ Thông tư số 189/2016/TT-BTC ngày 08/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong hoạt động chuyên ngành hàng hải;
- Căn cứ Thông tư số 301/2016/TT-BTC ngày 15/11/2016 của Bộ Tài chính hướng dẫn về lệ phí trước bạ;
- Quyết định số 46/QĐ-HHVN ngày 01/02/2021 về việc ban hành Quy định về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán tàu biển của doanh nghiệp do Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP nắm giữ 100% vốn điều lệ và doanh nghiệp có cổ phần, vốn góp của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP
- Căn cứ Thông tư 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải Ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;
 - Căn cứ Nội quy cảng biển của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng;
 - Điều lệ của Công ty cổ phần Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng;
 - Quy chế quản lý tài chính của Công ty cổ phần Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng ban hành kèm theo Quyết định số 577/QĐ-HĐQT ngày 15/11/2017 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng.
 - Tỷ giá ngoại tệ lấy theo giá bán ra của Ngân hàng TMCP Sài Gòn Công thương tại thời điểm lập báo cáo.
 - Phân trượt giá của vật tư trang thiết bị, vật tư đóng tàu, tỷ giá v.v. tạm tính và đưa vào mục chi phí dự phòng.
 - Giá xăng, dầu lấy theo giá công bố bán lẻ xăng dầu của PETROLIMEX tại thời điểm lập báo cáo.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN:

1. Tên dự án: Đầu tư đóng mới **“Tàu Lai Azimuth”**
2. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Đại hội đồng cổ đông
3. Tên chủ đầu tư: Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng
4. Địa điểm đầu tư: Hải Phòng, Việt Nam
5. Dự kiến tổng mức đầu tư: 119.665.370.000 đồng
(Bằng chữ: Một trăm mười chín tỷ, sáu trăm sáu mươi lăm triệu, ba trăm bảy mươi ngàn đồng chẵn./.)
6. Thời gian thực hiện: Sau khi được phê duyệt chủ trương
7. Nguồn vốn đầu tư: Vốn tự huy động và vốn vay

III. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN:

I. Sự cần thiết của việc đầu tư:

1.1. Tình hình đội tàu lai hiện nay Công ty đang khai thác:

Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng được cổ phần hóa từ doanh nghiệp nhà nước là Chi nhánh Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng, Xí nghiệp Xếp dỡ và Vận tải thủy theo Quyết định số 874/QĐ-HĐQT ngày 24 tháng 11 năm 2009 của Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam. Với bề dày truyền thống hoạt động trong lĩnh vực tàu lai, Công ty đã từng bước xây dựng và khẳng định thương hiệu của đội tàu lai dất Cảng Hải Phòng trong lĩnh vực hoạt động.

Tổng số tàu lai Công ty đang quản lý khai thác tính đến thời điểm tháng 04 năm 2022 là 11 chiếc với tổng công suất là 17.642 HP. Các tàu có các thông số cụ thể như sau:

TT	TÊN TÀU	CÔNG SUẤT (HP)	NĂM ĐÓNG/ HOÁN CẢI	NƠI ĐÓNG	LOẠI TÀU	GHI CHÚ
1	THỐNG NHẤT K1	4.600	2007	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
2	DÃ TƯỢNG	3.200	1977	Philippine	Tàu kéo	
3	HC 36	1.800	1975/2012	Hoa Kỳ/VN	Tàu kéo	
4	HC 43	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
5	HC 44	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê

6	HC 45	1.300	1999	Việt Nam	Tàu kéo	Tàu thuê
7	HC 28	1.210	1991/2012	Việt Nam	Tàu kéo	
8	HC 34	1.096	1975	Hoa Kỳ	Tàu kéo	
9	HC 54	816	2007	Việt Nam	Tàu kéo	
10	HC 46	510	2000	Việt Nam	Tàu kéo	
11	HC 47	510	2000	Việt Nam	Tàu kéo	

Với đội tàu như trên, Công ty đang có lực lượng sỹ quan thuyền viên được đào tạo bài bản, làm việc trong môi trường chuyên nghiệp, nhận được sự đánh giá cao của các cơ quan quản lý cũng như các khách hàng ... Đội tàu lai của Công ty đang đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường cố định là Cảng Hoàng Diệu, Cảng Chùa Vẽ, Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ; ngoài ra Công ty còn cung cấp dịch vụ tàu lai cho các cảng từ khu vực Cảng Cá đến Cảng Vật Cách, Cảng lạch Huyện và các cảng lân cận. Bên cạnh đó, Công ty còn phát triển thị trường lai kéo biển xa và thực hiện nhiều chuyến kéo biển từ Hải Phòng vào các tỉnh miền Trung và các tỉnh miền Nam như Vũng Tàu, Cà Mau, Bạc Liêu ...

Hiện nay, thị phần công ty đang khai thác tại khu vực Sông Cấm, Hải Phòng chiếm khoảng 40% thị phần. Với nỗ lực của tập thể CBCNV trong Công ty, kết quả sản xuất kinh doanh đã có mức tăng trưởng ổn định hàng năm. Trong 5 năm trở lại đây, mức độ tăng trưởng khoảng 10-15%/năm. Cụ thể năm 2021, Công ty đạt được kết quả kinh doanh như sau:

Tổng doanh thu : 95,3 tỷ đồng

Lợi nhuận : 10,2 tỷ đồng

Trong đó, hoạt động tàu lai là dịch vụ chính của Công ty, mang lại doanh thu, lợi nhuận cho công ty; tạo việc làm và thu nhập ổn định cho người lao động. Doanh thu từ hoạt động tàu lai năm 2021 đạt: 80,3 tỷ đồng; trong đó doanh thu từ Cảng Hải Phòng đạt được là 48,2 tỷ đồng (chiếm 60%); còn lại là doanh thu từ các thị trường bên ngoài Công ty tự khai thác.

1.2. Định hướng phát triển Cảng biển nước sâu:

Thực hiện Quyết định số 1323/QĐ-TTg ngày 09 tháng 10 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư các bến cảng container số 3 và số 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng; Cảng Hải Phòng đang triển khai thực hiện dự án xây dựng bến số 3, số 4 với

chiều dài 750 m (375m/bến), tiếp nhận cỡ tàu container đến 100.000 DWT với công suất thiết kế 1,1 triệu teu/năm; hiện thực hóa chủ trương « Vươn ra biển lớn » của Cảng Hải Phòng; dự kiến đưa vào khai thác từ quý III/2024.

Căn cứ Quy định của Cục Hàng hải Việt Nam và quy định của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng yêu cầu bắt buộc sử dụng tàu lai Azimuth hỗ trợ tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng.

Thực hiện quy định của cơ quan chức năng trong hoạt động, cùng với chủ trương đầu tư 01 tàu lai Azimuth, Công ty sẽ sử dụng các tàu lai hiện có theo quy định để đăng doanh thu và hiệu quả khai thác của đội tàu.

2. Mục tiêu, quy mô địa điểm, phạm vi đầu tư:

2.1. Mục tiêu đầu tư:

Chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty sẽ đáp ứng được các yêu cầu về đảm bảo an toàn hàng hải của Cục Hàng hải Việt Nam cũng như Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng khi phục vụ các tàu container có chiều dài trên 220 m khi cập, rời Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng thuộc khu bến cảng Lạch Huyện, Hải Phòng.

Bên cạnh đó, khi Công ty đầu tư tàu lai Azimuth sẽ nâng cao năng lực đội tàu và năng lực cạnh tranh tại khu vực, giúp giữ vững và mở rộng thị trường, tạo điều kiện cho Công ty có thêm mũi nhọn để phát triển bền vững trong thời điểm hiện tại cũng như tương lai. Cùng với đó, sẽ đảm bảo cho Công ty cùng với Cảng Hải Phòng sẽ cung cấp dịch vụ đồng bộ và tốt nhất đến các khách hàng.

2.2. Phương thức, quy mô và phạm vi đầu tư:

2.2.1. Phương thức đầu tư:

- Đối với phương thức mua tàu cũ từ nước ngoài:

Qua công tác nghiên cứu và khảo sát, Công ty nhận thấy một số đơn vị bên cạnh việc đóng mới tàu trong nước, còn thực hiện mua tàu cũ từ nước ngoài thường là các doanh nghiệp tư nhân hoặc doanh nghiệp cổ phần không có vốn góp chi phối của Nhà nước vì giá mua tàu cũ từ thị trường nước ngoài có giá bán thấp hơn chi phí đóng mới tàu trong nước.

Tháng 3/2021 là thời điểm thị trường chưa chịu ảnh hưởng tăng giá do đứt gãy chuỗi cung ứng, Công ty đã khảo sát thị trường tàu lai cũ và được các broker báo giá khoảng 3,3 triệu USD đối với các tàu công suất 4.500 HP, được đóng năm 2008, tàu giao tại Hàn Quốc (sẽ không bao gồm các chi phí: đưa thuyền

viên đi nhận tàu, điều động tàu về Việt Nam, thủ tục tàu, phí và lệ phí theo quy định ...); với các báo giá trên theo tính toán của Công ty thì sơ bộ tổng mức đầu tư khi đầu tư theo phương thức mua tàu cũ khoảng 95 tỷ đồng.

Sang năm 2022, do ảnh hưởng của dịch bệnh và tình hình chính trị bất ổn trên thế giới nên thị trường tàu lai Azimuth đã qua sử dụng ít có chào bán và giao dịch; nếu có thì là các tàu có công suất thấp, tuổi đời cao, đặc tính kỹ thuật không phù hợp với thị trường khai thác của Công ty nên việc tìm kiếm và lựa chọn các tàu cũ phù hợp với nhu cầu của Công ty gặp rất nhiều khó khăn.

Qua tham khảo, Công ty được biết Công ty dịch vụ biển Tân Cảng đã tìm kiếm để mua tàu cũ tại thị trường nước ngoài từ năm 2020 nhưng không thực hiện được, do vậy họ đã đặt đóng mới 02 tàu Azimuth trong nước tại nhà máy đóng tàu Damen và nhận tàu vào năm 2022 với mức giá rất cao (tàu Azimuth công suất 7.000 HP có giá khoảng 8 triệu Euro; tàu Azimuth công suất 5.000 HP có giá khoảng 6,2 triệu Euro).

Liên quan đến trình tự, thủ tục đầu tư, Công ty đã nghiên cứu tìm hiểu các quy định hiện hành của pháp luật như Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính Phủ về đăng ký, xóa đăng ký, mua bán và đóng mới tàu biển, Quyết định số 46/QĐ-HHVN ngày 01/02/2021 của Tổng công ty hàng hải Việt Nam về trình tự, thủ tục và hồ sơ mua, bán tàu biển của doanh nghiệp do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - CTCP nắm giữ 100% vốn điều lệ và doanh nghiệp có cổ phần, vốn góp của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP. Theo đó, việc đầu tư tàu kéo dài do phải thực hiện thông qua đấu thầu trong nước trước, sau đó không thành công sẽ thực hiện tiếp bước đấu thầu quốc tế; việc đấu thầu quốc tế khó áp dụng khi người bán tàu ở nước ngoài và việc mua bán tàu quốc tế không chịu sự điều chỉnh của luật pháp Việt Nam, việc mua bán gặp nhiều rủi ro về chất lượng và các điều khoản trong hợp đồng thương mại vì phải mua bán thông qua đơn vị môi giới (Broker). Mặt khác, có thể quá trình Công ty thực hiện trình tự, thủ tục đến khi được phê duyệt phương án thực hiện thì thị trường không còn loại tàu phù hợp, khi đó Công ty phải thực hiện lại trình tự, thủ tục dẫn đến kế hoạch đầu tư không đảm bảo tiến độ đề ra, không đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

- Đối với phương thức mua tàu cũ tại thị trường Việt Nam:

Hiện nay các doanh nghiệp đang khai thác tàu Azimuth chủ yếu hoạt động ở khu vực phía Nam. Qua công tác khảo sát nghiên cứu thị trường, các doanh nghiệp sở hữu tàu lai Azimuth đã qua sử dụng có nhu cầu chuyển nhượng các tàu có công suất thấp, tuổi đời cao, tính năng khai thác hạn chế. Các tàu này do có tuổi đời cao nên trang thiết bị đã lạc hậu, khi sử dụng sẽ phát sinh chi phí sửa chữa cao do khó tìm kiếm trang thiết bị thay thế và chi phí bổ sung trang thiết bị theo yêu cầu quản lý ngày càng cao của cơ quan chức năng Nhà nước. Nếu thị trường có nhu cầu tàu lai Azimuth đã qua sử dụng, tuổi đời thấp, tính năng khai thác phù hợp thì thường được chào bán với giá cao để phục vụ mục đích thương mại. Mặt khác, một rủi ro có thể gặp phải khi thực hiện theo phương thức này, đó là khi Công ty xây dựng phương án thì tàu vẫn còn được rao bán và chủ tàu đồng ý báo giá cho Công ty; tuy nhiên khi phương án được duyệt thì bên bán có thể thay đổi quyết định nên đặt Công ty vào thế bị động, khả năng mua bán thành công không cao và sẽ không đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

- Đối với phương thức mua mới tại thị trường nước ngoài:

Do tàu Azimuth là loại tàu có mức đầu tư lớn và thường thiết kế theo đơn đặt hàng của từng khách hàng nên các Nhà máy thường đóng theo đơn đặt hàng; hiện tại, Công ty chưa tiếp cận được nhà máy đóng tàu nào có sẵn tàu lai Azimuth chào bán. Tuy nhiên có thể thấy việc đặt đóng mới tại nước ngoài là rất khó khả thi do chi phí đóng mới tại nước ngoài rất cao, không phù hợp với nguồn lực của Công ty.

- Đối với phương thức đóng mới tàu tại các nhà máy đóng tàu trong nước:

Đây là phương thức có tính khả thi cao, đáp ứng cơ bản trình tự, thủ tục và quy định của pháp luật hiện hành về đấu thầu. Quy trình thực hiện đảm bảo công khai, minh bạch trong việc lựa chọn đơn vị đóng mới, mức giá cạnh tranh và các thủ tục đảm bảo đúng quy định, không qua đơn vị trung gian, tuân thủ việc giám sát chất lượng trong quá trình đóng mới, Công ty được lựa chọn về trang thiết bị, thông số kỹ thuật của tàu phù hợp với đặc thù khai thác trong nước và khu vực Hải Phòng; các chế độ bảo hành được đảm bảo. Bên cạnh đó, có thể được ưu đãi về chính sách, giá cả khi đưa tàu vào sửa chữa định kỳ; thuận lợi làm các thủ tục đăng ký, đăng kiểm; hỗ trợ sỹ quan thuyền viên được tiếp cận ngay về công nghệ, quy trình vận hành phương tiện.

Qua công tác khảo sát, nghiên cứu Công ty sơ bộ nhận thấy việc đầu tư tàu



lai Azimuth bằng phương thức này hiện đảm bảo công khai, minh bạch, mức giá phù hợp với nguồn lực và việc tính toán chỉ tiêu hiệu quả đầu tư của Công ty sát thực tiễn hơn, chủ động về thời gian cũng như giám sát/ kiểm soát tiến độ đảm bảo kế hoạch khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng.

Qua phân phân tích và đánh giá sơ bộ ưu nhược điểm các phương thức đầu tư trên, với quy mô và nguồn lực hiện có Công ty đang tiếp cận phương thức đóng mới tàu từ các nhà máy đóng tàu trong nước.

2.2.2. Quy mô:

Hiện nay trình độ thiết kế và đóng tàu của nước ta ngày một nâng cao. Các doanh nghiệp thiết kế, nhà máy đóng tàu đã làm chủ được kỹ thuật, công nghệ, được chuyển giao công nghệ và đã thực hiện thành công nhiều sản phẩm, cho ra đời những con tàu đáp ứng tốt các nhiệm vụ của Hải quân, Cảnh sát biển, Biên phòng và các doanh nghiệp kinh doanh khác.

Các tập đoàn đóng tàu lớn trên thế giới như DAMEN (Hà Lan) đã chọn một số nhà máy của Việt Nam để thành lập liên doanh, đóng nhiều loại tàu xuất khẩu đi các nước trên thế giới. Một số nhà máy đóng tàu khác trong nước cũng được đầu tư lớn, đồng bộ để đóng tàu xuất khẩu, chất lượng đạt tiêu chuẩn quốc tế nhưng đến nay bị sụt giảm những hợp đồng đóng tàu xuất khẩu do bối cảnh thế giới bị khủng hoảng từ chiến tranh, hậu đại dịch Covid19, vì vậy các nhà máy đóng tàu này đang dư thừa năng lực sản xuất, tạo cơ hội cho các doanh nghiệp có nhu cầu đóng mới tàu lai Azimuth ở trong nước, chất lượng đạt tiêu chuẩn quốc tế với mức giá cạnh tranh và phù hợp với nguồn lực doanh nghiệp.

Quá trình tham quan, khảo sát tại một số doanh nghiệp thiết kế, đóng tàu trong nước, Công ty nhận thấy đến nay trình độ thiết kế và đóng tàu trong nước hoàn toàn có đủ năng lực, kinh nghiệm, máy móc, trang thiết bị và nhân lực để thực hiện tốt công việc thiết kế và đóng mới tàu lai Azimuth.

Căn cứ nhu cầu, nhiệm vụ và quy mô dự án, các thông số kỹ thuật phù hợp cho loại tàu lai dặt chuyên động đẩy bằng chân vịt Azimuth có các thông số kỹ thuật chính như sau:

- Chiều dài lớn nhất : ~30 m
- Chiều rộng: ~12 m
- Chiều cao mạn: ~5,5 m
- Chiều chìm: ~4,0 m

- Máy chính Caterpillar:	2 x 2.500 HP
- Chân vịt:	Schottel
- Máy đèn Caterpillar:	2 x 200 HP
- Vật liệu thân vỏ tàu:	Thép đóng tàu
- Đăng kiểm:	Việt Nam
- Cấp tàu:	Không hạn chế
- Kiểu tàu:	Tàu kéo đẩy
- Sức kéo tại mooc:	60 tấn

Do vậy, qua phân tích và đánh giá sơ bộ ưu nhược điểm các phương thức đầu tư, với quy mô và nguồn lực hiện có Công ty lựa chọn phương thức thực hiện dự án là Thiết kế và đóng mới **“01 Tàu lai Azimuth”** có công suất máy chính dự kiến 2 x 2500 HP tại nhà máy đóng tàu trong nước, phương thức này đảm bảo tính khả thi và chủ động trong kiểm soát dự án, phù hợp với nguồn lực của Công ty, tạo doanh thu và việc làm cho doanh nghiệp và người lao động trong nước, đúng với chủ trương của Chính phủ đề ra.

2.2.3. Phạm vi đầu tư:

Lựa chọn đơn vị trong nước có đủ năng lực, kinh nghiệm trong thiết kế, đóng mới tàu lai Azimuth có quy mô tương đương với dự án. Trang thiết bị trên tàu được chọn phải là những trang thiết bị thỏa mãn các yêu cầu sau đây:

- Mới 100% và chuyên dụng cho tàu lai.
- Xuất xứ của các hãng uy tín trên thế giới, có đại diện bán hàng (hoặc ủy quyền) và bảo hành tại Việt Nam.
- Có thông số kỹ thuật phù hợp,
- Đã sử dụng nhiều tại Việt Nam và trên thế giới
- Dễ sử dụng và sửa chữa thay thế.
- Có mức giá cạnh tranh và phù hợp với tổng mức đầu tư của dự án
- Được cơ quan Đăng kiểm cho phép lắp đặt hoặc sử dụng để đóng tàu.
- Hình thức mua sắm trang thiết bị được chọn sẽ là Nhà máy đóng tàu trúng thầu tự mua thiết bị theo thiết kế kỹ thuật đã được cơ quan Đăng kiểm chấp thuận và Chủ đầu tư phê duyệt.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư, nguồn vốn và thời gian thực hiện:

3.1. Cơ sở lập sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án:

- Căn cứ Nghị quyết số 313/NQ-ĐHĐCĐ ngày 26/6/2020 của ĐHĐCĐ về nghiên cứu chủ trương đầu tư tàu lai Azimuth;

04058
HÀNG TỶ
PHẦN
VÀ VẬN
HẢI PHÒNG
G-TP

- Căn cứ Thông tư số 10/2020/TT-BTC ngày 20/02/2020 của Bộ Tài chính quy định về quyết toán dự án hoàn thành sử dụng nguồn vốn Nhà nước;
- Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép Sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT;
- Các báo giá tham khảo khác.

3.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án:

Căn cứ vào các thư chào giá sơ bộ của Nhà máy đóng tàu Phà Rừng, Tổng Công ty Sông Thu và Nhà máy đóng tàu Damen; Công ty xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư dựa theo báo giá thấp nhất trong các báo giá trên.

Sơ bộ tổng mức đầu tư: **119.665.370.000 đồng,**

trong đó:

- | | | |
|------------------------------|---|----------------------|
| - Chi phí đóng mới | : | 103.638.700.000 đồng |
| - Thuế, lệ phí, chi phí khác | : | 5.148.000.000 đồng |
| - Chi phí dự phòng (10%) | : | 10.878.670.000 đồng |

3.3. Nguồn vốn đầu tư: Nguồn vốn tự huy động và nguồn vốn vay

3.4. Thời gian thực hiện: Từ quý II/2022 đến hết năm 2024.

4. Tiến độ thực hiện dự kiến:

4.1. Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

- Xây dựng báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư trình Đại hội đồng cổ đông thường niên Công ty năm 2022 thông qua: dự kiến ngày 28/6/2022.

- Xây dựng dự án đầu tư trình Đại hội đồng cổ đông thông qua: dự kiến tháng 10/2022.

4.2. Giai đoạn chuẩn bị đầu tư:

- Triển khai lựa chọn nhà thầu đóng mới **“Tàu lai Azimuth”** thông qua đấu thầu, dự kiến thực hiện tháng 11/2022.

- Thời gian đóng mới dự kiến 15-18 tháng.

4.3. Giai đoạn kết thúc đầu tư:

- Hoàn thiện các thủ tục pháp lý thanh lý hợp đồng, hoàn thành các thủ tục tài chính với cơ quan nhà nước để đăng ký tàu đi vào vận hành.

- Xây dựng quy trình quản lý vận hành tàu, xây dựng định mức tiêu hao bảo dưỡng kỹ thuật phù hợp với kế hoạch khai thác của đơn vị.

5. Tác động về môi trường, xã hội:

5.1. Tác động đến môi trường:

- Tính toán lựa chọn kích thước bố trí tàu hợp lý, tuyến hình trơn nhẵn nhằm giảm thiểu sức cản, giảm tiêu hao nhiên liệu khi sử dụng.
- Vật liệu thân tàu lựa chọn là vật liệu thép đóng tàu, là loại vật liệu ít gây ô nhiễm trong số các vật liệu chính được lựa chọn để đóng tàu.
- Với vật liệu thép thì bảo dưỡng trong quá trình sử dụng cũng đơn giản hơn, tiết kiệm hơn. Khi hết niên hạn sử dụng vật liệu thép được tái chế hoàn toàn không gây ô nhiễm ra môi trường như vật liệu Composite (vật liệu khác được dùng cho đóng ca nô và tàu cao tốc, tàu công vụ)
- Trang thiết bị, máy chính được lựa chọn dòng máy có hiệu suất cao, tiêu chuẩn châu Âu hoặc G7 nhằm mục đích sử dụng hiệu quả và có độ tin cậy cao.

5.1.1. Chất lượng không khí:

Trong thời gian thi công đóng mới, chất lượng không khí trong khu vực sẽ bị ảnh hưởng bởi quá trình vận chuyển thi công, gia công chi tiết, sơn bề mặt thân ca nô, cabin, bụi lan ra từ khu vực thi công và khói xả ra từ các máy móc. Trong thời gian thi công đóng mới ca nô để ngăn chặn khả năng tạo ra bụi bẩn làm ô nhiễm không khí như bụi, cát và các vật tư nhỏ bé bị rơi vãi khi vận chuyển. Biện pháp khắc phục thi công trong nhà xưởng, có phương án bao quanh khu vực thi công tránh làm phát tán bụi bẩn, mùi sơn trong quá trình thi công đóng mới tại nhà máy.

5.1.2. Chất lượng nước:

Công việc thi công đóng có thể rò rỉ dầu mỡ từ các thiết bị vận chuyển vật tư thi công, gây nên ô nhiễm tạm thời. Để hạn chế các tác động này các đơn vị thi công phải có biện pháp bảo đảm vệ sinh công nghiệp, giảm tối đa các chất thải dầu mỡ và có biện pháp thi công thật hợp lý, các vật liệu thừa hoặc bỏ đi khi thi công không được đổ xả bừa bãi gây ô nhiễm khu vực. Các vật liệu bị rơi vãi phải được thu dọn sạch sẽ và đưa về nơi lưu trữ xử lý quy định.

5.1.3. Chất thải rắn:

Chất thải rắn trong thời gian thi công chủ yếu từ các phế thải của vật liệu đóng gói, giá kê, bao bì, các thùng gỗ, giấy bản v.v... phải được thi gom vận chuyển đến nơi quy định.

5.2. Công tác vệ sinh, an toàn lao động:

- Cung cấp nước sạch, bảo đảm về chất lượng, đầy đủ về số lượng cho cán bộ, công nhân để phục vụ cho sinh hoạt trong quá trình thi công, đóng mới;

- Không được thải bừa bãi chất rắn ra xung quanh khu vực gây ô nhiễm môi trường;

- Phải trang bị đầy đủ bảo hộ, thiết bị an toàn lao động khi công nhân làm việc, có đủ số lượng phao cứu sinh theo quy định, có cán bộ y tế với trang thiết bị và dự trữ đủ thuốc đáp ứng công tác sơ cứu, cấp cứu khi có người bị bệnh hoặc tai nạn xảy ra trong khu vực thi công.

5.3. Công tác phòng cháy chữa cháy:

Trang bị các dụng cụ phòng cháy, chữa cháy như máy bơm nước, xô thùng, bình bọt khí CO₂... trong khu vực thi công để sử dụng khi cần thiết. Thường xuyên kiểm tra hiệu lực của các thiết bị, kịp thời thay thế, bổ sung khi bị hỏng, mất mát.

6. Sơ bộ hiệu quả kinh tế của dự án:

6.1. Cơ sở tính toán:

- Tuổi thọ kinh tế được tính toán trong vòng 20 năm.
- Dự kiến thời gian thực hiện từ Quý II/2022 đến hết năm 2024.

6.2. Phương pháp đánh giá:

Các bước tính toán của 1 phương án cơ bản gồm:

- Xác định doanh thu.
- Xác định các khoản mục chi phí khai thác.
- Cân đối thu/chi và xác định các chỉ tiêu hiệu quả tài chính.

6.3. Tính toán sơ bộ các chỉ tiêu tài chính của dự án:

Các chỉ tiêu tài chính trong phương án được xem xét phân tích gồm:

- Lợi nhuận bình quân hàng năm: 15,45 tỷ/năm
- Giá trị hiện tại thuần của dòng tiền mặt (NPV): 33.579.672
- Hệ số hoàn vốn nội bộ (IRR): 13,07%
- Chỉ số lợi ích/chi phí (B/C): 1,3
- Thời gian hoàn vốn (Thv): 13 năm 9 tháng

Phương án sẽ có tính khả thi nếu thỏa mãn đồng thời các yêu cầu sau:

- Dự án phải có lợi nhuận;
- $NPV > 0$;
- IRR phải lớn hơn giá vốn được ấn định bởi lãi suất vay vốn hoặc giá vốn yêu cầu của nguồn vốn tương ứng;
- Phải đạt được cân bằng thu chi tài chính (tỷ số $B/C > 1$).

7. Giải pháp tổ chức thực hiện:



7.1. Giải pháp tổ chức thực hiện:

- Chủ đầu tư: Công ty CP Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng
- Đơn vị quản lý khai thác, sử dụng: Công ty CP Lai dắt và vận tải Cảng Hải Phòng

- Hình thức quản lý dự án: Chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án.

7.2. Phương thức quản lý, khai thác sử dụng:

- Các phòng chức năng của Công ty:

Quản lý, tổ chức thực hiện từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư và kết thúc đầu tư. Tổ chức thực hiện đấu thầu đóng mới phương tiện theo quy định.

- Đơn vị quản lý, khai thác:

Chuẩn bị nhân lực tiếp nhận phương tiện, phối hợp giám sát, chuyển giao kỹ thuật. Chuẩn bị nhân lực, nhiên liệu, vật tư vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện.

IV. KẾT LUẬN KIẾN NGHỊ:

1. Kết luận:

Qua phân tích và đánh giá sự cần thiết dự án đầu tư tàu lai Azimuth của Công ty cổ phần Lai dắt và Vận tải Cảng hải Phòng cũng như tính toán các chỉ tiêu tài chính của dự án; có thể thấy dự án đóng mới tàu Azimuth từ các nhà máy đóng tàu trong nước có tính khả thi cao.

Việc đóng mới tàu lai Azimuth sẽ giúp Công ty có thêm mũi nhọn để nâng cao năng lực đội tàu, giúp Công ty phát triển theo kịp xu thế tất yếu trong tương lai là cùng Cảng Hải Phòng “Vươn ra biển lớn”, một mặt đáp ứng các yêu cầu bắt buộc của cơ quan quản lý Nhà nước, mặt khác cùng Cảng Hải Phòng phát triển các dịch vụ phụ trợ, tạo giá trị gia tăng cung cấp cho khách hàng; là công cụ để Cảng Hải Phòng chủ động nâng cao năng lực cạnh tranh tại khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện, Hải Phòng.

2. Kiến nghị:

Đây là dự án có tổng mức đầu tư lớn so với vốn điều lệ của Công ty, cũng là dự án đầu tiên mà Công ty trực tiếp đầu tư nên kiến thức và kinh nghiệm thực hiện công tác đầu tư còn nhiều hạn chế. Công ty rất mong nhận được sự quan tâm chỉ đạo, giúp đỡ tạo điều kiện của Hội đồng quản trị, Ban điều hành và các phòng chuyên môn Cảng Hải Phòng để Công ty hoàn thành dự án đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng, tiết giảm chi phí, đảm bảo hiệu quả đầu tư và thực hiện

40588
G TY
PHÂN
VÀ VẬN T
HẢI PHÒNG
G-TP.H

đúng quy định của pháp luật.

Yêu cầu đầu tư đóng mới “*Tàu lai Azimuth*” của Công ty cổ phần Lai dất và Vận tải Cảng Hải Phòng là cần thiết và cấp bách để đáp ứng yêu cầu và phù hợp với tiến độ khai thác bến 3, bến 4 thuộc Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng của Cảng Hải Phòng; vì vậy Giám đốc Công ty kính đề nghị Hội đồng quản trị xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư để dự án có căn cứ triển khai thực hiện.

Xin trân trọng cảm ơn.

