

CÔNG BỐ THÔNG TIN

Kính gửi: Quý Cổ đông

Tên Công ty: Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long

Trụ sở chính: Tầng 6, Tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, Phường Đa Kao, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh

- Điện thoại: (+84.028) 38279968 Fax : (+84.028) 38279969
- Website : tlmarine.vn

Người thực hiện công bố thông tin: Ông Phan Công

Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 3500819392 do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. HCM cấp lần thứ 11 ngày 29 tháng 03 năm 2024 (lần đầu ngày 08 tháng 10 năm 2007)

Loại công bố thông tin: Thường niên

Căn cứ Thông tư 96/2020/TT-BTC ngày 16/11/2020 vv Hướng dẫn Công bố thông tin, Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long xin trân trọng công bố thông tin **Biên bản và Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025** của Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long theo file đính kèm.

Thông tin được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long tại Website <http://tlmarine.vn/>

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố.

Trân trọng kính báo.

**NGƯỜI CÔNG BỐ THÔNG TIN
GIÁM ĐỐC**

Nơi nhận:

- Như trên;
- Hội đồng quản trị (để chỉ đạo);
- Ban kiểm soát (thay thông báo);
- Lưu: VT, HĐQT, TN/lb.

Đính kèm:

- Biên bản và Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên năm 2025



PHAN CÔNG

NGHỊ QUYẾT
ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2025
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI THĂNG LONG

- 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 Hàng hải Thăng Long;
- Căn cứ Biên bản Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025 số 01/BB-ĐHĐCĐ-HHTL ngày 30/06/2025.

QUYẾT NGHỊ

Điều 1: Thông qua những nội dung sau:

1. Báo cáo hoạt động năm 2024 và kế hoạch hoạt động năm 2025 của HĐQT (Phụ lục 1);
2. Báo cáo thẩm định BCTC năm 2024, Báo cáo hoạt động năm 2024 và Kế hoạch hoạt động năm 2025 của Ban kiểm soát. (Phụ lục 2);
3. Tờ trình Phê duyệt kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2025 (Phụ lục 3);
4. Tờ trình Phê duyệt chủ trương đầu tư tàu chở hàng rời trọng tải khoảng từ 32.000 – 40.000 DWT (Phụ lục 4).

Điều 2. Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long có trách nhiệm chỉ đạo, triển khai thực hiện các nội dung đã được ĐHĐCĐ quyết nghị trên cơ sở tuân thủ pháp luật của Nhà nước và Điều lệ tổ chức hoạt động của Công ty.

Điều 3. Nghị quyết này được Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025 của Công ty CP Hàng hải Thăng Long thông qua và có hiệu lực kể từ ngày ký.

Nơi nhận:

- Cổ đông/đại diện cổ đông
- TV HĐQT
- Ban Kiểm soát, Ban Giám đốc
- Lưu HĐQT, TN/2b

TM. ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG
CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ



TRẦN DUY TÂN

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 06 năm 2025

PHỤ LỤC 1

BÁO CÁO
KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG NĂM 2024 VÀ KẾ HOẠCH
HOẠT ĐỘNG NĂM 2025 CỦA HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI THĂNG LONG

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông
Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long

Hội đồng Quản trị Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long (HĐQT) xin báo cáo Đại hội đồng Cổ đông (ĐHĐCĐ) thường niên về kết quả hoạt động trong năm 2024 và kế hoạch hoạt động của HĐQT trong năm 2025 như sau:

I. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA HĐQT NĂM 2024:

1. Thành viên của Hội đồng quản trị:

Trong năm 2024, Hội đồng quản trị Công ty Thăng Long Maritime có sự thay đổi thành viên, cụ thể như sau:

- Ông Trần Duy Tân : Chủ tịch HĐQT;
- Ông Phan Công : Thành viên HĐQT/Giám đốc;
- Ông Lê Thiện Nhật : Thành viên HĐQT (30/05/2024-31/12/2024);
- Ông Đoàn Đình Hiếu : Thành viên HĐQT (01/01/2024-30/05/2024);
- Ông Bùi Văn Hiến : Thành viên HĐQT;
- Ông Trần Chí Thành : Thành viên HĐQT.

HĐQT Công ty Thăng Long Maritime hoạt động theo Điều lệ Công ty và quy chế hoạt động của HĐQT và Quy chế về mối quan hệ công việc của HĐQT với Ban điều hành và các tổ chức trong Công ty Thăng Long Maritime.

2. Hoạt động của Hội đồng quản trị năm 2024:

Từ đầu năm 2024, thị trường vận tải biển biến động liên tục, giá cước vận tải đường biển đảo chiều và kéo dài trong năm 2024 đã tác động mạnh đến các chỉ tiêu về doanh thu và lợi nhuận của Công ty. Ngược lại, thị trường giao dịch mua bán tàu vẫn duy trì ở mức cao đã gây nhiều trở ngại và khó khăn cho công tác đầu tư, phát triển đội tàu và tăng vốn theo kế hoạch của Thăng Long Maritime. Trước những khó khăn và thuận lợi của thị trường, HĐQT Công ty đã chủ động, linh hoạt đưa ra nhiều giải pháp, tích cực chỉ đạo Ban điều hành tập trung các nhiệm vụ chính của Công ty, đảm bảo sử dụng hiệu quả các nguồn lực để đạt được các chỉ tiêu do ĐHĐCĐ giao trên cơ sở tuân thủ các quy định của pháp luật, điều lệ Công ty.

Bên cạnh việc thực hiện các chức năng quản lý, giám sát công tác điều hành của Giám đốc và cán bộ quản lý, HĐQT đã phối hợp chặt chẽ với Ban điều hành để có những

giải pháp tháo gỡ kịp thời những khó khăn trong công tác sản xuất kinh doanh và phối hợp tốt với Ban kiểm soát để đảm bảo các hoạt động của Công ty an toàn, bảo toàn vốn.

Với tinh thần trách nhiệm cao, đoàn kết và hợp tác thực hiện nhiệm vụ một cách trung thực, cần trọng vì lợi ích của cổ đông và Công ty, HĐQT đã chỉ đạo Công ty thực hiện tốt các nghị quyết Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị.

a. Công tác quản lý, giám sát và điều hành

HĐQT hoạt động theo đúng các quy định trong Điều lệ Công ty; chỉ đạo bộ máy điều hành theo quy chế phối hợp giữa HĐQT và Ban Giám đốc; phối hợp hoạt động và thực hiện các ý kiến của Ban Kiểm soát Công ty; luôn bám sát tình hình thực tế của đơn vị, thường xuyên làm việc với Ban Giám đốc để đưa ra các chủ trương, quyết sách nhằm chỉ đạo kịp thời, tháo gỡ các khó khăn, giúp Công ty thực hiện tốt nhiệm vụ SXKD.

- Công tác giám sát hoạt động SXKD: HĐQT thực hiện duy trì thường xuyên công tác giám sát hoạt động SXKD, đảm bảo hoạt động của Công ty được an toàn, đúng quy định của pháp luật, triển khai theo đúng kế hoạch và theo các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông, HĐQT; thực hiện quản trị Công ty theo chuẩn mực hành vi, đạo đức nghề nghiệp, vì quyền lợi của cổ đông Công ty.

- Về lĩnh vực bảo toàn và phát triển nguồn vốn: HĐQT giám sát việc quản lý và sử dụng nguồn vốn của Công ty theo đúng các quy định hiện hành của pháp luật, đảm bảo sử dụng vốn an toàn; Thực hiện theo dõi, giám sát, phân tích tình hình tài chính, về công tác xử lý thu hồi nợ, trả nợ vay, kết quả kinh doanh và hiệu quả sử dụng vốn theo đúng quy định.

- Về công tác tăng vốn/lĩnh vực đầu tư tài sản:

Ngày 01/03/2024, HĐQT đã thông qua việc đăng ký tăng vốn và sửa đổi điều lệ sau khi kết thúc đợt chào bán 7.500.000 CP trong đợt chào bán tăng vốn điều lệ 75 tỷ đồng nâng tổng số vốn điều lệ của Công ty từ 156.232 tỷ lên 231.232 tỷ đồng.

Đối với dự án đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 15.000 DWT chuyển tiếp từ năm 2023 qua năm 2024 do giá tàu ở mức cao và tàu chào bán ít, chủ yếu tàu già, nếu đầu tư trong năm 2024 sẽ không hiệu quả. Bên cạnh đó, tổng mức đầu tư khá thấp ở mức 9 triệu usd cũng rất khó tìm được tàu phù hợp, do đó HĐQT đã chỉ đạo đơn vị cân đối lại nguồn vốn, cập nhật tổng mức đầu tư và trình TCT phê duyệt trong kế hoạch đầu tư năm 2025. Đối với dự án đầu tư tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 25.000 DWT hoặc tàu hàng rời khoảng 25.000 – 75.000 DWT nguồn vốn đối ứng của dự án từ nguồn huy động vốn của cổ đông ngoài, mặc dù HĐQT và Ban điều hành đã rất nỗ lực cố gắng trong việc tiếp cận các nhà đầu tư chiến lược để kêu gọi vốn góp, tuy nhiên do tình hình tài chính của Thang Long Maritime các năm vừa qua chưa thực sự tốt cũng như quy mô chưa đủ sức thu hút các nhà đầu tư, do đó trong năm 2024 đơn vị vẫn chưa tìm được nhà đầu tư chiến lược.

- Về công tác tổ chức, nhân sự: HĐQT giám sát việc thực hiện công tác tuyển dụng, sử dụng, chấm dứt hợp đồng lao động phù hợp với chế độ hiện hành của Nhà nước và kế hoạch định biên lao động của năm; công tác bổ nhiệm, miễn nhiệm, luân chuyển cán bộ, công tác xây dựng và thực hiện kế hoạch đào tạo đảm bảo tuân thủ quy định của

pháp luật và của Công ty. Trong năm 2024, HĐQT đã ban hành quyết định bổ nhiệm trưởng phòng KTVT và bổ nhiệm lại có thời hạn chức danh Kế toán trưởng Công ty.

- Về thực hiện chế độ chính sách với người lao động, thực hành tiết kiệm: HĐQT giám sát việc trả lương, thưởng, bảo hiểm xã hội và các quy định khác, đảm bảo người lao động được hưởng lương, phụ cấp, các chế độ, quyền lợi theo đúng các chế độ chính sách của Nhà nước; sử dụng lao động hiệu quả, tiết kiệm chi phí bao gồm chi phí hoạt động và các chi phí khác.

b. Tổ chức các cuộc họp định kỳ và lấy ý kiến của HĐQT:

Trong năm 2024, để phục vụ công tác quản lý, điều hành Công ty, HĐQT đã tiến hành họp trực tiếp và lấy ý kiến bằng văn bản các thành viên để xem xét quyết định các vấn đề thuộc thẩm quyền của HĐQT để ban hành các quyết định, nghị quyết chỉ đạo và làm cơ sở cho Ban điều hành triển khai các hoạt động SXKD trong năm 2024. Trong các cuộc họp, HĐQT đều phân tích, tháo gỡ các khó khăn vướng mắc trong hoạt động SXKD của Công ty. HĐQT cũng thường xuyên, theo dõi, bám sát, đôn đốc Ban điều hành xử lý các công việc còn tồn đọng được HĐQT nêu ra trong các cuộc họp trước. Các vấn đề đã được HĐQT xem xét phê duyệt trong năm 2024 như sau:

- Tổ chức ĐHĐCĐ thường niên năm 2024;
- Tổ chức ĐHĐCĐ bất thường lần 1 năm 2024 về việc Phê duyệt phương án phối lợi nhuận và các quỹ năm 2023;
- Phê duyệt kế hoạch SXKD năm 2024;
- Phê duyệt cơ cấu tổ chức, định biên lao động và kế hoạch chi phí tiền lương năm 2024;
- Phê duyệt kế hoạch trả thù lao HĐQT và BKS năm 2024;
- Phê duyệt phương án tín dụng với các ngân hàng;
- Gia hạn thời gian đăng ký và nộp tiền mua cổ phần Công ty;
- Xử lý cổ phiếu lẻ và cổ phiếu không chào bán hết trong đợt chào bán tăng vốn điều lệ 75 tỷ đồng;
- Thông qua danh sách được quyền mua cổ phiếu lẻ và cổ phiếu không chào bán hết trong đợt chào bán cổ phiếu 75 tỷ đồng;
- Thông qua việc đăng ký tăng vốn và sửa đổi điều lệ sau khi kết thúc đợt chào bán cổ phiếu 75 tỷ đồng;
- Phê duyệt quỹ lương thực hiện năm 2023;
- Phê duyệt lựa chọn đơn vị kiểm toán BCTC năm 2024;
- Phê duyệt quyết toán giá trị đầu tư tàu PVT Gloria;
- Phê duyệt ngân sách và kế hoạch triển khai kiểm tra kỳ đặc biệt SS3 tàu PVT Dawn/ Phê duyệt bổ sung hạng mục, chi phí và thời gian thực hiện cho Dự án sửa chữa trên dock kỳ đặc biệt SS3 tàu PVT Dawn;
- Phê duyệt dự toán chi phí mua vật tư cần thực hiện sớm thuộc tổng dự toán sửa chữa định kỳ SS3 tàu PVT Estella;
- Phê duyệt bổ nhiệm chức danh Trưởng phòng KTVT và Phê duyệt bổ nhiệm lại có thời hạn chức danh Kế toán trưởng;

- Phê duyệt nâng lương đối với chức danh Kế toán trưởng và Phê duyệt chuyển xếp lương đối với các chức danh trong bộ máy điều hành của Công ty;
- Phê duyệt Ban hành Quy định phân công nhiệm vụ của Thành viên Hội đồng quản trị/Ban hành Quy chế thương mại của Công ty;
- Phê duyệt Kiện toàn Ban chỉ đạo văn hóa doanh nghiệp;
- Phê duyệt sửa đổi bổ sung Quy chế trả lương/trả thưởng và Quy chế quản lý dòng tiền;
- Phê duyệt quyết toán chi phí lắp đặt hệ thống xử lý kết nước ballast tàu PVT Dawn;
- Quyết định các nội dung khác thuộc thẩm quyền của HĐQT (Gia hạn thời gian tổ chức ĐHCĐ thường niên/bất thường và cử cán bộ đi công tác nước ngoài – Giám đốc đi công tác Singapore).

3. Đánh giá chung tình hình thực hiện nhiệm vụ của HĐQT, Ban Giám đốc:

Năm 2024, HĐQT thường xuyên chỉ đạo việc rà soát, đánh giá tình hình thực hiện kế hoạch và định hướng các giải pháp triển khai thực hiện kế hoạch SXKD phù hợp với diễn biến thị trường nhằm tận dụng, khai thác tối đa mọi cơ hội để đạt hiệu quả tốt trong kinh doanh. HĐQT đã phối hợp với Ban Giám đốc để chỉ đạo, điều hành mọi hoạt động của Công ty một cách linh hoạt trên cơ sở bám sát định hướng phát triển và các chỉ tiêu kế hoạch đã đề ra; Phối hợp chặt chẽ với Ban kiểm soát Công ty trong công việc cũng như thực hiện hiệu quả các ý kiến yêu cầu của Ban Kiểm soát đối với công tác quản lý, quản trị tại Công ty. Các thành viên của HĐQT đã hoàn thành chức trách nhiệm vụ được giao, góp phần quan trọng vào kết quả hoạt động của Công ty trong năm 2024.

• Hoạt động của các thành viên HĐQT:

Trong năm, các thành viên HĐQT đã tích cực hoạt động theo chức năng nhiệm vụ đã được phân công, tham gia đầy đủ và có ý kiến biểu quyết đối với các vấn đề thuộc thẩm quyền của HĐQT, cụ thể như sau:

3.1. Ông Trần Duy Tân - Chủ tịch Hội đồng Quản trị:

- Thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Chủ tịch HĐQT theo quy định của pháp luật và Điều lệ công ty. Lãnh đạo chung, giám sát tất cả các hoạt động trong hệ thống của công ty, triệu tập, chủ trì các cuộc họp HĐQT và ĐHCĐ;
- Thay mặt HĐQT ký các nghị quyết, quyết định và các văn bản thuộc thẩm quyền của HĐQT để thực hiện, báo cáo cho ĐHCĐ hoặc cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền;
- Triệu tập, chủ trì và phân công thành viên HĐQT chuẩn bị nội dung các cuộc họp của HĐQT;
- Chỉ đạo, kiểm tra, giám sát và đôn đốc Ban điều hành tổ chức thực hiện các nghị quyết, quyết định và các nhiệm vụ khác của HĐQT;
- Tham gia tư vấn & hỗ trợ cho HĐQT về công tác quản lý kỹ thuật, an toàn, pháp chế đội tàu và công tác xây dựng các định mức kinh tế kỹ thuật;
- Thay mặt HĐQT tổ chức, chỉ đạo và giám sát việc thực hiện quản lý nguồn vốn, thu xếp tài chính cho các dự án đầu tư.

- Trực tiếp chỉ đạo các lĩnh vực:
 - + Chiến lược và định hướng phát triển công ty;
 - + Công tác đầu tư, phát triển phương tiện và tài sản;
 - + Công tác đối ngoại và phát triển dịch vụ.

3.2. Ông Phan Công – Thành viên HĐQT/Giám đốc:

- Phụ trách pháp lý, chính sách, là người đại diện pháp luật của công ty, chịu trách nhiệm bảo toàn và phát triển vốn cho công ty;
- Trực tiếp tổ chức, chỉ đạo, điều hành, quản lý các hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty theo quy định của pháp luật, Điều lệ công ty, nghị quyết, quyết định của HĐQT và ĐHĐCĐ. Báo cáo tình hình hoạt động và kết quả sản xuất kinh doanh cho HĐQT theo định kỳ hoặc theo yêu cầu;
- Tổ chức thực hiện các hợp đồng: kinh tế, thuê và cho thuê tàu, mua bán tàu, vay tín dụng;
- Triển khai thực hiện công tác đầu tư, phát triển và tái cấu trúc đội tàu, kinh doanh thương mại. Làm việc với các tổ chức tín dụng để thu xếp vốn cho các dự án;
- Tổ chức chỉ đạo công tác quản lý cổ đông cho công ty; công bố thông tin theo luật định;
- Tổ chức công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực;
- Công tác cơ cấu tổ chức, lao động tiền lương và công tác cán bộ thuộc thẩm quyền của Giám đốc
- Phối hợp thực hiện với các tổ chức Đảng, Chi HCCB, Công đoàn và Đoàn thanh niên theo các quy định hiện hành;
- Thực thi trách nhiệm và quyền hạn của Chủ tịch HĐQT theo nội dung được ủy quyền khi Chủ tịch HĐQT vắng mặt.
- Tư vấn cho HĐQT công ty về công tác khai thác và quản lý đội tàu, các hợp đồng thuê tàu,

3.3. Ông Lê Thiện Nhật – Thành viên HĐQT:

- Giám sát Ban điều hành Công ty trong việc tổ chức triển khai, thực hiện nghị quyết, quyết định của Hội đồng quản trị và giám sát việc thực hiện các quy định, quy chế liên quan đến hoạt động tài chính của Công ty;
- Tham gia định hướng quy hoạch, chiến lược phát triển và tái cấu trúc đội tàu, định hướng phát triển các lĩnh vực kinh doanh khác liên quan đến hoạt động vận tải, thương mại;
- Tham gia tư vấn và hỗ trợ HĐQT trong công tác tài chính, thu xếp vốn và các hợp đồng tín dụng, phát triển dịch vụ, khách hàng trong và ngoài nước;
- Tham gia tư vấn & hỗ trợ cho HĐQT trong công tác thẩm định các dự án mua bán tài sản, phương tiện, hồ sơ docking do Giám đốc trình HĐQT trên cơ sở đánh giá từ các bộ phận chuyên môn / giúp việc của Công ty;

- Thay mặt HĐQT xử lý các vấn đề công nợ của công ty.

3.4. Ông Bùi Văn Hiến – Thành viên HĐQT:

- Giám sát công tác xây dựng, quyết toán ngân sách sửa chữa đội tàu, thực hiện định mức kinh tế kỹ thuật như nhiên liệu, dầu nhờn;
- Giám sát việc xây dựng, thực hiện ngân sách (chi phí Opex) liên quan tới công tác quản lý và khai thác đội tàu của Công ty;
- Tham gia tư vấn & hỗ trợ cho HĐQT trong công tác thẩm định các dự án mua bán tài sản, phương tiện, hồ sơ docking do Giám đốc trình HĐQT trên cơ sở đánh giá từ các bộ phận chuyên môn / giúp việc của Công ty;
- Tư vấn cho HĐQT xây dựng các quy chế quản trị nội bộ của công ty;
- Làm đầu mối hỗ trợ HĐQT các công tác về chiến lược, kế hoạch, đầu tư mà cần phải xin ý kiến cấp thẩm quyền thông qua;
- Tham gia công tác đối ngoại để phát triển thêm khách hàng cho công ty.

3.5. Ông Trần Chí Thành – Thành viên HĐQT:

- Tham gia công tác lập, rà soát và báo cáo thực hiện kế hoạch cho cấp thẩm quyền theo qui định;
- Phụ trách công tác phối hợp hoạt động của các tổ chức đoàn thể chính trị xã hội trong công ty với Hội đồng quản trị;
- Giám sát công tác đào tạo, nhân sự, phát triển nguồn nhân lực và lao động tiền lương;
- Tư vấn cho HĐQT xây dựng các quy chế quản trị nội bộ của công ty;
- Kiến nghị xem xét và phê duyệt các nội dung liên quan đến Tờ trình về nhân sự, tiền lương của công ty;
- Tư vấn cho công ty về mặt pháp chế, pháp lý doanh nghiệp, tài chính doanh nghiệp, thu hồi công nợ khách hàng.

4. Công tác quản lý, giám sát hoạt động đối với Giám đốc và bộ máy điều hành:

HĐQT giám sát, chỉ đạo Ban điều hành trên cơ sở Điều lệ Công ty, Nghị quyết của ĐHĐCD, Quy chế hoạt động HĐQT, Quy chế về mối quan hệ công việc giữa HĐQT và giám đốc Công ty, Quy chế phối hợp giữa Chi uỷ - HĐQT – Giám đốc Công ty, cùng các quy chế nội bộ khác của Công ty Thăng Long Maritime. HĐQT Công ty thường xuyên thực hiện công tác quản lý, giám sát hoạt động điều hành của Giám đốc Công ty tại các cuộc họp sơ kết/tổng kết, các cuộc họp nội bộ của Công ty để nắm bắt tình hình hoạt động và chỉ đạo xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong hoạt động SXKD qua các báo cáo, tờ trình của Giám đốc và Ban điều hành.

Ngoài các cuộc họp định kỳ, đột xuất, HĐQT cũng thường xuyên có các trao đổi với Ban Giám đốc Công ty khi có các công việc phát sinh trong hoạt động SXKD nhằm kịp thời có các định hướng, chỉ đạo kịp thời cho Công ty, đảm bảo giảm thiểu các rủi ro phát sinh (nếu có) và duy trì hiệu quả hoạt động của đơn vị trong từng lĩnh vực liên quan. Nhìn chung, năm 2024 sự phối hợp và báo cáo của Ban Giám đốc lên HĐQT trong các công việc liên quan để xin ý kiến chỉ đạo là kịp thời, có tính hợp tác tốt và chặt chẽ.

Các hoạt động giám sát của HĐQT đối với Giám đốc trong năm 2024 gồm các nội dung chính như sau:

- Giám sát công tác điều hành của Ban Giám đốc trong việc thực hiện Nghị quyết của ĐHĐCĐ và các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT;
- Giám sát công tác chỉ đạo, điều hành thực hiện công tác tăng vốn và kế hoạch sản xuất kinh doanh;
- Giám sát công tác tổ chức bộ máy nhân sự, ban hành các quy chế quản lý nội bộ của Công ty (cụ thể trong năm 2024 HĐQT đã ban hành sửa đổi Quy chế thương mại, Quy chế quản lý dòng tiền và Quy chế trả lương, trả thưởng).

Năm 2024, Ban Giám đốc đã nỗ lực và quyết liệt điều hành mọi mặt hoạt động của Công ty, tuân thủ đúng các quy định của pháp luật, Điều lệ, Nghị quyết của ĐHĐCĐ và các Nghị quyết, quyết định của HĐQT. Với các chỉ tiêu đạt được, HĐQT đánh giá Ban điều hành đã hoàn thành tốt các nhiệm vụ trong năm 2024, cụ thể là:

- Hoạt động sản xuất kinh doanh ổn định, hiệu quả, chỉ tiêu doanh vượt 103% kế hoạch và LNTT vượt 116% kế hoạch.
- Công tác tăng vốn: Hoàn tất thủ tục tăng vốn đợt 1: 75 tỷ đồng nâng tổng vốn điều lệ của Công từ 156,232 tỷ đồng lên 231,232 tỷ đồng.
- Công tác đầu tư tàu: Đầu tư thành công tàu chở hàng rời trọng tải 35.697 DWT và đưa tàu vào khai thác ngay sau khi nhận bàn giao.
- Đảm bảo thu nhập, đời sống người lao động; xây dựng đội ngũ cán bộ lãnh đạo, người lao động có năng lực phù hợp, nhiệt huyết tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững trong các năm tiếp theo.
- Thực hiện đúng và đủ nghĩa vụ đối với Nhà nước theo quy định, chính sách điều hành minh bạch, có sự phân công, phân cấp rõ ràng trong bộ máy điều hành.

Kết quả SXKD năm 2024, Công ty hoàn thành vượt mức tất cả các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh mà ĐHĐCĐ đã phê duyệt, kết quả đó chứng tỏ sự cố gắng, nỗ lực và quyết tâm của toàn bộ tập thể Ban Lãnh đạo và CBNV trong Công ty.

5. Thu nhập, thù lao của HĐQT:

Căn cứ phê duyệt của ĐHĐCĐ Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long về kế hoạch thù lao của HĐQT, BKS năm 2024, Công ty đã thực hiện thù lao của HĐQT, BKS như sau:

- Đối với Thành viên HĐQT chuyên trách: Thực hiện theo đúng Quy định nhà nước, Quy chế quy chế trả lương, trả thưởng của Công ty.
- Đối với Thành viên HĐQT, BKS kiêm nhiệm:

Chức danh	Số lượng người	Mức thù lao đồng/người/tháng	Thù lao HĐQT, BKS (đồng)	Ghi chú
Thành viên HĐQT	4	3,000,000	144,000,000	
Trưởng Ban kiểm soát	1	2,000,000	24,000,000	
Thành viên Ban kiểm soát	1	1,500,000	18,000,000	
Tổng cộng			186,000,000	

Ngoài ra, thu nhập của từng thành viên HĐQT trong năm 2024 như sau:

STT	Họ và tên	Chức danh	Tiền thưởng	Ghi chú
1	Nguyễn Viết Long	Chủ tịch HĐQT	171,545,828	(từ nhiệm ngày 27/11/2023)
2	Trần Duy Tân	Chủ tịch HĐQT	733,106,259	(bỏ nhiệm ngày 27/11/2023)
3	Phan Công	Thành viên HĐQT/Giám đốc	998,757,095	
4	Đoàn Đình Hiếu	Thành viên HĐQT	139,694,668	(miễn nhiệm ngày 30/5/2024)
5	Lê Thiện Nhật	Thành viên HĐQT	21,065,934	(bỏ nhiệm ngày 30/5/2024)
6	Trần Chí Thành	Thành viên HĐQT	119,173,735	
7	Bùi Văn Hiến	Thành viên HĐQT	119,173,735	
	Tổng cộng		2,302,517,254	

6. Báo cáo về giao dịch giữa Công ty với bên liên quan năm 2024:

Trong năm 2024, Công ty có giao dịch với các bên liên quan là Công ty CP vận tải Dầu khí Thái Bình Dương, Chi nhánh Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí (PSM) và Công ty Dịch vụ hàng hải dầu khí (OFS) với chi tiết doanh thu – chi phí như sau:

STT	Tên đối tượng giao dịch	Phải thu TLM	Phải trả TLM	Doanh thu bán hàng cho TLM	Chi phí mua hàng của TLM
1	Chi nhánh Tổng công ty cổ phần Vận Tải Dầu Khí		148,018,177	300,516,551	379,936,806
2	Công ty cổ phần Vận Tải Dầu khí Thái Bình Dương		32,529,843,900		144,426,485,415
3	Công ty Dịch vụ hàng hải dầu khí				245,648,097

III. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG CỦA HĐQT TRONG NĂM 2025

HĐQT đặt ra các nhiệm vụ trọng tâm năm 2025 như sau:

3.1. Hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch SXKD:

ĐVT: triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch 2025
1	Vốn điều lệ	272.232
2	Tổng doanh thu	520.000
3	Lợi nhuận trước thuế	28.000
4	Lợi nhuận sau thuế	22.400
5	Nộp NSNN	6.300

3.2. Kế hoạch hoạt động, giám sát của HĐQT năm 2025:

- Tăng cường kiểm tra, giám sát, chỉ đạo công tác điều hành của Ban Giám đốc trong việc thực hiện nghị quyết của Đại hội cổ đông và các nghị quyết của HĐQT, các chỉ đạo của Ban kiểm soát Công ty Thang Long Maritime

- Thường xuyên nắm bắt, đánh giá tình hình và kết quả SXKD của Công ty theo từng tháng/quý để họp thảo luận và đưa ra biện pháp; đồng thời chỉ đạo Ban điều hành kịp thời giải quyết các khó khăn, trở ngại trong quá trình hoạt động SXKD đảm bảo hoàn thành tốt kế hoạch SXKD đã được Tổng Công ty giao.

- Tổ chức các phiên họp HĐQT/ họp HĐQT mở rộng (mời Ban Kiểm soát và Ban Điều hành: Ban Giám đốc/ KTT/) thường kỳ và các phiên họp bất thường để giải quyết các công việc phát sinh thuộc thẩm quyền của HĐQT.
- Chỉ đạo và triển khai các công tác tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025 của Công ty Thăng Long Maritime đúng quy định.

Kính trình Đại hội thông qua.

Trân trọng!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu: HĐQT, TN (1b).



TRẦN DUY TÂN



Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 06 năm 2025

BÁO CÁO
KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG SXKD NĂM 2024,
VÀ KẾ HOẠCH SXKD NĂM 2025 CỦA GIÁM ĐỐC
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI THĂNG LONG

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông
Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long

Giám đốc Công ty CP Hàng hải Thăng Long (*Thăng Long Maritime*) kính trình Đại hội đồng Cổ đông (ĐHĐCĐ) báo cáo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh năm 2024 và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025 của Công ty như sau:

I. KẾT QUẢ THỰC HIỆN SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2024

1. Đặc điểm tình hình:

Năm 2024, kinh tế thế giới tiếp tục phục hồi sau đại dịch COVID-19, tuy nhiên, quá trình này diễn ra chậm và không đồng đều giữa các khu vực và quốc gia. Nền kinh tế thế giới vẫn gặp nhiều rủi ro từ bất ổn chính trị, xung đột, và khủng hoảng năng lượng. Nhiều nền kinh tế lớn đã bắt đầu quá trình cắt giảm lãi suất, giúp nới lỏng các điều kiện tài chính.

Các nền kinh tế lớn nhất thế giới đều có những thách thức riêng. Hoa Kỳ vẫn là động lực tăng trưởng chính của nền kinh tế toàn cầu, với một nền kinh tế ổn định nhờ vào chỉ tiêu tiêu dùng và đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Tuy nhiên, lạm phát vẫn là vấn đề cần giải quyết. Trung Quốc đối mặt với sự tăng trưởng chậm lại, đặc biệt trong lĩnh vực bất động sản và tiêu dùng nội địa yếu. Tuy nhiên, quốc gia này vẫn là một yếu tố quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu. Châu Âu gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của cuộc xung đột ở Ukraine và các vấn đề năng lượng. Nền kinh tế châu Âu tăng trưởng chậm, ảnh hưởng tiêu cực đến các nền kinh tế phụ thuộc vào năng lượng. Ấn Độ là một trong những quốc gia có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ nhất, với dự báo tăng trưởng ấn tượng trong tương lai gần, nhờ vào sự phát triển trong các ngành công nghệ và sản xuất.

Đội tàu của Thang Long Maritime hiện tại gồm 03 chiếc, trong đó 02 tàu chở dầu/hóa chất có trọng tải khoảng 13.000 DWT và 01 tàu chở hàng rời có trọng tải khoảng 35.000 DWT (nhận ngày 19/3/2024), tổng trọng tải đội tàu khoảng 62.000 DWT. Ngoài ra, Thang Long Maritime còn mảng dịch vụ đại lý hàng hải cũng mang lại doanh thu, lợi nhuận khá ổn định cho công ty.

2. Kết quả thực hiện sản xuất kinh doanh năm 2024:

Trong năm 2024, Thang Long Maritime đã hoàn thành các chỉ tiêu kế hoạch SXKD được giao và đạt được một số kết quả chính như sau:

ĐVT: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch 2024	Thực hiện 2024	TH năm 2024 so với KH năm 2024
1	Doanh thu	430.000	443.724	103%
2	Lợi nhuận trước thuế	25.000	29.060	116%
3	Lợi nhuận sau thuế	20.000	23.187	116%
4	Nộp NSNN	5.700	4.747	83%

*** Chi tiết tình hình hoạt động của từng dịch vụ:**

- Dịch vụ vận tải: Doanh thu chiếm khoảng 61%/Tổng doanh thu, LNTT chiếm 90%/Tổng LNTT, chi tiết từng tàu như sau:

+ Tàu PVT Dawn: Năm 2024, khai thác trong Worma Pools đến ngày 12/10/2024 rồi Pool khai thác theo hình thức cho thuê TC mang về tổng doanh thu thực hiện 83,1 tỷ đồng đạt 97% kế hoạch. Lợi nhuận gộp đạt 6,3 tỷ đồng.

+ Tàu PVT Estella: Năm 2024, tàu PVT Estella khai thác trong Worma Pools mang về doanh thu thực hiện 100,0 tỷ đồng đạt 109% kế hoạch. Lợi nhuận gộp đạt 23,4 tỷ đồng.

+ Tàu PVT Gloria: Đơn vị hoàn thành việc đầu tư vào tháng 3/2024 và đưa vào khai thác từ ngày 22/03/2024. Doanh thu thực hiện năm 2024 là 84,8 tỷ đồng đạt 93% kế hoạch và lợi nhuận gộp 17,8 tỷ đồng.

- Dịch vụ đại lý hàng hải: Doanh thu chiếm khoảng 33%/Tổng doanh thu, LN gộp chiếm 5%/Tổng LN gộp. Trong năm 2024, đơn vị thực hiện thành công 65 chuyến tàu dầu thô cho PVTrans/PVTrans Pacific tại các mỏ Bạch Hổ, Đại Hùng, Tê Giác Trắng, Chim Sáo, Sư Tử Đen, Rồng, Rạng Đông, ... Hoạt động đại lý hàng hải đã đem về 145,0 tỷ đồng doanh thu đạt 134% kế hoạch, lợi nhuận gộp đạt 4 tỷ đồng.

- Doanh thu cung cấp dịch vụ khác: trong kỳ đạt 7,4 tỷ đồng (trong đó đơn vị thực hiện dịch vụ thông quan cho 214 tấn đạm Cà Mau doanh thu 2,7 tỷ, lợi nhuận gộp đạt 215 triệu đồng) và Doanh thu cung cấp dịch vụ hàng hóa khác đạt 16,5 tỷ đồng.

3. Công tác đầu tư, tăng vốn, tài chính kế toán:

Quý 1/2024, Đơn vị đã đầu tư và tiếp nhận đưa vào khai thác thành công tàu hàng rời handysize PVT Gloria 35.697 DWT, đưa đội tàu của công ty lên tổng số 03 tàu.

Đối với dự án đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 15.000 DWT chuyển tiếp từ năm 2023: do giá tàu dầu/hóa chất vẫn ở mức cao, tàu chào bán ít, nếu đầu tư sẽ không hiệu quả. Bên cạnh đó tổng mức đầu tư của đơn vị khá thấp ở mức 9 triệu usd cũng rất khó tìm được tàu phù hợp, do đó dự án đã được chuyển tiếp sang năm 2025, bổ sung chủng loại tàu và tăng tổng mức đầu tư.

Đối với dự án đầu tư tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 25.000 DWT hoặc tàu hàng rời khoảng 25.000 – 75.000 DWT: nguồn vốn đối ứng của dự án từ nguồn huy động vốn của cổ đông ngoài. Mặc dù đơn vị đã rất nỗ lực cố gắng trong việc tiếp cận các nhà đầu tư chiến lược để kêu gọi vốn góp, tuy nhiên do tình hình tài chính của Thang Long Maritime các năm vừa qua chưa thực sự tốt cũng như quy mô chưa đủ sức thu hút các nhà đầu tư, do đó trong năm 2024 đơn vị vẫn chưa tìm được nhà đầu tư chiến lược.

4. Kết quả thực hiện công tác lao động, đào tạo, công tác an sinh xã hội, hoạt động của các tổ chức đoàn thể:

4.1. Tình hình SXKD và những nội dung liên quan trực tiếp đến việc làm của người lao động (NLĐ) và lợi ích của doanh nghiệp

Trong năm 2024, đơn vị tập trung kiện toàn bộ máy tổ chức quản lý, điều hành, rà soát nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng cường công tác đào tạo, tuyển dụng bổ sung nguồn nhân lực có trình độ, kinh nghiệm, đồng thời nâng cao năng lực đội ngũ CBCNV để đáp ứng yêu cầu phát triển của đơn vị. Tổng số lao động của Công ty đến ngày 31/12/2024 là 131 người, trong đó khối văn phòng là 29 người, khối lao động trực tiếp gồm P.ĐLHH 07 người và thuyền viên 102 người.

Đơn vị đã đẩy mạnh việc đào tạo nội bộ và đào tạo bên ngoài, trong năm 2024, đơn vị đã cử CBNV-TV tham dự các khóa đào tạo nội bộ và chuyên môn nghiệp vụ cho tất cả các phòng chức năng. Tổng số khóa đào tạo trong năm 2024 là 10 khóa đào tạo với kinh phí là 200 triệu đồng. Các khóa đào tạo đều đảm bảo yêu cầu về tính thiết thực, hiệu quả.

Đơn vị thực hiện chi trả tiền lương, thưởng theo đúng quy chế trả lương thưởng của Công ty và phù hợp với quỹ lương kế hoạch đã được phê duyệt.

Công tác an sinh xã hội, hoạt động của tổ chức đoàn thể: Trong năm 2024, Ban lãnh đạo Công ty phối hợp cùng các tổ chức đoàn thể động viên thăm hỏi CBNV và người thân bị ốm đau. Tổ chức buổi gặp gỡ chúc tết, tặng quà cho gia đình thuyền viên, CBNV Công ty. Tổ chức các hoạt động cho CBNV dịp tết nguyên đán, 8/3, giỗ tổ Hùng Vương 10/3, 30/4-1/5, 2/9, 20/10; teambuilding; tổ chức tặng quà cho các cháu con CBCNV nhân ngày quốc tế thiếu nhi 1/6, Tết trung thu. Tặng quà cho các cháu đạt danh hiệu học sinh giỏi năm học 2023 – 2024, thăm hỏi, tặng quà cho các gia đình chính sách vào ngày Thương binh liệt sĩ 27/7.

Bên cạnh đó, Công ty tổ chức làm thêm ủng hộ Quỹ tương trợ dầu khí, Quỹ ASXH của Tập đoàn tổng số tiền là 204 triệu đồng. Và tích cực hưởng ứng chương trình trồng cây xanh do Tổng Công ty phát động. Vào tháng 08/2024, tại tỉnh Quảng Bình đơn vị đã tổ chức dâng hương và trồng 460 cây xanh tại Khu tưởng niệm Thanh niên xung phong C-283 Xã Thanh Trạch, Huyện Bố Trạch, Tỉnh Quảng Bình để bảo vệ môi trường sinh thái, cảnh quan thiên nhiên và hạn chế ảnh hưởng tiêu cực của biến đổi khí hậu.

Đồng thời với truyền thống tốt đẹp “Uống nước nhớ nguồn” của Dân tộc Việt Nam và phát huy giá trị lịch sử và khơi gợi tinh thần yêu nước, trong năm 2024 Công ty

Thang Long Maritime đã tổ chức chuyến hành trình về nguồn đầy ý nghĩa tại khu di tích lịch sử nổi tiếng tại huyện Đất Đỏ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

4.2. Tình hình khiếu nại, tố cáo và giải quyết khiếu nại, tố cáo:

Trong năm qua, tại đơn vị không xảy ra bất cứ tranh chấp, khiếu kiện nào về lao động cũng như đơn thư khiếu nại, tố cáo. Ban Giám đốc luôn phối hợp với BCH Công đoàn giải thích và làm rõ những vướng mắc của người lao động (nếu có).

4.3 . Công khai Quỹ phúc lợi khen thưởng

+ Số dư đầu năm 2024:	790 triệu đồng
+ Trích quỹ phúc lợi, khen thưởng trong năm:	2.899 triệu đồng
+ Đã chi trong năm:	1.407 triệu đồng
+ Còn tồn quỹ cuối năm 2024:	2.282 triệu đồng

5. Công tác quản lý nội bộ:

Công ty thường xuyên rà soát, sửa đổi/ban hành mới hệ thống quy chế, quy định nhằm đảm bảo không bị lỗi thời.

Công ty phân công công việc/giao nhiệm vụ cho từng cá nhân/tập thể từ cấp lãnh đạo tới toàn thể người lao động, nhằm đảm bảo các hoạt động SXKD được phối hợp nhịp nhàng, thông suốt. Cuối quý/năm đều thực hiện đánh giá mức độ hoàn thành để có cơ sở thực hiện các công tác nhân sự/đào tạo/và khen thưởng.

Trong công tác quản lý an toàn tàu; Công ty thường xuyên phổ biến và giám sát công tác an toàn để hạn chế thấp nhất những rủi ro có thể xảy ra trong hoạt động SXKD.

Trong năm 2024, Công ty đã mời Đăng kiểm ABS thực hiện đánh giá ISM vào tháng 7/2024. Kết quả ABS đánh giá đạt yêu cầu và cấp giấy chứng nhận DOC cho Công ty đủ khả năng quản lý các loại tàu gồm tàu Dầu, tàu Hoá chất & tàu Hàng rời. Đồng thời, TMSA của Công ty vẫn duy trì mức 2.17 đạt tiêu chuẩn của Oil major về TMSA để phục vụ khai thác tàu.

6. Công tác tái cấu trúc doanh nghiệp:

Thực hiện việc kiện toàn bộ máy nhân sự để ổn định hoạt động SXKD, trong năm 2024 Công ty tiếp tục tự quản lý kỹ thuật đội tàu và trực tiếp tuyển dụng, quản lý thuyền viên. Khối văn phòng Công ty đã tuyển dụng mới bổ sung 12 nhân sự và làm thủ tục chấm dứt HĐLĐ cho 7 nhân sự ở các phòng chức năng khác nhau. Khối thuyền viên, Công ty tuyển dụng bổ sung liên tục các chức danh phù hợp với các vị trí trên tàu để đảm bảo đủ số lượng tiêu chuẩn thuyền viên tham gia hành hải.

7. Các tồn tại – nguyên nhân

Bên cạnh những kết quả đạt được, vẫn còn một số tồn tại mà Công ty cần nhìn nhận để đưa ra các giải pháp khắc phục:

- Năm 2024, các chỉ tiêu về doanh thu, lợi nhuận trước thuế đều vượt so với kế hoạch được giao. Tuy nhiên, các chỉ tiêu về tổng tài sản, vốn chủ sở hữu, vốn điều lệ chưa hoàn thành so với kế hoạch mà nguyên nhân chủ yếu do thị trường giá tàu cao Công ty không đầu tư được như kế hoạch.

- Kế hoạch tăng vốn 15 tỷ đồng còn lại chưa thực hiện được do tiến độ tăng vốn phụ thuộc vào tiến độ đầu tư tàu.

Dựa trên kết quả thực hiện năm 2024, cũng như dự báo tình hình thị trường giá tàu, giá cước năm 2025, Công ty xây dựng các phương án khai thác linh hoạt, hiệu quả để xây dựng kế hoạch, nhiệm vụ trọng tâm năm 2025.

II. TRIỂN KHAI KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2025

1. Tổng quan tình hình thị trường năm 2025

Năm 2025, kinh tế toàn cầu được dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng nhưng với nhiều thách thức và cơ hội, bao gồm xung đột thương mại, căng thẳng địa chính trị và lạm phát. Các yếu tố chính ảnh hưởng đến nền kinh tế thế giới phải kể đến như cuộc chiến thuế quan, đặc biệt liên quan đến Hoa Kỳ, có thể ảnh hưởng tiêu cực đến tăng trưởng kinh tế toàn cầu, với dự báo tăng trưởng toàn cầu giảm xuống còn 3,1% trong năm 2025 và 3% trong năm 2026; Các căng thẳng địa chính trị, như cuộc xung đột tại Ukraine và các khu vực khác, có thể gây ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường kinh tế toàn cầu; Lạm phát toàn cầu dự kiến sẽ giảm xuống khoảng 2,7% trong năm 2025, nhưng các ngân hàng trung ương có thể tiếp tục duy trì lãi suất cao, ảnh hưởng đến đầu tư và tiêu dùng.

Trong bối cảnh thị trường có nhiều dự báo sẽ tiếp tục khó khăn trong thời gian tới, Công ty Thăng Long vẫn luôn cố gắng nỗ lực và đề ra mục tiêu phấn đấu trong năm 2025.

2. Các chỉ tiêu kế hoạch SXKD chính trong năm 2025

Đơn vị: triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch 2025
1	Vốn điều lệ	272.232
2	Tổng doanh thu	520.000
3	Lợi nhuận trước thuế	28.000
4	Lợi nhuận sau thuế	22.400
5	Nộp NSNN	6.300

3. Nhiệm vụ trọng tâm năm 2025

- Tổ chức quản lý khai thác an toàn, hiệu quả đội tàu Công ty. Luôn duy trì các tàu trong tình trạng tốt, đáp ứng nhu cầu khai thác, các yêu cầu của cơ quan Đăng kiểm.
- Tiếp tục giữ vững hiệu quả hoạt động và nâng cao thị phần dịch vụ đại lý hàng hải, logistics trên nguyên tắc đảm bảo an toàn và hiệu quả vốn của Công ty.
- Nâng cao chất lượng và đa dạng các loại hình dịch vụ. Mở rộng thị trường, tìm kiếm các khách hàng mới để tăng doanh thu, lợi nhuận.
- Chủ động cập nhật thường xuyên công tác theo dõi, dự báo thị trường vận tải, thị trường mua bán tàu để triển khai các dự án đầu tư trong kế hoạch đã duyệt phù hợp

với nhu cầu thị trường, hiệu quả, đúng quy định pháp luật. Quản lý và cân đối vốn đầy đủ cho các dự án đầu tư và hoạt động thường xuyên của Công ty.

- Thực hiện tăng vốn điều lệ theo kế hoạch và phương án được Tổng công ty phê duyệt theo đúng quy định của pháp luật, quy chế, điều lệ của Tổng công ty và Thăng Long.
- Thực hiện công tác thu xếp vốn, công tác đầu tư tàu theo kế hoạch được phê duyệt.
- Chuẩn bị công tác thực hiện đăng ký giao dịch Upcom hoặc niêm yết cổ phiếu trên sàn HOSE/HNX khi đủ điều kiện.
- Tăng cường công tác kiểm tra/kiểm soát, quản lý chặt chẽ tình hình công nợ, đảm bảo không để phát sinh nợ phải thu khó đòi, tiếp tục xử lý các khoản công nợ còn tồn đọng.
- Kiện toàn bộ máy tổ chức quản lý tinh gọn, chuyên nghiệp; Rà soát nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng cường công tác đào tạo, đào tạo nội bộ, tuyển dụng để bổ sung nguồn nhân lực có trình độ, kinh nghiệm. Đồng thời, nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ công nhân viên đáp ứng yêu cầu phát triển của đơn vị.
- Triển khai công tác chuyển đổi số đồng bộ thống nhất với công tác chuyển đổi số tại Tổng công ty. Thực hiện công tác quản lý, quản trị, giao dịch trên nền tảng số để nâng cao hiệu quả công việc đồng thời đảm bảo việc lưu trữ thông tin, dữ liệu đầy đủ, an toàn và bảo mật.
- Xây dựng và chuẩn hóa môi trường làm việc theo hướng chuyên nghiệp trong toàn Công ty. Tiếp tục xây dựng văn hóa doanh nghiệp Công ty gắn với văn hóa doanh nghiệp của Tổng công ty.
- Tích cực tham gia công tác an sinh xã hội. Đảm bảo công ăn việc làm, cải thiện nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho NLĐ trong công ty.

4 Các giải pháp thực hiện kế hoạch:

4.1 Thị trường, lĩnh vực kinh doanh:

- Theo dõi chặt chẽ việc cho thuê tàu các tàu của Công ty. Đảm bảo khách hàng tuân thủ theo các điều khoản hợp đồng, giảm thiểu tối đa rủi ro cho Công ty. Chú trọng việc kiểm tra rà soát hồ sơ khách hàng, năng lực tài chính của Người thuê tàu.
- Phát triển, mở rộng mối quan hệ khách hàng, thị trường tạo tiền đề phát triển đội tàu về lượng và chất.
- Duy trì và tiếp tục tìm kiếm, mở rộng thị phần dịch vụ đại lý hàng hải.
- Tập trung mọi nguồn lực để đẩy mạnh hoạt động sản xuất kinh doanh, tìm kiếm các cơ hội để phát triển các loại hình mới.

4.2 Quản lý kỹ thuật, sửa chữa đội tàu năm 2025:

- Dự kiến đến cuối năm 2025, Công ty có tổng số 04 tàu sở hữu. Công ty tự quản lý an toàn, kỹ thuật, khai thác và tự tuyển dụng thuyền viên đội tàu.
- Năm 2025, kế hoạch tàu PVT Estella sẽ lên dock sửa chữa định kỳ đặc biệt trong quý 1/2025.

- Công ty thường xuyên tiến hành kiểm tra, kiểm soát tàu theo qui định hệ thống quản lý an toàn ISM code, đảm bảo các tàu luôn trong tình trạng tốt, đáp ứng nhu cầu khai thác, các yêu cầu của cơ quan Đăng kiểm và các hãng

4.3 Nhân sự tiền lương năm 2025:

Về số lượng nhân sự:

- Khối lao động gián tiếp: Năm 2025, đơn vị sẽ tuyển dụng bổ sung 2 nhân sự khối văn phòng so với năm 2024.
- Khối lao động trực tiếp: Năm 2025, đơn vị sẽ tuyển dụng 16 thuyền viên (trong đó có thuyền bộ dự trữ 21 người).

Để hoàn thành được kế hoạch 2025, đơn vị cần phải:

- Xây dựng đội ngũ cán bộ nhân viên chuyên nghiệp, trách nhiệm, chủ động, sáng tạo. Luôn động viên, khuyến khích và tạo điều kiện cho cán bộ Công ty tham gia các khóa đào tạo nâng cao chuyên môn nghiệp vụ đáp ứng tốt yêu cầu công việc, nhằm nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ, năng lực cạnh tranh...
- Tuyển dụng và gửi đi đào tạo các cán bộ của phòng kinh doanh khai thác và kỹ thuật an toàn pháp chế tại các đơn vị thành viên để tích lũy kinh nghiệm, nâng cao chuyên môn nghiệp vụ phục vụ cho mục đích lâu dài của đơn vị.
- Tiếp tục nghiên cứu cải cách chính sách nhân viên, chính sách tuyển dụng, chính sách lao động tiền lương, chính sách đào tạo, thực hiện bổ nhiệm một cách hợp lý.
- Đảm bảo quyền lợi cho Người lao động và đóng góp tích cực cho cộng đồng và xã hội.

4.4 Tài chính, vốn:

- Tăng cường và đẩy nhanh việc thu hồi công nợ phải thu, cân đối nguồn tiền đảm bảo cho hoạt động SXKD.
- Quyết liệt thực hiện tiết giảm chi phí hoạt động sản xuất kinh doanh.
- LNST lũy kế đến cuối năm 2024 sẽ được dùng để trích quỹ đầu tư phát triển làm vốn đối ứng cho các dự án đầu tư.
- Để đủ nguồn vốn đối ứng đầu tư mua tàu hàng rời, Công ty cần tiếp tục tăng vốn đợt 2 theo Nghị quyết số 48/NQ-VTDK-HĐQT đã được phê duyệt và thay đổi mục đích sử dụng vốn để đầu tư 01 tàu hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT.
- Về kế hoạch đầu tư:

Theo kế hoạch đầu tư năm 2025, đơn vị dự kiến đầu tư 01 hàng rời trọng tải khoảng 32.000-40.000 DWT. Tổng mức đầu tư, nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư tàu năm 2025 dự kiến như sau:

ĐVT: Tr. USD

STT	Tên dự án	Kế hoạch đầu tư năm 2025		
		Tổng mức đầu tư	Trong đó	
			Vốn chủ sở hữu	Vốn vay + khác
1	Đầu tư 01 tàu hàng rời khoảng 32.000 - 40.000 DWT (dự án chuyển tiếp năm 2024)	13,25	4,8	8,45

Trên đây là toàn bộ nội dung Báo cáo tổng kết công tác sản xuất kinh doanh năm 2024 và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025 của Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long. Chúng tôi tin tưởng rằng với sự ủng hộ của Quý cổ đông, sự lãnh đạo và chỉ đạo sáng suốt của Tổng công ty, Hội đồng Quản trị, sự nỗ lực cố gắng của Ban lãnh đạo và toàn thể CBNV, Công ty Thăng Long Maritime sẽ thực hiện tốt kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025 đã đề ra.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu: HĐQT, TN (1b).



GIÁM ĐỐC

Phan Công

PHỤ LỤC 2

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 06 năm 2025

**BÁO CÁO CỦA BAN KIỂM SOÁT
TẠI ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN NĂM 2025**

Kính gửi: Đại Hội đồng Cổ đông
Công ty Cổ phần Hàng Hải Thăng Long.

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020;
- Căn cứ Điều lệ của Công ty CP Hàng Hải Thăng Long;
- Căn cứ Quy chế hoạt động của Ban kiểm soát Công ty CP Hàng Hải Thăng Long;
- Căn cứ Kế hoạch hoạt động năm 2024 của Ban kiểm soát Công ty CP Hàng Hải Thăng Long được ĐHĐCĐ thông qua.

Ban kiểm soát xin báo cáo trước Đại hội kết quả công tác kiểm tra, giám sát năm 2024 và kế hoạch hoạt động của Ban kiểm soát năm 2025 như sau:

PHẦN A

KẾT QUẢ KIỂM TRA, GIÁM SÁT NĂM 2024

I. Kết quả giám sát tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh và tình hình tài chính của Công ty CP Hàng Hải Thăng Long.

Với sự nỗ lực, cố gắng của Ban lãnh đạo và tập thể CBCNV trong việc thực hiện những nhiệm vụ trọng tâm về hoạt động sản xuất kinh doanh trọng năm, Đơn vị đã hoàn thành vượt mức kế hoạch các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2024, cụ thể như sau:

1. Kết quả kinh doanh của Công ty: (ĐVT: Triệu đồng)

Stt	Chỉ tiêu	Kế hoạch năm 2024	Thực hiện năm 2024	%Thực hiện/ Kế hoạch
1	Tổng Doanh thu	430.000	443.724	103%
2	Lợi nhuận trước thuế	25.000	29.060	116%
3	Lợi nhuận sau thuế	20.000	23.187	116%

Năm 2024, Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu kế hoạch chủ yếu được giao, cụ thể:

- Tổng doanh thu đạt 444 tỷ đồng, tương đương 103% kế hoạch năm.
- Lợi nhuận trước thuế đạt 29 tỷ đồng, tương đương 116% kế hoạch năm.
- Lợi nhuận sau thuế đạt 23,1 tỷ đồng, tương đương 116% kế hoạch năm.

2. Các chỉ tiêu tài chính:

Stt	Chỉ tiêu tài chính	Đvt	2024	2023
1	LNST/Tổng TS (ROA)	%	4,2%	8,1%
2	LNST/VCSH (ROE)	%	8,7%	15,3%
3	Hệ số Nợ phải trả/Tổng Nguồn vốn	Lần	1,25	0,89
4	Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	0,9	1,8
5	Hệ số bảo toàn vốn H	Lần	1,43	1,39

3. Báo cáo thẩm định báo cáo tài chính năm 2024:

- Báo cáo tài chính của Công ty được lập theo đúng các chuẩn mực và chế độ kế toán Việt Nam hiện hành.
- Báo cáo tài chính năm 2024 của Công ty đã được kiểm toán bởi Công ty TNHH Deloitte Việt Nam theo Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên năm 2024. Tại báo cáo có ý kiến của kiểm toán như sau:

Cơ sở của ý kiến kiểm toán ngoại trừ: “Nhu trình bày tại Thuyết minh số 14, Chi phí bảo trì, sửa chữa phân bổ của tàu PVT Estella và tàu PVT Dawn đã được phân bổ cao hơn theo các quy định kế toán hiện hành trong năm 2022, do đó, chúng tôi đã đưa ra ý kiến ngoại trừ về vấn đề này trên báo cáo kiểm toán năm trước. Nếu các chi phí này được phân bổ theo quy định của chuẩn mực kế toán và chế độ kế toán Việt Nam, trên Báo cáo Kết quả hoạt động kinh doanh cho năm tài chính kết thúc 31/12/2024, chỉ tiêu “Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp” sẽ tăng 8.068.901.243 đồng (năm 2023: tăng 383.208.969 đồng) và chỉ tiêu “Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại” sẽ giảm 1.613.780.249 đồng (năm 2023 giảm 76.641.793 đồng); do đó, chỉ tiêu “Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp” sẽ giảm tương ứng là 6.455.120.994 đồng (năm 2023 giảm 306.567.176 đồng).

Ý kiến kiểm toán ngoại trừ: “Ngoại trừ ảnh hưởng của vấn đề nêu tại đoạn “Cơ sở của ý kiến kiểm toán ngoại trừ” Báo cáo tài chính đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu, tình hình tài chính của Công ty tại ngày 31/12/2024, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh và tình hình lưu chuyển tiền tệ cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính”. Ban kiểm soát nhất trí với báo cáo kiểm toán của Công ty TNHH Deloitte Việt Nam về tình hình tài chính của Công ty tại ngày 31/12/2024.

- Kết quả thực hiện các chỉ tiêu SXKD chủ yếu trong năm 2024 theo Báo cáo tài chính: BKS thống nhất với báo cáo HĐQT và Ban điều hành về tình hình hoạt động kinh doanh của công ty. Có thể thấy trong năm 2024, mặc dù vẫn bị ảnh hưởng bởi những bất ổn chính trị, xung đột, khủng hoảng năng lượng từ nền kinh tế của thế giới, có những lúc gặp rất nhiều khó khăn nhưng với sự chỉ đạo quyết liệt của Ban lãnh đạo, Công ty đã đạt được kết quả khả quan về hoạt động SXKD. Công ty đã hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu về doanh thu, lợi nhuận so với kế hoạch được ĐHĐCĐ giao.

4. Về công tác đầu tư, tăng vốn:

- Công tác đầu tư tàu:

Quý 1/2024, Đơn vị đã đầu tư và tiếp nhận đưa vào khai thác thành công tàu hàng rời handysize PVT Gloria 35.697 DWT, đưa đội tàu của công ty lên tổng số 03 tàu.

Đối với dự án đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 15.000 DWT chuyển tiếp từ 2023 được ĐHĐCĐ phê duyệt: Công ty đã báo cáo tình hình và xin ĐHĐCĐ chấp thuận chuyển tiếp sang năm 2025, trong đó bổ sung chủng loại tàu và tăng tổng mức đầu tư, nguyên nhân do thị trường mua bán tàu chưa thuận lợi.

Đối với dự án đầu tư tàu dầu/hóa chất khoảng 10.000 – 25.000 DWT hoặc tàu hàng rời khoảng 25.000 – 75.000 DWT được ĐHĐCĐ phê duyệt Công ty đã báo cáo tình hình và xin ĐHĐCĐ chấp thuận chuyển tiếp sang năm 2025, nguyên nhân do chưa hoàn thành phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ, đảm bảo nguồn vốn đối ứng cho dự án.

- Về công tác tăng vốn:

Kế hoạch tăng vốn 15 tỷ đồng đã được ĐHĐCĐ phê duyệt từ năm 2023 chưa thực hiện được do một số yếu tố khách quan như: thị trường đầu tư chưa thuận lợi nên phương án tăng vốn cho mục đích đầu tư chưa thực sự cấp bách, chưa tìm được nhà đầu tư chiến lược phù hợp.

II. Kết quả giám sát công tác quản trị và điều hành:

1. Hội đồng quản trị:

- Trong năm 2024, căn cứ Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên của Công ty năm 2024 số 01/NQ-ĐHĐCĐ-HHTL ngày 30/05/2024, cổ đông đã nhất trí miễn nhiệm chức danh thành viên HĐQT đối với ông Đoàn Đình Hiếu và bầu ông Lê Thiện Nhật giữ chức danh thành viên HĐQT nhiệm kỳ 2024 - 2029. Như vậy, số lượng thành viên HĐQT của công ty vẫn là 05 thành viên.
- HĐQT đã triển khai thực hiện các nội dung của Nghị quyết số 01/NQ-ĐHĐCĐ-HHTL ngày 30/05/2024 của ĐHĐCĐ thường niên năm 2024 và Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ-HHTL ngày 06/12/2024 của ĐHĐCĐ bất thường lần 1 năm 2024.
- Các thành viên HĐQT đã tích cực, chủ động thực hiện theo chức năng nhiệm vụ được phân công, tham gia đầy đủ và có ý kiến biểu quyết đối với các vấn đề thuộc thẩm quyền của HĐQT.
- HĐQT chủ động xin ý kiến các thành viên bằng văn bản và ban hành Nghị quyết, Quyết định kịp thời, để tạo điều kiện thuận lợi cho Ban điều hành triển khai thực hiện. Các Nghị quyết HĐQT có sự nhất trí cao của các thành viên HĐQT, có tính thực thi cao, tuân thủ theo đúng quy định của pháp luật, Điều lệ Công ty và được Giám đốc triển khai một cách nghiêm túc.
- Trong năm 2024, HĐQT đã ban hành 37 Nghị quyết/quyết định liên quan đến hoạt động SXKD và tổ chức nhân sự theo quy định tại Điều lệ công ty và tuân thủ quy định pháp luật hiện hành.
- Các thành viên HĐQT tham gia đầy đủ các cuộc họp, làm việc với tinh thần trách nhiệm cao, thực hiện tốt vai trò giám sát, chỉ đạo và tạo điều kiện thuận lợi cho Giám đốc thực hiện điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh.

2. Ban Giám đốc:

- Triển khai các nghị quyết, quyết định trong năm của HĐQT Công ty. Các Nghị quyết của Hội đồng quản trị đã được Ban Giám đốc triển khai kịp thời, phù hợp quy định.

- Ban Giám đốc đã sát sao, quyết liệt trong chỉ đạo điều hành sản xuất kinh doanh trong bối cảnh khu vực, lĩnh vực kinh doanh có nhiều khó khăn và cạnh tranh. Với sự nỗ lực của Ban Giám đốc trong công tác điều hành, đánh giá các mặt thuận lợi, khó khăn, kịp thời đề ra các giải pháp đề tận dụng cơ hội và quản trị rủi ro đảm bảo tối ưu hoạt động đầu tư và đảm bảo hiệu quả hoạt động SXKD. Nguồn vốn của đơn vị được bảo toàn và tăng dần qua các năm.
- Thực hiện quyết liệt công tác tiết kiệm, chống lãng phí, kiểm soát chặt chẽ chi phí quản lý và ngân sách cho từng tàu.
- Đã có những giải pháp quyết liệt để chấn chỉnh và nâng cao công tác quản lý, nâng cao hiệu quả SXKD và chủ động có nhiều giải pháp cả về thị trường và xử lý tài chính.

3. Đối với cổ đông:

- Trong năm 2024, Ban kiểm soát không nhận được kiến nghị hay khiếu nại nào từ các cổ đông của Công ty.

4. Báo cáo đánh giá sự phối hợp hoạt động giữa Hội đồng Quản trị, Ban giám đốc và Ban kiểm soát:

- Sự phối hợp hoạt động giữa Hội đồng Quản trị, Ban giám đốc và BKS dựa trên nguyên tắc minh bạch, rõ ràng, tuân thủ các quy định pháp luật nhằm đảm bảo lợi ích của Công ty và cổ đông.
- HĐQT và Ban Giám đốc cũng như các Phòng Ban chuyên môn của Công ty đã tạo điều kiện và hỗ trợ cho Ban kiểm soát hoàn thành nhiệm vụ. BKS đã được cung cấp các thông tin, tài liệu cần thiết và được mời tham gia các cuộc họp của HĐQT.

5. Báo cáo đánh giá về giao dịch giữa Công ty với thành viên HĐQT, Giám đốc, Người điều hành khác và những người có liên quan; giao dịch giữa Công ty với công ty trong đó thành viên HĐQT, Giám đốc, Người điều hành khác là thành viên sáng lập hoặc là người quản lý doanh nghiệp trong thời gian 3 năm gần nhất trước thời điểm giao dịch:

Chi tiết được trình bày tại thuyết minh BCTC kiểm toán năm 2024.

III. Báo cáo đánh giá hoạt động của Ban Kiểm soát:

1. Nhân sự:

Căn cứ Nghị quyết ĐHĐCĐ thường niên của Công ty năm 2024 số 01/NQ-ĐHĐCĐ-HHTL ngày 30/05/2024, cổ đông đã nhất trí miễn nhiệm chức danh Trưởng Ban kiểm soát đối với bà Võ Thị Thanh Tùng và bầu bà Nguyễn Đình Tú Nhi giữ chức danh Trưởng Ban kiểm soát nhiệm kỳ 2024 - 2029. Như vậy, số lượng thành viên Ban kiểm soát của công ty vẫn là 02 thành viên.

Trong năm 2024, BKS đã tiến hành 04 cuộc họp thường kỳ, cụ thể nội dung như sau:

Cuộc họp	Nội dung
Cuộc họp 1 Ngày 30/5/2025	Bầu trưởng ban kiểm soát và phân công nhiệm vụ/công việc cho các thành viên trong BKS nhiệm kỳ 2024-2029
Cuộc họp 2	Những nội dung giám sát trong quý 2/2024, cụ thể như sau:

Ngày 31/7/2024	- Tình hình hoạt động SXKD trong quý 2: công ty đã hoàn thành các chỉ tiêu về DT, LN trong quý 2, các loại hình SXKD chính của đơn vị đều mang lại hiệu quả; - Tình hình đầu tư và khai thác tàu: Tàu Gloria nhận tàu vào ngày 22/3/2024 và đưa vào khai thác mang lại DT ngay - Tình hình công nợ: công ty không phát sinh thêm nợ quá hạn - Đơn vị cần rà soát các quy chế/quy định ban hành đã lâu để phù hợp với tình hình thực tế của công ty
Cuộc họp 3 Ngày 31/10/2024	Những nội dung giám sát trong quý 3/2024, cụ thể như sau: - Tình hình hoạt động SXKD trong quý 3: Tổng doanh thu lũy kế 9 tháng đầu năm đạt 99,9% so với KH 09 tháng đầu năm; LNTT lũy kế 9 tháng đạt 81% so với KH 09 tháng đầu năm; - Tình hình đầu tư và khai thác tàu: Tàu Dawn SS lần 3 vào quý 3 - Tình hình công nợ: công ty không phát sinh thêm nợ quá hạn - Đơn vị cần lưu ý những HĐ/giao dịch với các bên có liên quan theo Luật DN
Cuộc họp 4 Ngày 31/01/2025	Những nội dung giám sát trong quý 4/2024, cụ thể như sau: - Tình hình hoạt động SXKD trong quý 4: Tổng doanh thu và lợi nhuận thực hiện cả năm vượt KH được giao, các loại hình dịch vụ chính đều mang lại hiệu quả; - Tình hình đầu tư và khai thác tàu: Tàu Gloria có kỳ dock IS3 trong năm - Tình hình công nợ: công ty không phát sinh thêm nợ quá hạn, công ty đã thu hồi được 50 triệu đồng từ QingDao Global Shipping

2. Hoạt động của Ban kiểm soát:

Căn cứ theo quy định của luật và điều lệ công ty thì Ban kiểm soát (BKS) có các nhiệm vụ chính như sau:

- Giám sát việc chấp hành Điều lệ công ty và pháp luật của Nhà nước;
- Giám sát việc thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của ĐHĐCĐ, HĐQT Công ty;
- Giám sát tình hình thực hiện kế hoạch SXKD năm 2024 của Công ty;
- Thực hiện việc thẩm định báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh và tình hình hoạt động tài chính công ty trong năm;
- Giám sát việc triển khai nhiệm vụ của HĐQT và Ban giám đốc;
- Rà soát hợp đồng/giao dịch với đối tượng có liên quan thuộc thẩm quyền phê duyệt của HĐQT hoặc ĐHĐCĐ.

Hoạt động của Ban kiểm soát trong năm vừa qua diễn ra thuận lợi, Ban kiểm soát đã thực hiện đầy đủ chức năng nhiệm vụ của mình với sự phối hợp, hỗ trợ và tạo điều kiện của Hội đồng Quản trị, Ban Giám đốc Công ty.

3. Thù lao và chi phí hoạt động của Ban kiểm soát năm 2024:

Thù lao của Ban kiểm soát được chi trả theo quy định của Công ty và mức được ĐHĐCĐ thông qua. Mức thù lao cụ thể tại Báo cáo của HĐQT trình ĐHĐCĐ.

PHẦN B

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG CỦA BAN KIỂM SOÁT NĂM 2025

Nhằm thực hiện tốt các mục tiêu năm 2025, thực hiện đúng quyền hạn và trách nhiệm của Ban kiểm soát theo quy định tại Luật doanh nghiệp, Điều lệ công ty và nhiệm vụ ĐHĐCĐ thường niên năm 2025, trong đó tập trung kiểm tra, giám sát các công việc chủ yếu như sau:

- Giám sát việc chấp hành Điều lệ công ty, Pháp luật Nhà nước, tình hình thực hiện các Nghị quyết của Đại hội cổ đông, tình hình thực hiện các Nghị quyết, Quyết định của Hội đồng Quản trị.
- Kiểm tra tình hình sản xuất kinh doanh hàng năm của Công ty đã được Đại hội đồng cổ đông thông quan, kiểm tra công tác thực hiện kế hoạch SXKD hàng quý.
- Giám sát kế hoạch tăng vốn và đầu tư tài sản của Công ty.
- Thẩm định báo cáo tài chính theo quy định.
- Rà soát hợp đồng/giao dịch với đối tượng có liên quan thuộc thẩm quyền phê duyệt của HĐQT hoặc ĐHĐCĐ.

Trên đây là báo cáo hoạt động của Ban kiểm soát Công ty CP Hàng Hải Thăng Long năm 2024 và kế hoạch hoạt động của Ban Kiểm soát năm 2025, kính trình Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025 xem xét và thông qua.

Kính chúc Đại hội thành công tốt đẹp.

**TM. BAN KIỂM SOÁT
TRƯỞNG BAN**



Nguyễn Đình Tú Nhi

Số: 01/TTr-HĐQT-HHTL

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 06 năm 2025

PHỤ LỤC 3

TỜ TRÌNH ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG

V/v Phê duyệt kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2025

Kính trình: Đại hội đồng Cổ đông
Công ty CP Hàng hải Thăng Long

Căn cứ vào tình hình thị trường và năng lực của đơn vị, Công ty cổ phần Hàng hải Thăng Long đã đề ra kế hoạch chủ yếu của năm 2025 như sau:

1. Các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2025

ĐVT: triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Kế hoạch 2025
1	Tổng doanh thu	520.000
2	Lợi nhuận trước thuế	28.000
3	Lợi nhuận sau thuế	22.400
4	Nộp NSNN	6.300

2. Các chỉ tiêu kế hoạch đầu tư năm 2025

ĐVT: Tr. USD

STT	Tên dự án	Kế hoạch đầu tư năm 2025		
		Tổng mức đầu tư	Trong đó	
			Vốn chủ sở hữu	Vốn vay + khác
1	Đầu tư 01 tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 10.000-15.000 DWT hoặc 01 tàu hàng rời khoảng 20.000-40.000 DWT (dự án chuyển tiếp)	13,25	4,8	8,45

Hội đồng Quản trị kính trình Đại hội đồng Cổ đông xem xét thông qua và giao cho Hội đồng Quản trị phê duyệt việc điều chỉnh kế hoạch sản xuất kinh doanh (nếu cần) để phù hợp với tình hình kinh doanh thực tế của Công ty trong năm 2025.

Kính trình Đại hội xem xét, thông qua.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu: HĐQT, TN (1b).

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Trần Duy Tân



Số: 02/TTr-HHTL

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 06 năm 2025

PHỤ LỤC 04

TỜ TRÌNH

**Vv: Phê duyệt chủ trương đầu tư đầu tư tàu chở hàng rời
trọng tải khoảng từ 32.000 – 40.000 DWT**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Thang Long Maritime

- Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Hàng hải Thăng Long (Thang Long Maritime) đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua.

- Căn cứ Kế hoạch SXKD năm 2025 của Công ty CP Hàng hải Thăng Long đã được Tổng Công ty chấp thuận.

Hội đồng quản trị kính đề nghị Đại hội đồng cổ đông xem xét và phê duyệt dự án đầu tư tàu hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT với các nội dung chính như sau:

1. Phê duyệt dự án đầu tư tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT với các chỉ tiêu như sau:

- Loại tàu: Tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT.
- Nơi đóng tàu: Nhật Bản/Hàn Quốc/Châu Âu
- Tuổi tàu: Phù hợp với qui định tại 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 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 của Chính phủ quy định v/v đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
- Cờ tàu: Tàu dự kiến treo cờ nước ngoài.
- Thị trường mục tiêu: Sau khi đầu tư tàu sẽ tập trung khai thác tuyến quốc tế.
- Tổng mức đầu tư: Không vượt quá 13.250.000 USD (đã bao gồm giá mua tàu, các khoản phí, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, chi phí tài chính, thu xếp vốn, kiểm toán dự án đầu tư và các chi phí dự phòng khác (nếu có)).
- Cơ cấu nguồn vốn đầu tư: Vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu, còn lại từ nguồn vốn chủ sở hữu.
- Thời gian triển khai: dự kiến trong năm 2025.
- Hiệu quả kinh tế của dự án: không thấp hơn:
 - + NPV dự án: 62.560 USD
 - + IRR dự án: 8,34%
 - + NPV chủ đầu tư: 470.494 USD

+ ROE chủ đầu tư: 9,49%

2. Giao cho HĐQT công ty thực hiện các quyền thuộc thẩm quyền của ĐHĐCĐ trong việc phê duyệt dự án đầu tư cập nhật (nếu có) đảm bảo hiệu quả kinh tế không thấp hơn các chỉ tiêu nêu trên; triển khai đầu tư; thu xếp vốn và các vấn đề khác liên quan đến việc đầu tư tàu.

Kính đề nghị ĐHĐCĐ xem xét thông qua.

Trân trọng ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VT, TN (2b).

Tài liệu đính kèm:

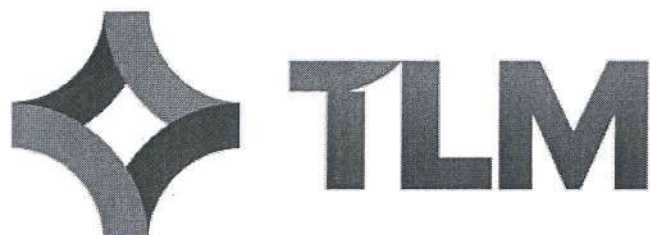
- Báo cáo nghiên cứu khả thi



**TM. HĐQT
CHỦ TỊCH**

Trần Duy Tân

**-TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI THĂNG LONG**



BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

DỰ ÁN ĐẦU TƯ TÀU HÀNG RỜI HANDYSIZE TRỌNG TẢI KHOẢNG 32.000 - 40.000 DWT

(Thuộc kế hoạch đầu tư năm 2025 của Thang Long Maritime)

TP. Hồ Chí Minh, tháng 03/2025

MỤC LỤC

CHƯƠNG I:	NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ
CHƯƠNG II:	ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN TÀU
CHƯƠNG III:	TỔNG MỨC ĐẦU TƯ
CHƯƠNG IV:	PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC VÀ HIỆU QUẢ DỰ ÁN
CHƯƠNG V:	KẾT LUẬN & KIẾN NGHỊ
PHỤ LỤC:	TÍNH TOÁN HIỆU QUẢ KINH TẾ DỰ ÁN

CHƯƠNG I

NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

1.1. Cơ sở pháp lý:

- Luật Hàng hải số 95/2015/QH13 của Quốc hội khóa XIII, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 25/11/2015;
- Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 sửa đổi, bổ sung của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển;
- Nghị quyết số Nghị quyết số 02/NQ- HHTL- HĐQT ngày 22.01.2025 của Hội đồng quản trị Công ty CP Hàng hải Thăng Long vv Phê duyệt Kế hoạch SXKD và đầu tư năm 2025 của Công ty CP Hàng hải Thăng Long;
- Điều lệ hoạt động của Công ty CP Hàng hải Thăng Long;

1.2. Sự cần thiết phải đầu tư:

Theo chiến lược phát triển Tổng công Ty PVTrans và các Đơn vị thành viên, Thang Long Maritime có kế hoạch đầu tư tàu hàng rời 20.000 - 40.000 DWT nhằm góp phần phát triển đa dạng hóa loại hình dịch vụ mới của Tổng công ty PVTrans đối với mảng vận tải hàng rời là một trong những nhiệm vụ trọng tâm, đón đầu nhu cầu vận chuyển hàng hóa sau thời gian khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh kéo dài cũng như phục vụ cho nhu cầu ngày một tăng lên theo tình hình chung của thế giới.

Theo kế hoạch đầu tư năm 2025, Công ty Thăng Long đã được Tổng công ty PVTrans chấp thuận đầu tư 01 tàu dầu/ hóa chất trọng tải khoảng 10.000 – 15.000 DWT hoặc 01 tàu hàng rời khoảng 20.000 – 40.000 DWT.

Trong thời gian qua, nhu cầu vận chuyển hàng rời trong nước cũng như thế giới tăng cao, sau giai đoạn suy giảm sâu của giá cước thì thị trường cước tàu hàng rời bắt đầu ấm lên trong đó giá cước dòng tàu hàng rời Handysize dự báo sẽ duy trì ở mức ổn định trong giai đoạn 2026-2030. Thang Long Maritime nhận thấy việc đầu tư tàu trong giai đoạn này là cần thiết, tận dụng thời cơ nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày một tăng lên theo tình hình chung của thế giới cũng như tận dụng được nguồn lực sẵn có, giảm chi phí quản lý phân bổ cho đội tàu, tạo thêm công ăn việc làm cho người lao động và tăng doanh thu lợi nhuận cho Thang Long Maritime.

Hiện tại, với kế hoạch tăng vốn và nguồn vốn tích lũy từ hoạt động SXKD của Thang Long Maritime có đủ nguồn vốn đối ứng để đầu tư tàu trong giai đoạn này.

1.3. Thị trường vận tải hàng rời trong nước:

Theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam định hướng đến năm 2030, vận tải biển Việt Nam đặt mục tiêu nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đến năm 2020 là từ 27% tới 30%. Tại Quyết định 318/QĐ-CP ngày 4 tháng 3 năm 2014 về phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến 2020, định hướng đến 2030, để đáp ứng nhu cầu về vận tải xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam, ngành hàng hải Việt Nam xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu biển đạt 6,8 – 7,5 triệu DWT; trong đó tàu hàng rời đạt 4,72-5,21 triệu DWT; đến năm 2030, tổng trọng tải đội tàu biển đạt 12,61 triệu DWT, trong đó tàu hàng rời đạt 9,08-10,38 triệu DWT. Như vậy, tổng trọng tải tàu hàng rời kế hoạch sẽ tăng gấp đôi đến 2030 để đáp ứng nhu cầu vận chuyển trong nước, đặc biệt là vận chuyển hàng rời và vận tải than.

Những năm qua, đội tàu biển Việt Nam đã phát triển theo hướng ngày càng chuyên dụng hóa, vươn lên đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN và thứ 30 thế giới. Tuy vậy, hiện nay đội tàu mới chỉ đáp ứng được nhu cầu vận tải nội địa và các tuyến vận tải quốc tế ngắn. Ngày nay, đội tàu biển Việt Nam đã đứng thứ 3 trong ASEAN, thứ 22 trên thế giới. Đội tàu biển Việt Nam có khoảng 1.500 tàu với tổng trọng tải đạt 13,7 triệu tấn. Đáng chú ý, tuổi tàu bình quân của đội tàu vận tải biển chuyên dụng của Việt Nam là 15,5 tuổi, trẻ hơn 5,4 tuổi so với tuổi tàu thế giới. Đội ngũ thuyền viên cũng tăng mạnh từ 39.400 người năm 2018 lên 62.000 người năm 2023.

1.4. Thị trường vận tải hàng rời quốc tế

Giai đoạn 2021-2025 là những năm nền kinh tế thế giới chịu nhiều khó khăn. Đại dịch Covid-19 đã làm tăng trưởng kinh tế toàn cầu suy giảm, thậm chí có năm tăng trưởng âm (năm 2020). Bước sang năm 2021 và năm 2022, nền kinh tế chưa kịp phục hồi sau đại dịch thì lại bị ảnh hưởng tiêu cực bởi sự bất ổn chính trị với tâm điểm là hai cuộc xung đột quân sự giữa Nga - Ukraine và giữa Israel - Hamas. Vì lẽ đó, nhiều tổ chức quốc tế cho rằng, tăng trưởng kinh tế toàn cầu giai đoạn này đạt thấp và dự báo đến năm 2025 mới có xu hướng phục hồi nhẹ. Theo IMF (tháng 7/2024), tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu giai đoạn 2011-2019 (trước đại dịch) đạt trung bình khoảng 3,7%/năm; những năm sau đại dịch chỉ đạt khoảng 3,3%/năm.

Khủng hoảng trên biển Đỏ cũng làm cho vận tải hàng hóa trên thế giới bị ảnh hưởng, làm cho chi phí vận tải tăng cao và thời gian vận tải kéo dài. Trước đây, vận chuyển hàng hóa từ Châu Á sang Mỹ và các nước châu Âu thường đi qua kênh đào Suez, nhưng do khủng hoảng trên biển Đỏ nên nhiều hãng vận tải phải chuyển hướng đi qua mũi Hảo Vọng khiến hành trình của tàu kéo dài thêm 10-15 ngày, chi phí vận chuyển tăng từ 1,5-4 lần. Ngoài ra, chính sách thuế quan của chính quyền Tổng thống Donald Trump dự báo tác động lớn đến chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt là hoạt động của ngành vận tải biển.

Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) dự báo, khối lượng thương mại hàng hóa toàn cầu năm 2025 tăng trưởng 3% so với năm trước. Trong đó, dự báo tăng trưởng xuất khẩu từ các nước châu Á đạt 4,7%. Tỷ lệ tăng trưởng GDP năm 2025 tại Mỹ, châu Âu và Trung Quốc, theo dự báo của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) đạt lần lượt là 2,2%, 1,2% và 4,5% sẽ thúc đẩy tăng trưởng nhu cầu hàng hóa trên toàn cầu.

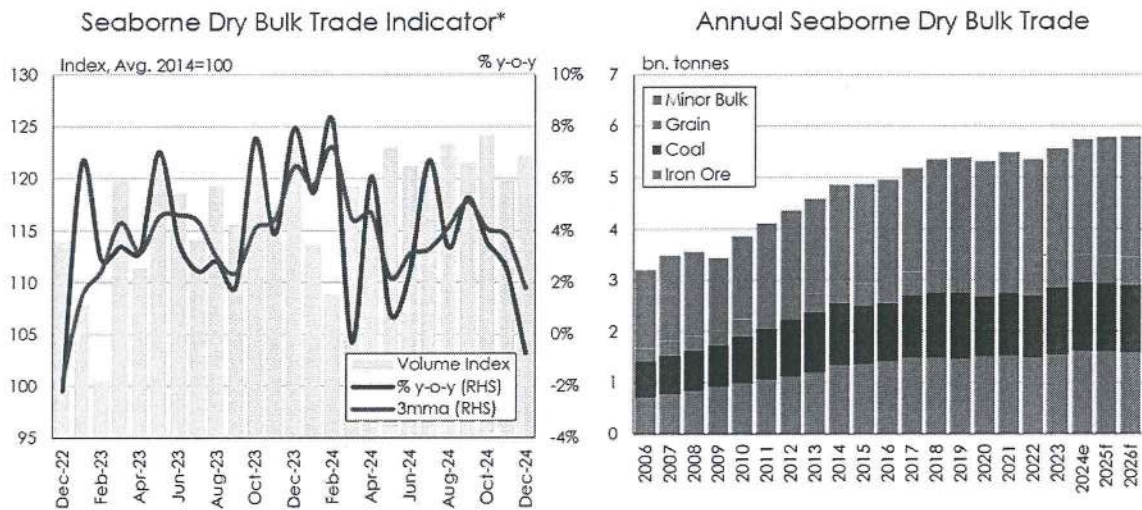
Theo số liệu thống kê của Clarksons Research tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025, lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển trong năm 2024 là 5.741 triệu tấn, tăng 3,3% so với năm 2023 và tăng 7,2% so với năm 2022; Dự báo năm 2025 tăng 0,6% so với năm 2024 và năm 2026 sẽ tăng 0,3% so với năm 2025. Cũng theo báo cáo của Clarksons Research thì lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển năm 2024 là 32.095 billion tonne miles. Dự báo năm 2025 tăng 0,7% so với 2024 và năm 2026 tăng 0,1% so với năm 2025.

Total Dry Bulk Trade	Million Tonnes								Trade Growth Trend			
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (f)	2026 (f)	2025 %	2026 %
Total Dry Bulk	5,186	5,351	5,382	5,318	5,495	5,351	5,554	5,741	5,774	5,792	0.6%	0.3%
% growth	1.8%	3.2%	0.6%	-1.2%	3.3%	-2.6%	3.8%	3.4%	0.6%	0.3%		
Total Est. Bn. Tonne-Miles	26,964	27,721	27,764	28,057	29,160	28,864	30,585	32,095	32,319	32,353	0.7%	0.1%
% growth	5.6%	2.8%	0.2%	1.1%	3.9%	-1.0%	6.0%	4.9%	0.7%	0.1%		

Về triển vọng của thị trường vận tải hàng rời quốc tế đối với một số loại hàng rời chính như quặng sắt năm 2025 giảm 0,3% so với năm 2024, than giảm 1,7% và hàng nông sản tăng ở mức 1,2% so với năm 2024 (nguồn Clarksons Research tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025). Năm 2026, dự báo quặng sắt và than giảm, tuy nhiên hàng nông sản tăng 2,9% so với năm 2025 và tăng 4,1% so với năm 2024.

Dry Bulk Trade	m. tonnes			Growth Trend			
	2022	2023	'24 (e)	'25 (f)	'26 (f)	'25 %	'26 %
Iron Ore	1,475	1,543	1,597	1,592	1,574	-0.3%	-1.2%
Coal	1,227	1,315	1,366	1,343	1,323	-1.7%	-1.5%
Grain	511	522	532	538	554	1.2%	2.9%
Major Bulk	3,214	3,380	3,496	3,474	3,450	-0.6%	-0.7%
Minor Bulk	2,137	2,174	2,245	2,300	2,342	2.5%	1.8%
Total Dry Bulk, m. tonnes	5,351	5,554	5,741	5,774	5,792	0.6%	0.3%
% growth	-2.6%	3.8%	3.4%	0.6%	0.3%		
trn. tonne-miles	28.86	30.58	32.09	32.32	32.35	0.7%	0.1%
% growth	-1.0%	6.0%	4.9%	0.7%	0.1%		

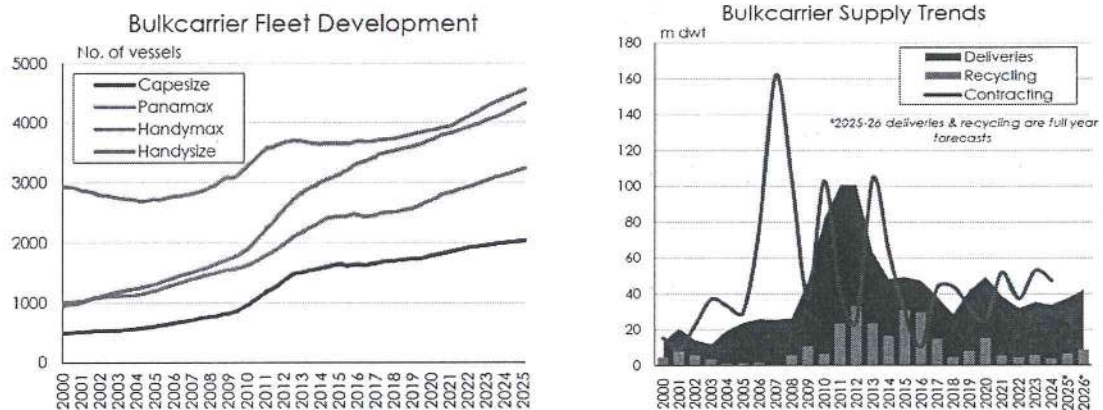
Bảng thống kê, dự báo lượng hàng rời vận chuyển bằng đường biển (nguồn Clarksons Research tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025)



Biểu đồ thống kê và dự báo mức tăng trưởng hàng rời vận chuyển bằng đường biển (nguồn Clarksons Research tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025)

Năm 2024 tổng đội tàu hàng khô thế giới đạt mức 1.034,5 triệu DWT. Theo Clarksons tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025 , dự kiến trong năm 2025 lượng tải trọng tàu mới tham gia vào thị trường tăng 3% (gần 31 triệu DWT), trong năm 2026 tổng lượng tải trọng đội tàu hàng rời tiếp tục được dự báo tăng ở mức 3,1% so với năm 2025.

Total Bulkcarrier Fleet	End Year m. DWT					End: m. DWT			Fleet Trends		
	2020	2021	2022	2023	2024	Oct	Nov	Dec	Jan	End '25	End '26
Fleet Capacity	914.0	947.5	974.9	1004.8	1034.5	1031.4	1033.3	1034.5	1038.1	1065.3	1098.5
y-o-y growth	3.8%	3.7%	2.9%	3.1%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	2.9%	3.0%	3.1%
Combos in Dry	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Laid-up and Storage	2.1	1.0	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Trading Fleet	912.3	946.9	974.4	1004.3	1034.1	1031.0	1032.9	1034.1	1037.7	1064.9	1098.1
y-o-y growth	3.7%	3.8%	2.9%	3.1%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	2.9%	3.0%	3.1%
Orderbook	67.8	79.4	84.0	99.8	112.4	112.5	111.3	112.4	108.4		
Orderbook % Fleet	7%	8%	9%	10%	11%	11%	11%	11%	10%		



Biểu đồ dự báo xu hướng cung cầu tàu hàng rời (nguồn Clarksons Research tại báo cáo Dry Bulk Trade Outlook- Volum 31, No.2 tháng 2/2025)

Năm 2023, giá giải bản vẫn ở mức cao, do đó lượng tàu đưa vào giải bản cao hơn 24% so với năm 2022 (5,4 triệu DWT), năm 2024 lượng tàu giải bản giảm 30% so với năm 2023. Trong năm 2025, lượng tàu đưa vào giải bản được dự báo 6,6 triệu DWT và tăng cao 8,9 triệu DWT trong năm 2026.

Bulkcarrier Deliveries	No. vessels					m. dwt				Delivery Trends		
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2025 (f)	2026 (f)
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2025 (f)	2026 (f)
Capesize (100k dwt+)	88	50	56	38	2	19.0	10.3	10.7	7.7	0.4	7.9	10.6
Panamax (70-100k dwt)*	103	119	131	122	15	8.6	9.9	10.8	10.0	1.2	11.1	14.4
Handymax (45-70k dwt)**	116	123	152	168	27	7.0	7.3	9.4	10.5	1.7	12.1	12.2
Handysize (10-45k dwt)	178	186	155	162	17	4.2	4.4	4.4	5.7	0.6	6.2	4.9
TOTAL	485	478	494	490	61	38.8	31.9	35.3	33.8	4.0	37.4	42.1
y-o-y change	-3%	-1%	3%	-1%		-21%	-18%	11%	-4%		10%	13%

Bulkcarrier Recycling	No. vessels					m. dwt				Recycling Trends		
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2025 (f)	2026 (f)
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2025 (f)	2026 (f)
Capesize (100k dwt+)	14	17	6	5	0	3.4	2.9	1.0	0.8	0.0	2.2	3.3
Panamax (70-100k dwt)*	9	11	31	21	5	0.6	0.8	2.3	1.5	0.4	2.5	2.6
Handymax (45-70k dwt)**	15	9	35	18	1	0.7	0.4	1.6	0.8	0.0	1.2	2.0
Handysize (10-45k dwt)	21	11	19	22	2	0.6	0.3	0.5	0.5	0.0	0.7	1.0
TOTAL	59	48	91	66	8	5.2	4.3	5.4	3.8	0.4	6.6	8.9
y-o-y change	-58%	-19%	90%	-27%		-66%	-17%	24%	-30%		76%	34%

Bulkcarrier Contracting	No. vessels					m. dwt				Contracting Trends	
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2024 % Δ
	2021	2022	2023	2024	Jan*	2021	2022	2023	2024	Jan*	2024 % Δ
Capesize (100k dwt+)	88	43	52	66	0	17.3	8.6	11.4	14.2	0.0	
Panamax (70-100k dwt)*	202	113	251	177	0	16.6	9.1	20.8	14.7	0.0	
Handymax (45-70k dwt)**	200	180	236	227	2	12.2	11.3	14.9	14.4	0.1	WEAK!...
Handysize (10-45k dwt)	214	221	159	110	0	5.6	7.9	5.6	4.0	0.0	-89%
TOTAL	704	557	698	580	2	51.7	37.0	52.7	47.3	0.1	WEAK!...
% alternative fuel	6%	3%	6%	8%	0%	13%	9%	13%	17%	0%	-97%
TOTAL VALUE (\$bn)-						20.8	19.0	25.3	23.4	0.1	FIRM!...
											1016%

1.4.1. Thị trường cước vận tải tàu hàng rời:

Thống kê giá cước của thị trường phân khúc tàu hàng rời size 38.000 DWT trong giai đoạn 10 năm từ năm 2015 - 2024. Giá cho thuê (01 năm) bình quân giai đoạn 10 năm (2015-2024) là 11.690 USD/ngày.

Year	1 Year Timecharter Rate 38.000 DWT (\$/day)
2015	7.154
2016	5.759
2017	8.615
2018	10.707
2019	9.697
2020	8.538
2021	20.156
2022	20.397
2023	11.981
2024	13.897
Giá thuê bình quân 10 năm (2015-2024)	11.690

Theo báo cáo của Clarksons No 1664 ngày 07/03/2025, giá cước cho thuê định hạn tàu handysize 38.000 DWT: TC 1 năm là 12.000 USD/ngày và TC 3 năm là 12.500 USD/ngày.

Bulkcarrier Timecharter Market

Timecharter Rates (Pacific Delivery)

One Year Timecharter	
Capesize (Eco)	180,000 dwt
Capesize (Scrubber)	180,000 dwt
Capesize	180,000 dwt
Kamsarmax	82,000 dwt
Panamax	75,000 dwt
Ultramax	61,000 dwt
Supramax	58,000 dwt
Handysize	38,000 dwt
Handysize	32,000 dwt

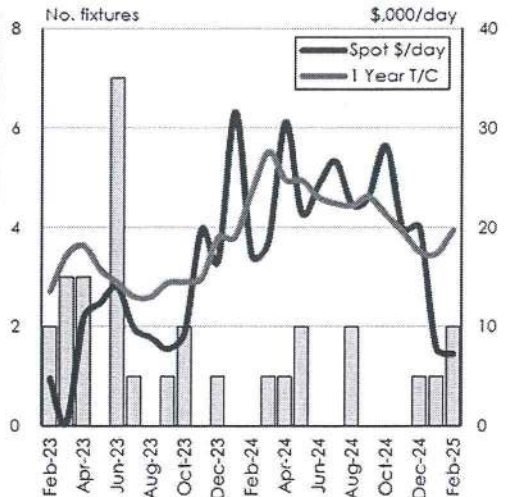
Three Year Timecharter	
Capesize	180,000 dwt
Kamsarmax	82,000 dwt
Panamax	75,000 dwt
Ultramax	61,000 dwt
Supramax	58,000 dwt
Handysize	38,000 dwt
Handysize	32,000 dwt

Five Year Timecharter	
Capesize	180,000 dwt
Kamsarmax	82,000 dwt
Panamax	75,000 dwt
Ultramax	61,000 dwt
Supramax	58,000 dwt
Handysize	38,000 dwt

Average Rate \$/day To Date

	2022	2023	2024	2025
2022	21,058	16,764	23,926	19,860
2023	22,558	18,236	25,386	21,810
2024	19,558	15,264	22,464	18,760
2025	21,623	14,674	16,157	12,700
2026	19,677	13,305	14,636	11,450
2027	22,637	14,411	16,188	12,850
2028	19,899	12,526	14,570	11,350
2029	20,397	11,981	13,897	11,600
2030	17,659	9,885	11,822	9,875

Long-Term Capesize T/C Activity & Earnings



T/C Activity 1Yr+

Capesize 100,000 +	26	20	8	3
Panamax 70-100,000	57	111	94	22
Handymax 45-70,000	25	26	22	3
Handysize 10-45,000	2	3	3	1
Total No. Fixtures	110	160	127	29
Total in m. dwt	11.0	14.5	10.7	2.6

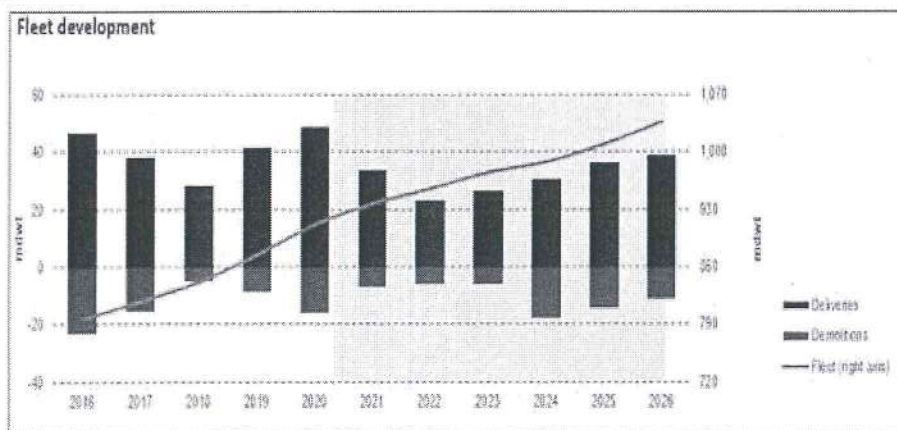
	2022	2023	2024	2025
Capesize 100,000 +	26	20	8	3
Panamax 70-100,000	57	111	94	22
Handymax 45-70,000	25	26	22	3
Handysize 10-45,000	2	3	3	1
Total No. Fixtures	110	160	127	29
Total in m. dwt	11.0	14.5	10.7	2.6

1.4.2. Thị trường mua bán tàu và lựa chọn phân khúc tàu hàng rời

Theo báo cáo của các broker một số giao dịch thành công của tàu hàng rời handysize gần đây:

Ship name	DWT	Built	Yard	Date	Country built	Price	Seller	Buyer
NORD NANAMI	38204	2012	Imabari Shbldg - Imabari	2025-02-14	Japan	13.50 MUSD	IMECS Co Ltd	Undisclosed
Four Nabucco	34403	2010	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-12-02	Korea, South	11.80 MUSD	PREMUDA SPA	Rptd Sold Undisclosed Interest
FOUR AIDA	37763	2009	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-11-22	Korea, South	11.25 MUSD	Premuda SpA	Loadline (Greece)
FOUR OTELLO	36391	2010	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-11-22	Korea, South	11.25 MUSD	Premuda SpA	Loadline (Greece)
Four Otello	36391	2010	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-11-21	Korea, South	12.50 MUSD	PREMUDA SPA	Rptd Sold Greece
Four Aida	37763	2009	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-11-21	Korea, South	12.50 MUSD	PREMUDA SPA	Rptd Sold Greece
VERA LONDON	33471	2013	Shin Kochi	2024-11-04	Japan	16.50 MUSD	MARUJYU MARINE CO LTD	Rptd Sold Greece
GLOBAL ROUND	33471	2013	Shin Kochi	2024-11-01	Japan	16.50 MUSD	Marujyu Marine Co Ltd	Greeks
MOBILE	34428	2011	SPP Shipbuilding - Tongyeong	2024-11-01	Korea, South		Albemarle Shipping Ltd	Greeks
Blue Dragon	38238	2011	Imabari Shbldg - Imabari	2024-10-14	Japan	15.20 MUSD	CHOFUKU KISEN CO LTD	Rptd Sold Undisclosed Interest
BLUE STAR	35385	2011	Samho Shipbuilding Co Ltd	2024-10-07	Korea, South	15.15 MUSD	JIANGSU FINANCIAL LEASING CO	Rptd Sold Israel

Dự báo tốc độ tăng trưởng của đội tàu hàng khô thế giới đến năm 2026 (Nguồn: Dweury)



Theo báo cáo của Clarson số 1664 ngày 07/03/2025, thị trường mua bán tàu hàng rời những năm gần đây thể hiện như sau:

Bulkcarrier Prices	End Year, \$m			Three Month	
	2022	2023	2024	Mar	Trend
Capesize 182k dwt* Resale	52.5	68.0	75.5	76.0	STEADY... 0%
Capesize 182k dwt* 5 yrs	43.0	52.25	62.0	63.0	STEADY... 0%
Capesize 180k dwt 10 yrs	28.0	31.0	43.0	44.0	STEADY... 0%
Capesize 180k dwt* 15 yrs	18.5	20.5	26.5	27.5	STEADY... 0%
Kamsarmax 82k dwt Resale	36.5	39.5	40.0	38.0	SOFTER... -5%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	30.0	34.0	34.0	32.0	SOFTER... -7%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	22.5	24.0	24.5	24.0	SOFTER... -3%
Kamsarmax 82k dwt* 15 yrs	14.75	15.0	15.25	14.25	WEAKER... -9%
Ultramax 63.5k dwt# Resale	35.5	37.0	39.0	37.0	SOFTER... -7%
Ultramax 63.5k dwt# 5 yrs	28.0	30.5	32.5	30.5	WEAKER... -10%
Ultramax 61k dwt" 10 yrs	18.0	19.5	23.25	22.0	WEAKER... -8%
Supramax 56k dwt 15 yrs	14.75	13.75	14.75	14.25	SOFTER... -7%
Handysize 40k dwt Resale	27.5	33.0	34.25	33.0	SOFTER... -4%
Handysize 38k dwt~ 5 yrs	23.5	26.5	26.25	25.5	SOFTER... -5%
Handysize 37k dwt 10 yrs	16.0	17.0	19.0	17.5	SOFTER... -8%
Handysize 32k dwt 15 yrs	10.0	11.0	12.0	11.0	SOFTER... -7%
5-y-o Bulker Index	137	155	161	155	SOFTER... -6%
12 month Change	-8%	13%	4%	-8%	

Nhìn chung, tàu handysize 32.000 - 38.000 DWT giá đã giảm khoảng 8% so với trung bình năm 2024.

Thống kê một số tàu đang chào bán trên thị trường:

No	Ship name	DWT	Built	Yard	Country Built	Price (Mil. USD)	Dock
1	M/V Erhan	38.694	2/2013	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea		DD 02/2026
2	Nord Nanami	38.204	7/2012	Imabari Shipbuilding Co Ltd, JPN	Japan	13,5	DD 30/6/2025
3	MV Phoenician-M	38.000	2010	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea	13,5	SS 03/01/2025
4	MV Iceland Bulker	37.775	2015	Imabari Shbldg - Imabari, Japan	Japan	19,0	SS 15/06/2025
5	MV Western Fedora	37.405	2012	Hyundai Mipo Dockyard Co Ltd, Korea, South	Korea	14,0	SS 02/07/2027
6	MV Ikan Landuk	37.115	8/2013	Saiki Hvy. Ind	Japan	14,0	DD 7/2025
7	M/V Atlantis Discovery	36.781	10/2010	Hyundai-Vinashin Shipy	Việt Nam		DD 10/2025
8	M/V Romandie	35.774	8/2010	Shinan Heavy Industries Co Ltd - Jido, Korea, South	Korea	11,5	SS 08/2025
9	M/V Atilla	35.331	3/2011	Samho Shipbuilding Co Ltd - Tongyeong, Korea, South	Korea		SS 03/2026
10	M/V Zafer	35.186	1/2011	Samho Shipbuilding Co Ltd - Tongyeong, Korea, South	Korea		SS 01/2026
11	M/V Dogan	35.173	10/2013	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea		DD 01/2027
12	M/V Nedim	35.156	8/2013	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea		DD 06/2026
13	M/V Orhan	35.138	5/2013	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea		DD 03/2026
14	MV Arklow Spray	34.919	2014	Dae Sun Shipbuilding & Eng, Korea, South	Korea		SS 20/01/2029
15	MV Arklow Spirit	34.905	2013	Dae Sun Shipbuilding & Eng, Korea, South	Korea		SS 11/12/2028
16	MV Amanda C	34.449	2012	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea	14,0	SS 07/03/2027
17	MV Tate J	34.439	2012	SPP Shipbuilding - Tongyeong, Korea, South	Korea	14,0	SS 29/01/2027
18	MV Emerald Confidence	34.393	2015	Namura Shipbuilding - Imari, Japan	Japan	19,0	SS 03/03/2025
19	MV DI Marigold	33.752	2012	Samjin	Korea	9,7	DD 8/2025
20	MV DI Tulip	33.694	11/2012	Samjin	Korea	9,7	DD 9/2025
21	Atlantic Brave	33.407	8/2016	Shin Kurushima	Japan	15,0	SS 08/8/2026

Theo thông lệ, tất cả giá tàu nêu trên đều là giá do các Broker cung cấp để tham khảo, giá chào chính thức Chủ tàu chỉ đưa ra sau khi Người mua quan tâm và đã tiến hành kiểm tra tàu. Mặt khác, trong đánh giá hiệu quả kinh tế của dự án thì giá mua tàu là yếu tố chính cấu thành tổng mức đầu tư nhưng ngoài ra còn nhiều yếu tố khác như thời gian nhận tàu trước/sau dock, địa điểm nhận tàu gần/xa so với thị trường đầu ra. Vì vậy việc xây dựng giá mua tàu theo từng phân khúc tuổi trong cấu thành của TMĐT tại BCNCKT này chỉ mang tính tương đối và khi đánh giá hiệu quả chung sẽ đánh giá trên tiêu chí TMĐT cuối cùng.

Theo bảng thống kê ở trên, giá chào trung bình của tàu hàng rời handysize trọng tải khoảng 32.000 DWT – 38.000 DWT 12-15 tuổi là 9,7 – 14,0 triệu USD. Dự án sẽ lựa chọn tàu hàng rời handysize trọng tải khoảng 38.000 DWT với mức giá 13,0 triệu USD tương đương với tàu 14 tuổi để tính toán.

CHƯƠNG II

ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN TÀU

2.1 Loại tàu:

Tàu hàng rời có trọng tải khoảng 32.000 - 40.000 DWT.

2.2 Nơi đóng:

Tàu đóng ở Châu Âu: Chất lượng thiết bị thường có độ tin cậy cao, giá thành cao.

Tàu đóng ở Nhật Bản/Hàn Quốc: Chất lượng tàu tốt, thuận tiện cho việc vận hành khai thác, bảo dưỡng và sửa chữa, giá cả phù hợp.

Từ các phân tích trên, Thang Long Maritime dự kiến lựa chọn tàu đóng ở Nhật Bản/Hàn Quốc/Châu Âu.

2.3 Tuổi tàu:

Phù hợp với qui định tại 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 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 của Chính phủ quy định v/v đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.

2.4 Đặc tính kỹ thuật cơ bản:

Thiết kế của tàu phải là thiết kế đang được sử dụng rộng rãi trên thị trường quốc tế và được đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu lớn của Hàn Quốc/Nhật Bản/Châu Âu.

Tàu, kết cấu tàu và các thiết bị trên tàu phải đảm bảo tính đồng bộ, hoạt động tin cậy, ổn định lâu dài và thỏa mãn đầy đủ yêu cầu, quy định và luật lệ của đăng kiểm, các tổ chức quốc gia, quốc tế về hàng hải trên thế giới tại thời điểm mua tàu.

Các thiết bị sử dụng nhiên liệu như máy chính, máy phát điện, nồi hơi thỏa mãn công ước liên quan tại thời điểm mua nhận tàu.

2.5 Các thông số tàu dự kiến cơ bản như sau:

Qua tổng hợp các tàu hàng rời cụ thể đang được chào bán trên thị trường, để phù hợp với mục tiêu, thị trường kinh doanh khai thác của Thang Long Maritime thì tàu được xem xét lựa chọn có thông số kỹ thuật cơ bản như sau:

Stt	Nội dung	Thông số
1	Trọng tải tàu (Ship size)	Khoảng 32.000 - 40.000 DWT
2	Tuổi tàu (Vessel age)	Phù hợp với qui định tại 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 và Nghị định sửa đổi bổ

Stt	Nội dung	Thông số
		sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 của Chính phủ quy định v/v đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
3	Nơi đóng (Where built)	Japan / Korea / EU
4	Loại tàu (Type of vessel)	Bulk carrier
5	Đăng kiểm (Class)	IACS
6	Máy đèn (Generator engine)	03
- Không đánh giá lựa chọn mua những Tàu/Chủ tàu nằm trong danh sách cấm vận (Sanction list) và/hoặc có lịch sử tham gia vận chuyển hàng cho các thực thể, tổ chức nằm trong danh sách cấm vận, trừng phạt của Anh hoặc Mỹ hoặc EU hoặc Liên hợp quốc (được cập nhật trên một số trang web của chính phủ các nước). Hoặc không được các IG Club chấp nhận làm thành viên (member). - Không đánh giá lựa chọn mua những tàu có lịch sử: gặp tai nạn sự cố nghiêm trọng như đâm va, mắc cạn, cháy nổ, hư hỏng nặng cấu trúc kết cấu, thân vỏ hay kết hàng, kết ballast, lay up, hoặc các tàu có sự cố nghiêm trọng/lắp lại liên quan đến hệ thống máy chính, hộp số, máy đèn, hệ trục, hệ thống làm hàng.		

CHƯƠNG III

TỔNG MỨC ĐẦU TƯ

3.1. Tổng mức đầu tư (TMĐT)

Công ty lựa chọn tàu hàng rời handysize trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT với TMĐT không vượt quá 13.250.000 USD làm cơ sở tính toán (TMĐT đã bao gồm các loại thuế, lệ phí; Chi phí khảo sát, giám định tàu, giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư; chi phí tài chính phát sinh trước khi nhận tàu (bao gồm chi phí lãi vay từ thời điểm giải ngân đến khi nhận tàu, phí thu xếp vốn...) và các chi phí dự phòng khác (nếu có)). Trong dự án này, tàu đầu tư sẽ treo cờ nước ngoài và không làm thủ tục nhập khẩu. Tổng mức đầu tư chi tiết như sau:

STT	Nội dung	USD
1	Giá mua tàu: (bao gồm phí và các loại thuế (nếu có))	13.000.000
2	Chi phí khảo sát, giám định tàu, giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án đầu tư; chi phí tài chính phát sinh trước khi nhận tàu (bao gồm chi phí lãi vay từ thời điểm giải ngân đến khi nhận tàu, phí thu xếp vốn...) và các chi phí dự phòng khác (nếu có).	250.000
	TỔNG CỘNG:	13.250.000

3.2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư (tỷ giá tạm tính theo kế hoạch SXKD năm 2025: 25.000 VND/USD):

STT	Nội dung	Thành tiền (USD)	Tương đương tỷ đồng
1	Tổng mức đầu tư, trong đó:	13.250.000	331,3
	- Vốn vay (khoảng 70%/giá mua tàu):	9.100.000	227,5
	- Vốn chủ sở hữu:	4.150.000	103,8

3.3. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

Theo kế hoạch đầu tư năm 2025 đã được Tổng công ty phê duyệt, đơn vị dự kiến đầu tư tàu hàng rời Handysize trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT với tổng mức đầu tư không vượt quá 13,25 triệu USD, trong đó vốn đối ứng là 4,15 triệu USD tương đương 103,8 tỷ đồng.

Căn cứ Báo cáo tài chính tại ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Công ty, nguồn vốn chủ sở hữu của dự án được lấy từ nguồn vốn chủ sở hữu hiện có còn lại của Công ty Thăng Long có thể dùng để đầu tư là 42,1 tỷ đồng. Với nhu cầu vốn đầu tư năm 2025 là 103,8 tỷ đồng thì Công ty còn thiếu 61,5 tỷ đồng. Công ty dự kiến bổ sung từ: tăng 15 tỷ đồng từ cổ

đồng hiện hữu + trích quỹ ĐTPT 48,3 tỷ đồng từ LNST chưa phân phối. Như vậy, đơn vị đủ nguồn vốn đối ứng để mua tàu.

Stt	Nội dung	Số tiền (triệu VNĐ)
I	Nguồn vốn CSH đến 31/12/2024 không bao gồm LNST chưa PP, trong đó:	259.499
1	Vốn điều lệ	231.232
2	Quỹ ĐTPT	28.267
II	Nguồn vốn CSH dùng để đầu tư đã sử dụng, trong đó:	217.299
1	Đầu tư vào công ty con và công ty LD, LK	1.000
2	Đầu tư TSCĐ (các tàu & tài sản):	216.299
	- Giá trị còn lại của TSCĐ 31/12/2024	519.076
	- Số dư nợ vay 31/12/2024	302.777
III	Vốn chủ sở hữu dùng để đầu tư không bao gồm LNST chưa PP đến 31/12/2024 còn có thể sử dụng (I-II):	42.199
IV	Nhu cầu đầu tư năm 2025 từ nguồn VCSH	103.750
V	Nguồn vốn CSH còn thiếu (III-IV)	61.551
VI	Nguồn vốn CSH dự kiến bổ sung năm 2025 từ:	63.300
1	Trích quỹ ĐTPT từ LNST chưa phân phối 31/12/2024	48.300
2	Tăng vốn từ CĐ hiện hữu (đã được phê duyệt)	15.000

3.4. Về nguồn vốn vay:

Đơn vị đã nhận được bản chào cho vay VNĐ tài trợ vốn tối đa 70%/giá mua tàu của các ngân hàng BIDV (là ngân hàng đã tài trợ tàu hàng rời PVT Gloria), MSB và Shinhan. Đối với ngân hàng VCB và TPbank chỉ tài trợ cho dự án đầu tư tàu hàng rời từ 50 - 55%/giá mua tàu. Và ngân hàng Shinhan chỉ tài trợ cho tàu treo cờ Việt Nam. Sau khi đánh giá sơ bộ chi phí vốn giữa các bản chào, đơn vị nhận thấy bản chào của ngân hàng BIDV – Chi nhánh NKKN (đính kèm thư chào số 379/BIDV.TTHN-KHDN1 ngày 11/3/2025) cạnh tranh nhất và có tính cam kết cao nhất trong việc thu xếp tín dụng.

Trong dự án này, để đảm bảo tính khả thi của dự án cũng như đảm bảo khả năng thu xếp vốn vay từ các tổ chức tín dụng, đơn vị xây dựng các thông số cơ bản để tính toán trong dự án như sau:

- Vốn vay bằng tiền VNĐ, được qui đổi ra đồng tiền của dự án là USD.
- Lãi suất cho vay của dự án: 7,5%/năm (USD) dựa trên cơ sở tính toán như dưới đây:
 - o Năm đầu cố định: 6,5%/năm (VNĐ);

- Từ năm thứ hai trở đi: Lãi suất cho vay = Lãi suất tiết kiệm dân cư kỳ hạn 24 tháng lãi trả sau + biên độ 2,2%. Thống kê lãi suất tiết kiệm dân cư kỳ hạn 24 tháng lãi trả sau trong 7 năm (2019-2025) bình quân là 6,0%/năm; LS cao nhất năm 2023 là 7,4%/năm và thấp nhất năm 2025 là 4,7%/năm. Đây là khoản vay dài hạn với thời gian vay dự kiến là 7 năm, do đó để đảm bảo an toàn Công ty sẽ dự phòng bằng việc lấy lãi suất cao nhất năm 2023 là 7,4% cộng thêm biến động 5%, như vậy LSCV từ năm thứ 2 trở đi được tính bằng $\{7,77\%/năm + biên độ (2,2\%)\} \approx 10\%/năm$ (VNĐ). Trên cơ sở dự kiến lãi suất vay VNĐ bình quân 10%/năm, biến động chênh lệch tỷ giá USD/VNĐ khoảng 1,5%/năm và tỷ giá Vietcombank bán USD ngày 11/3/2025 (25.650 VNĐ/USD), đơn vị tính toán và dự kiến chi phí sử dụng vốn vay từ VNĐ quy đổi sang USD dùng để tính toán hiệu quả của dự án mua tàu $\approx 7,5\%/năm$.

- Hạn mức vay tối đa: 70% giá mua tàu
- Thời hạn cho vay: tối đa 7 năm kể từ ngày giải ngân đầu tiên.
- Kỳ trả nợ và lãi dự kiến lựa chọn: 4 kỳ/năm;
- Tài sản đảm bảo: Thế chấp tài sản là con tàu đầu tư, nguồn thu từ việc khai thác con tàu.

Sau khi FS được HĐQT phê duyệt, đơn vị sẽ tiếp tục làm việc với các ngân hàng để có phương án tài trợ chính thức. Trên cơ sở đó, các thông số vay vốn sẽ được chính xác hóa để trình HĐQT xem xét lựa chọn ngân hàng thu xếp vốn tối ưu nhất cho dự án.

3.5. Khấu hao, giá trị thanh lý tàu, thuế thu nhập DN và suất chiết khấu:

a. Khấu hao: Trên cơ sở Thông tư 45/2013/TT-BTC ngày 25/04/2013 của Bộ Tài chính về hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định. Đối với tài sản khi mua đã qua sử dụng thì việc xác định thời gian khấu hao cần phải tính toán trên cơ sở tỷ lệ với giá bán của tài sản mới 100% hoặc giá bán của tài sản cùng loại tương đương và khung thời gian khấu hao do Bộ Tài chính ban hành. Thực tế việc xác định giá mua mới 100% hoặc giá của tài sản tương đương là rất hạn chế về nguồn thông tin dữ liệu và khó khăn vì chưa có hướng dẫn cụ thể. Theo đó, dự án xây dựng thời gian khấu hao tàu trên cơ sở kết hợp các yếu tố kỹ thuật và khai thác, đảm bảo tàu hoạt động có hiệu quả, cũng như không vượt quá tuổi thọ kỹ thuật được quy định tại Nghị định 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 của Chính phủ. Với tuổi tàu dự kiến mua trong FS thì thời gian khấu hao sẽ nằm trong khoảng từ 7 đến 12 năm. Khấu hao thực tế của dự án sẽ được cập nhật theo tuổi tàu, trong đó tàu được đầu tư đảm bảo tàu khai thác không quá 25 năm. Trong dự án này, công ty lựa chọn tàu khoảng 14 tuổi và khấu hao 10 năm, trong trường hợp mua được tàu dưới hoặc

trên 14 tuổi sẽ xem xét tăng/giảm thời gian khấu hao để đảm bảo tiêu chí không khấu hao dài hơn 15 năm.

b. Giá trị thanh lý tàu:

Theo số liệu thống kê trên, giá sắt thép thanh lý bình quân giai đoạn 10 năm từ năm 2015 - 2024 đối với size tàu Handysize là 429 USD/LDT.

Bình quân trong 10 năm : 2015 ~ 2024											
NĂM	Bình quân	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PAKISTAN	428	450	285	300	430	430	380	355	550	550	550
BANGLADESH	431	280	315	425	415	375	415	585	515	505	475
ẤN ĐỘ	427	282	290	430	420	365	405	565	530	510	475
B/Q 3 thị trường (10 năm)	429										

Để đảm bảo tính thận trọng trong xây dựng BCNCKT dự án đầu tư tàu, dự kiến giá sắt vụn thanh lý áp dụng cho dự án được tính với giá thanh lý bằng khoảng 95% giá bình quân giai đoạn 10 năm từ 2015 – 2024 tại thị trường Ấn Độ là 429 x 95% ~ 407 USD/LDT. Trọng lượng giãn nước tịnh (lightship displacement tonnage) của tàu hàng rời có trọng tải khoảng 38.000 DWT tương đương khoảng 8.800 LDT.

Giá trị thanh lý tàu: 8.800 LDT x 407 USD/LDT = 3.581.600 USD

c. Thuế thu nhập doanh nghiệp: 20%/năm.

d. Suất chiết khấu và CLTG của dự án:

- Phần vốn chủ sở hữu đầu tư có lãi suất kỳ vọng khoảng 10%/năm;
- Phần vốn vay từ ngân hàng có chi phí sử dụng vốn ước khoảng 7,5%/năm;
- Thuế suất thuế TNDN hiện hành là 20%;
- Hệ số rủi ro đối với lĩnh vực vận chuyển và tàng trữ dầu khí: 1%;

Suất chiết khấu của dự án được tính như sau:

Stt	Vốn đầu tư	13.250.000	Lãi suất
1	Vốn chủ sở hữu	4.150.000	10,00%
2	Vốn vay	9.100.000	7,50%
$WACC = [(VCSH/VĐT) \times LS \text{ kỳ vọng}] + [(Vốn vay/VĐT) \times LS \text{ vay}] \times (1 - \text{Thuế TNDN})$			7,25%

+ Hệ số rủi ro tính cho dự án trong lĩnh vực vận chuyển

1,00%

+ Hệ số rủi ro khác (nếu có)

$$IRR_{min} = WACC + \text{Hệ số rủi ro}$$

8,25%

3.6. Ngân sách hoạt động của tàu (năm thứ 1):

Stt	Hạng mục	Ngân sách (USD)	
		Năm	Ngày
OPEX		1.461.620	4.004
1	Chi phí thuyền viên	570.932	1.564
2	Chi phí vật tư, phụ tùng, sửa chữa, kiểm định	340.000	932
3	Chi phí dầu nhờn	120.000	329
4	Chi phí sửa chữa lớn (Docking IS or SS)	225.818	619
5	Chi phí bảo hiểm	149.870	411
6	Chi phí thiết bị an toàn, bảo hộ, ấn phẩm, thông tin	55.000	151
CAPEX :		1.970.704	5.399
1	Chi phí khấu hao	1.325.000	3.630
2	Chi phí lãi vay	645.704	1.769
Chi phí quản lý phân bổ		120.000	329
FIXCOST		3.552.324	9.732

Chi phí hoạt động của dự án (Opex): Chi phí hoạt động Opex tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT được xây dựng trên cơ sở tham khảo thực tế chi phí opex của các tàu cùng chủng loại. Ngoài ra, trong việc tính toán HQKT của phương án để đảm bảo tính an toàn của dự án, chi phí Opex tăng 1% mỗi năm (so với năm trước).

Đối với chi phí sửa chữa lớn định kỳ (docking): dự án xác định chi phí được phân bổ sau mỗi kỳ tàu lên dock và định kỳ tiến hành thực hiện sửa chữa là 2,5 năm/lần. Dựa trên thực tế chi phí docking đội tàu của đơn vị, dự án xây dựng dòng tiền chi ra phục vụ cho việc sửa chữa lớn được tính vào các năm lên dock của dự án, trong đó chi phí dock đặc biệt 800.000 USD/kỳ và dock trung gian 400.000 USD/kỳ, tương tự chi phí opex thì chi phí dock cũng tăng 1% hàng năm. Trong dự án, tính thêm chi phí bunker cho các ngày dừng sửa chữa. Ngoài ra, đối với những tàu phát sinh chi phí lên dock ngay sau khi mua thì chi phí này sẽ được phân bổ không quá 2,5 năm và tính vào chi phí sản xuất kinh doanh.

Chi phí vốn (Capex) của tàu được tính toán dựa trên thời gian khấu hao là 10 năm, thời gian vay 7 năm, lãi vay 7,5%/năm với 4 kỳ trả nợ trong 1 năm.

CHƯƠNG IV

PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC & HIỆU QUẢ DỰ ÁN

4.1. Phương án khai thác:

Trên cơ sở phân tích thị trường thì các phương án khai thác tàu có thể thực hiện như cho thuê định hạn trên thị trường quốc tế để đảm bảo tính ổn định của dự án, hoặc trong thời gian chưa tìm kiếm được hợp đồng cho thuê định hạn có thể khai thác tàu theo hình thức Spot.

4.2. Hiệu quả kinh tế của dự án:

4.2.1. Thông số đầu vào:

- Doanh thu hàng năm của dự án sẽ được tính toán trên các biến số sau:
 - o Số ngày khai thác tàu trong năm.
 - o Giá cước cho thuê TCE/ngày.

$$\text{Doanh thu năm} = \text{Giá cước TCE/ngày} \times \text{Số ngày khai thác/năm}$$

- Giá cước khai thác:

Theo cập nhật báo cáo, thống kê của các Công ty môi giới hàng đầu như Clarksons Research, Fearnleys, Maritime Analytics, Arrow Shipbroking ... thị trường hàng rời giảm từ cuối năm 2024 về mức tương đương giá cước bình quân năm 2023 và hiện nay giữ ở mức 12.000 -12.500 USD/ngày.

Với thời điểm dự kiến đầu tư trong quý 2-3/2025 và thời gian khai thác khoảng 11 năm. Trên cơ sở giá cước TC kỳ hạn 1 năm và 3 năm (theo thống kê của Claksons số 1664 ngày 07/03/2025). Do giá cước tàu hàng rời có biên độ biến động lớn, để giá cước bình quân tương đối phù hợp thì đơn vị xem xét tính giá cước bình quân 10 năm giai đoạn 2015-2024, giá cước TC của dự án được xây dựng như sau:

- Giá cước TC cho thuê năm đầu tiên: lấy bằng 90% giá cước TC kỳ hạn 1 năm theo thống kê của Claksons ngày 07/03/2025 là 12.000 USD/ngày: $90\% \times 12.000 = 10.800$ USD/ngày.
- Giá cước TC cho thuê năm thứ 2 -3: lấy bằng 90% giá cước TC kỳ hạn 3 năm theo thống kê của Claksons ngày 07/03/2025 là 12.500 USD/ngày: $90\% \times 12.500 = 11.250$ USD/ngày.
- Giá cho thuê từ năm thứ 4 – dưới 21 tuổi: Lấy bằng 90% giá TC bình quân 10 năm (2015-2024): $90\% \times 11.690$ USD/ngày = 10.521 USD/ngày.

➤ Giá cho thuê khi tàu 21 - 25 tuổi: Lấy bằng 85% giá TC bình quân 10 năm (2015-2024): $85\% \times 11.690 \text{ USD/ngày} \approx 9.937 \text{ USD/ngày}$.

+ Doanh thu ngày tàu - TCE: là phần doanh thu sau khi đã trừ đi các khoản chi phí khai thác liên quan như: chi phí môi giới, chi phí nước ngọt, các chi phí phát sinh (nhiên liệu, cảng phí...) trong thời gian tàu không khai thác.

Số ngày khai thác: Trên cơ sở đội tàu hàng rời Handysize của đơn vị đang khai thác, số ngày khai thác tàu trong năm tính bằng 365 ngày trừ đi thời gian sửa chữa bảo dưỡng trong năm và thời gian dừng thương mại/kỹ thuật, với tàu ≤ 15 tuổi: offhire 10 ngày/năm; tàu từ 16 - 20 tuổi: offhire 15 ngày/năm; tàu từ 21 - 25 tuổi: offhire 20 ngày/năm; ngày offhire điều chỉnh đối với năm tàu lên dock sửa chữa là: 5 ngày. Thời gian sửa chữa dock dự kiến là 25 ngày/lần.

4.2.2. Hiệu quả kinh tế của dự án như sau:

Tổng mức đầu tư	USD	13.250.000
Giá mua tàu	USD	13.000.000
Suất sinh lời nội tại dự án (IRR)	%	8,34%
Hiện giá dòng ngân lưu thuần dự án (NPV)	USD	62.560
Suất sinh lời của chủ đầu tư (ROE)	% năm	9,49%
Hiện giá dòng ngân lưu thuần chủ đầu tư (NPV)	USD	470.494

4.3. Đánh giá rủi ro

4.3.1. Phương án cho thuê TC:

Căn cứ nhu cầu vận tải tàu chở hàng rời handysize tại thị trường quốc tế và nội địa, việc khai thác tàu hàng rời handysize trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT dự kiến đầu tư theo phương án cho thuê định hạn trên thị trường quốc tế sẽ đảm bảo tính ổn định của dự án. Giá cước thuê TC được dựa tính trên cơ sở giá cước hiện nay và TC bình quân 10 năm đồng thời có dự phòng theo tỷ lệ như phân tích xây dựng giá cước TC tại mục 4.2.1 của Báo cáo nghiên cứu khả thi.

4.3.2. Về Chi phí Opex

Những rủi ro liên quan đến chi phí Opex đã được tính toán tăng 1% cho mỗi năm.

4.3.3. Về dòng tiền trả nợ

Đơn vị đã nhận diện được rủi ro về dòng tiền trả nợ ở năm thứ 1 của dự án do năm này lên dock. Đơn vị đánh giá số tiền không phải quá lớn, do đó đơn vị có thể cân đối được bằng cách vay vốn lưu động hoặc sử dụng từ các nguồn khác.

CHƯƠNG V

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở kết quả của việc phân tích thị trường và các thông số đầu vào của Dự án tại thời điểm hiện tại, dự án mua tàu hàng rời handysize có trọng tải khoảng 32.000 - 40.000 DWT, khoảng 14 tuổi có tính khả thi và đảm bảo hiệu quả kinh tế, góp phần tăng doanh thu và lợi nhuận cho Công ty Thăng Long.

Người đại diện PVTrans tại Công ty Thăng Long kính trình Tổng công ty PVTrans xem xét phê duyệt chấp thuận Chủ trương đầu tư mua tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT theo các nội dung chính như sau:

- Loại tàu: Tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 32.000 – 40.000 DWT.
- Nơi đóng tàu: Nhật Bản/Hàn Quốc/Châu Âu
- Tuổi tàu: Phù hợp với qui định tại 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 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/07/2020 của Chính phủ quy định v/v đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
- Cờ tàu: Tàu dự kiến treo cờ nước ngoài.
- Thị trường mục tiêu: Sau khi đầu tư tàu sẽ tập trung khai thác tuyến quốc tế.
- Tổng mức đầu tư: Không vượt quá 13.250.000 USD (đã bao gồm giá mua tàu, các khoản phí, chi phí khảo sát/giám định/giao nhận tàu, chi phí tài chính, thu xếp vốn, kiểm toán dự án đầu tư và các chi phí dự phòng khác (nếu có)).
- Cơ cấu nguồn vốn đầu tư: Vốn vay không vượt quá 70% giá trị mua tàu, còn lại từ nguồn vốn chủ sở hữu.
- Thời gian triển khai: dự kiến trong năm 2025.
- Hiệu quả kinh tế của dự án: không thấp hơn:
 - + NPV dự án: 62.560 USD
 - + IRR dự án: 8,34%
 - + NPV chủ đầu tư: 470.494 USD
 - + ROE chủ đầu tư: 9,49%

Trân trọng kính trình./.