CÔNG TY CP VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số.: 362/PĐV – CBTT V/v CBTT Nghị quyết số 38/NQ-PĐV-HĐQT ngày 15/10/2026	Tp.HCM, ngày 15 tháng 10 năm 2026

CÔNG BỐ THÔNG TIN

Kính gửi:
- **Uỷ ban Chứng khoán Nhà nước**
- **Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh**
- **Quý Cổ đông**

1. Tên tổ chức: Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt

- Mã chứng khoán: PDV
- Địa chỉ: Lầu 8, Cao ốc Citilight, số 45 Võ Thị Sáu, Phường Tân Định, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam
- Điện thoại liên hệ.: (028) 62911 281 Fax: (028) 62911 280
- E-mail: info@pvtlogistics.vn

2. Nội dung thông tin công bố:

Ngày 15/10/2026, Công ty cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt (PVT Logistics) ban hành **Nghị quyết số 38/NQ-PĐV-HĐQT ngày 15/10/2026 về việc Chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án đầu tư mua tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000 – 26.000 DWT hoặc tàu hàng rời trọng tải khoảng 55.000 –75.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC/HR-07/25)** của Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt

3. Thông tin này đã được công bố trên trang thông tin điện tử của Công ty vào ngày 15/10/2026 tại đường dẫn: *https://pvtlogistics.vn.*

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

Nơi nhận:
- Như trên;
- HĐQT, Ban KS;
- Lưu: VT, TCKTKH, TH (1b).

ĐẠI DIỆN TỔ CHỨC
GIÁM ĐỐC

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT
PDV
PVT LOGISTICS
MST: 0304934163

Lê Trúc Lâm

CÔNG TY C° PHЫN V¥N T¶I VÀ TI£P V¥N PHh ч NG ņÔNG VI˙ T

Digitally signed by CÔNG TY C° PHЫN V¥N T¶I VÀ TI£P V¥N PHh ч NG ņÔNG VI˙ T
DN: cn=CÔNG TY C° PHЫN V¥N T¶I VÀ TI£P V¥N PHh ч NG ņÔNG VI˙ T c=VN l=TPHCM e=ACCOUNTING@PVTLOGISTICS.VN
Reason: I am the author of this document
Location:
Date: 2026-10-15 10:37+07:00

CÔNG TY CP VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 38 /NQ-PĐV-HĐQT	*Tp.Hồ Chí Minh, ngày 15 tháng 10 năm 2026*

NGHỊ QUYẾT

V/v Chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án đầu tư mua tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000 – 26.000 DWT hoặc tàu hàng rời trọng tải khoảng 55.000 –75.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC/HR-07/25) của Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt.

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT

- *Căn cứ Điều lệ Công ty Cổ phần Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt;*
- *Căn cứ Quy chế về nguyên tắc làm việc và mối quan hệ công tác của HĐQT với Ban Điều hành và các tổ chức trong Công ty;*
- *Căn cứ Nghị quyết số 01-2026/NQ-PĐV-ĐHĐCĐ ngày 25/6/2026 của Đại hội đồng cổ đông (ĐHĐCĐ) Công ty CP Vận tải và Tiếp vận Phương Đông Việt thông qua nội dung kế hoạch sản xuất kinh doanh và đầu tư năm 2026;*
- *Xét Tờ trình số 40/TTr-GĐ ngày 02/10/2026 của Giám đốc Công ty về việc chấp thuận Báo cáo Dự án đầu tư mua tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000 – 26.000 DWT hoặc tàu hàng rời trọng tải khoảng 55.000 – 75.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC/HR-07/25) và trình ĐHĐCĐ chấp thuận thông qua Dự án đầu tư mua tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000 – 26.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC-08/26);*
- *Căn cứ Biên bản họp số 25/BB-PĐV-HĐQT ngày 06/10/2026 của HĐQT Công ty.*

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án đầu tư mua tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000 – 26.000 DWT hoặc tàu hàng rời trọng tải khoảng 55.000 –75.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC/HR-07/25) một số nội dung chính như sau:

1. Các yêu cầu kỹ thuật cơ bản:

- Loại tàu và trọng tải: (i) Tàu chở dầu/hóa chất hầm hàng thép không gỉ (Stainless steel) trọng tải khoảng 19.000–26.000 DWT ; hoặc (ii) Tàu chở hàng rời có cẩu trọng tải khoảng 55.000–75.000 DWT.
- Tuổi tàu: Phù hợp với quy 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, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 và Nghị định số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025.
- Nơi đóng tàu dầu/ hóa chất: Nhật Bản/Hàn Quốc.
- Nơi đóng tàu hàng rời: Nhật Bản/Hàn Quốc/các nhà máy của Nhật Bản, Hàn Quốc đặt tại Trung Quốc hoặc Đông Nam Á.
- Đăng kiểm (Class): IACS.

2. Tổng mức đầu tư dự án (đã bao gồm giá mua tàu, các loại thuế, phí, chi phí khảo sát, giám định tàu và giao nhận tàu, kiểm toán quyết toán dự án, chi phí tài chính và chi phí dự phòng khác (nếu có)) không vượt quá: 29.000.000 USD;

3. Hiệu quả kinh tế của dự án:

- Đối với tàu chở dầu/hoá chất trọng tải 19.000-26.000 DWT, chỉ số hiệu quả của dự án: IRR không thấp hơn 8,04%; NPV >0;
- Đối với tàu chở hàng rời trọng tải 55.000-75.000 DWT, chỉ số hiệu quả của dự án: IRR không thấp hơn 8,02%; NPV >0;

4. Nguồn vốn: Vốn vay: Không quá 70% giá mua tàu; còn lại sử dụng vốn Chủ sở hữu và/hoặc các nguồn vốn khả dụng khác.

5. Thời gian triển khai: Dự kiến từ Quý 4 năm 2026 cho đến khi hoàn thành.

Điều 2: Giao cho Giám đốc Công ty theo dõi, đánh giá tình hình thị trường để xác định thời điểm đầu tư phù hợp; đồng thời, rà soát, cập nhật Dự án đầu tư trước khi thực hiện, đảm bảo hiệu quả kinh tế, tính khả thi, kiểm soát rủi ro và tuân thủ các quy định của pháp luật, quy định của Công ty.

Điều 3. Nghị Quyết này có hiệu lực kể từ ngày ký. Các thành viên Hội đồng quản trị, thành viên Ban Kiểm soát, Ban Giám đốc và các Phòng chức năng/bộ phận có liên quan của Công ty chịu trách nhiệm thi hành Nghị quyết này.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH HĐQT

Hồ Sĩ Thuận

Nơi nhận:
- Như điều 3;
- Lưu: VT, TH (2b).

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ
CÔNG TY CP VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT
(PVT LOGISTICS)

PVT LOGISTICS

DỰ ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU CHỞ DẦU/HOÁ CHẤT TRỌNG TẢI KHOẢNG 19.000 - 26.000 DWT

MÃ SỐ DỰ ÁN: PDV-HC-07/25

TP. Hồ Chí Minh, tháng 10/2026

I. NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

1.1. Thị trường vận tải dầu/hoá chất quốc tế:

Theo dự báo của Clarksons Research, khối lượng luân chuyển hóa chất bằng đường biển toàn cầu năm 2026 dự kiến giảm khoảng 4-5% so với năm 2025 chủ yếu do xung đột khu vực Trung đông từ cuối tháng 2/2026. Tuy nhiên, theo dự báo của Clarkson tháng 7/2026 thì thị trường được kỳ vọng sẽ phục hồi trong năm 2027 với mức tăng trưởng khoảng 5% so với năm 2026.

Bên cạnh đó, căng thẳng địa chính trị giữa Nga và các nước phương Tây được dự báo vẫn tiếp diễn, làm gia tăng rủi ro thiếu hụt nguồn cung khí đốt tại châu Âu, ảnh hưởng đến hoạt động của các nhà máy hóa chất sử dụng khí tự nhiên làm nguyên liệu sản xuất hydro và amoniac. Đồng thời, xung đột giữa Mỹ, Israel và Iran cùng những bất ổn an ninh tại khu vực Trung Đông đã làm gián đoạn hoạt động sản xuất và xuất khẩu hóa chất, đặc biệt tại các quốc gia vùng Vịnh – khu vực cung ứng nguyên liệu hóa dầu quan trọng cho châu Á. Vì vậy nguồn cung hóa chất từ Trung đông sang thị trường châu Á suy giảm mạnh, buộc các nhà nhập khẩu phải đa dạng hóa nguồn cung từ các khu vực khác, kéo theo gia tăng nhu cầu vận chuyển hóa chất bằng đường biển trên các tuyến vận tải dài hơn. Ngay cả khi xung đột Trung đông chấm dứt thì nhiều nhà máy lọc hóa dầu khu vực này cũng cần thời gian theo ước tính 1- 2 năm để sửa chữa, khôi phục lại được công suất như trước xung đột.

Theo báo cáo Chemical Tanker Market Outlook của Fearnleys, thị trường vận tải hóa chất thế giới trong giai đoạn 2026-2030 vẫn duy trì triển vọng tích cực trong trung và dài hạn, mặc dù năm 2026 được dự báo là năm điều chỉnh giảm do ảnh hưởng của các yếu tế địa chính trị và gián đoạn chuỗi cung ứng.

Về cầu vận tải, Fearnleys dự báo khối lượng vận chuyển hóa chất bằng đường biển (seaborne chemical trade) sẽ giảm khoảng 4,6% trong năm 2026 do tác động của tình hình tại eo biển Hormuz. Đồng thời, nhu cầu vận tải tính theo tonne-mile cũng dự kiến giảm khoảng 5,5% trong năm 2026 khi lưu lượng hàng hóa từ khu vực Trung Đông bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, từ năm 2027, khi các tuyến thương mại dần ổn định, khối lượng vận chuyển hóa chất được dự báo sẽ phục hồi với mức tăng khoảng 5,6%, trong khi tonne-mile demand tăng khoảng 5,8%, phản ánh sự cải thiện của thương mại hóa chất toàn cầu.

Trong dài hạn, Fearnleys dự báo nhu cầu vận tải hóa chất tính theo tonne-mile sẽ tăng trưởng bình quân khoảng 2%/năm trong giai đoạn 2025–2031. Động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ sự gia tăng nhu cầu hóa chất tại khu vực châu Á, quá trình dịch chuyển công suất sản xuất hóa chất sang Trung Đông và châu Á, cùng với xu hướng vận chuyển trên các tuyến đường dài hơn, làm gia tăng nhu cầu sử dụng đội tàu hóa chất.

Xét theo cơ cấu hàng hóa, hóa chất hữu cơ (Organics) tiếp tục chiếm tỷ trọng lớn nhất trong thương mại vận tải hóa chất đường biển, tiếp theo là dầu thực vật (Vegetable Oils), hóa chất vô cơ (Inorganics) và các sản phẩm hóa chất khác. Đây là những nhóm hàng được dự báo sẽ tiếp tục đóng vai trò là động lực chính của thị trường trong giai đoạn tới.

Nhìn chung, mặc dù thị trường vận tải hóa chất năm 2026 chịu tác động tiêu cực từ các yếu tố địa chính trị, triển vọng trung và dài hạn vẫn được đánh giá tích cực nhờ tăng trưởng ổn định của thương mại hóa chất toàn cầu, nhu cầu vận tải theo tonne-mile duy trì xu hướng tăng và sự phục hồi của thị trường từ năm 2027. Điều này tạo nền tảng thuận lợi cho hoạt động khai thác đội tàu hóa chất trong giai đoạn 2027–2030.

Theo báo cáo của các Nhà môi giới hàng đầu như Clarksons Reseach, Maersk Broker thì thị trường vận chuyển hóa chất quốc tế được đánh giá là tương đối đặc thù, ít có sự biến động hơn so với các thị trường vận chuyển các loại hàng hóa khác như dầu thô, LPG, LNG và hàng rời. Do các loại hóa chất là mặt hàng chuyên biệt dành cho công nghiệp, cùng với kiểu thiết kế tàu mang tính đặc chủng chuyên dùng, có thể kết hợp vận chuyển đa dạng nhiều loại hàng hóa, nên trên thực tế thị trường vận chuyển dầu sản phẩm/hóa chất vẫn duy trì được sự ổn định nhất định, đặc biệt đối với các tàu có trọng tải khoảng 20.000 DWT. Ngoài ra, trong phân khúc tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất thì giá cước vận chuyển hóa chất cũng luôn ở mức cao và ổn định hơn so với vận chuyển dầu sản phẩm.

Đối với thị trường khai thác chuyến (Spot), do là dạng tàu dầu/hóa chất nên có nhiều sự lựa chọn mặt hàng chuyên chở. Từ khu vực Trung Đông, một trong những trung tâm dầu khí của thế giới, luôn có nhu cầu thuê tàu vận chuyển các lô hàng dầu sản phẩm (clean petroleum product) kết hợp hóa chất (chemical) như Paraxylene/ Orthoxylene/ Methanol/ Ethanol/ Benzen/ MTBE/ Base Oil… chạy theo chuyến khối lượng khoảng 20.000 tấn trong nội bộ khu vực hoặc xuất đi Biển Đỏ (Red Sea), Đông Phi (East Africa). Đối với tuyến hàng hóa chất xuất từ Vùng Vịnh về phía Đông (Ấn Độ/Đông Nam Á) thì chiều ngược lại luôn có các mặt hàng để đưa tàu ngược trở lại như dầu cọ (palm) từ Indonesia, hoặc dầu sản phẩm từ Singapore/Thailand đi Ấn Độ/Maldives. Ngoài ra, nhu cầu vận chuyển hóa chất từ Mỹ đi Châu Âu và Châu Á đã tăng mạnh trong thời gian vừa qua.

Đối với thị trường cho thuê định hạn (T/C): Theo số liệu thống kê của Clarksons Research tại thời điểm tháng 09/2026, giá cước cho thuê định hạn trên thị trường quốc tế đối với tàu dưới 20.000 DWT loại hầm hàng stainless steel (thời hạn 01 năm) là 18.000 USD/ngày, tương đương TC bình quân 05 năm giai đoạn 2022-2026 là 18.323 USD/ngày và cao hơn khoảng 14 % so với bình quân giai đoạn 2017 – 2026) là 15.736 USD/ngày.

Theo dự báo của môi giới MB Shipbrokers, mức cước TC giai đoạn năm 2027-2030 khoảng 18.000 USD/ngày.

Theo đánh giá của Womar, dự báo TCE tàu hoá chất 20.000 DWT năm 2027-2028 là 20.000 USD/ngày và 2029 là 21.000 USD/ngày.

Đối với tàu trẻ, loại tiết kiệm nhiên liệu (Eco), giá cước thuê TC cao hơn khoảng 7-10%.

1.2. Thị trường vận tải dầu/hoá chất trong nước:

Thị trường vận tải xăng dầu và hóa chất trong nước tiếp tục tập trung chủ yếu vào hoạt động phân phối sản phẩm của Nhà máy Lọc dầu Dung Quất và Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn, hai cơ sở hiện cung cấp khoảng 70-80% nhu cầu xăng dầu trong nước. Sản lượng ổn định của hai nhà máy đã và đang tạo nguồn hàng vận chuyển thường xuyên cho đội tàu dầu sản phẩm và tàu hóa chất của PVTrans.

Nhà máy Lọc dầu Dung Quất hiện vận hành ổn định với công suất thiết kế 148.000 thùng/ngày (khoảng 6,5 triệu tấn dầu thô/năm), trong thực tế thường xuyên vận hành trên 120% công suất thiết kế. Dự án nâng cấp và mở rộng Nhà máy Lọc dầu Dung Quất đã chính thức bước vào giai đoạn triển khai trong năm 2026, nâng công suất lên khoảng 171.000 thùng/ngày (tương đương khoảng 8,5 triệu tấn/năm) và mở rộng danh mục sản phẩm hóa dầu có giá trị gia tăng cao. Dự án dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2028, tạo thêm nguồn hàng vận chuyển xăng dầu và hóa chất trong những năm tới.

Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn tiếp tục vận hành ổn định với công suất khoảng 10 triệu tấn dầu thô/năm. Mặc dù chịu ảnh hưởng bởi biến động nguồn cung dầu thô từ Trung Đông trong bối cảnh xung đột khu vực và rủi ro tại eo biển Hormuz, nhà máy đã chủ động đa dạng hóa nguồn dầu thô và duy trì hoạt động ở công suất tối ưu nhằm đảm bảo nguồn cung cho thị trường trong nước.

Ngoài nhu cầu phân phối xăng dầu truyền thống, xu hướng mở rộng sản xuất hóa dầu, hóa chất cơ bản và hóa chất chuyên dụng của các nhà máy trong nước sẽ làm gia tăng nhu cầu vận chuyển các loại hóa chất lỏng giữa nhà máy, kho trung chuyển và khách hàng công nghiệp. Đồng thời, các doanh nghiệp hóa chất tại khu vực Đông Nam Bộ và miền Bắc tiếp tục gia tăng nhập khẩu nguyên liệu phục vụ các ngành nhựa, điện tử, dệt nhuộm và công nghiệp chế biến.

Bên cạnh đó, xung đột tại Trung Đông, đặc biệt giữa Iran và Israel, đã làm gia tăng rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng hóa dầu của khu vực Vùng Vịnh - nguồn cung nguyên liệu quan trọng cho thị trường châu Á. Điều này thúc đẩy các doanh nghiệp trong nước đa dạng hóa nguồn nhập khẩu từ Đông Bắc Á, Đông Nam Á và các khu vực khác, làm gia tăng nhu cầu vận chuyển hóa chất đường biển cả trên tuyến nội địa và quốc tế.

Trong bối cảnh đó, nhu cầu đối với tàu IMO II/III có khả năng vận chuyển linh hoạt cả dầu sản phẩm và hóa chất ngày càng tăng. Đồng thời, xu hướng tối ưu chi phí logistics khiến các chủ hàng ưu tiên sử dụng tàu có dung tích lớn hơn (khoảng 13.000-20.000 DWT) thay cho các tàu cỡ nhỏ dưới 10.000 m^3. Đây là phân khúc phù hợp với chiến lược phát triển đội tàu hóa chất của PVT Logistics, góp phần nâng cao khả năng khai thác hiệu quả cả thị trường nội địa và khu vực.

1.3. Thị trường mua bán tàu:

Theo báo cáo nghiên cứu của MB Shipbrokers (2026), phân khúc tàu chở hóa chất bằng thép không gỉ (Stainless Steel - IMO II) từ 19.000-26.000 DWT tiếp tục là phân khúc được các chủ tàu và các hãng dầu khí quan tâm do nhu cầu vận chuyển hóa chất có giá trị cao và yêu cầu kỹ thuật khắt khe.

Đối với phân khúc 20.000 DWT, số lượng tàu đặt đóng mới còn hạn chế, orderbook chỉ có 20 tàu chiếm 5% đội tàu hiện hữu (391 tàu đang khai thác) , phản ánh nguồn cung mới được kiểm soát ở mức thấp. Trong khi đó, phân khúc 25.000 DWT hiện có 141 tàu đang khai thác và 73 tàu trong sổ đặt đóng (orderbook), tương đương khoảng 52% quy mô đội tàu hiện hữu. Theo MB Shipbrokers, phần lớn số tàu đóng mới này sẽ được bàn giao trong giai đoạn 2026–2029, với khoảng 37 tàu dự kiến giao trong năm 2026, khoảng 30 tàu trong năm 2027, khoảng 17 tàu trong năm 2028 và khoảng 25 tàu trong năm 2029. Đồng thời, thị trường cũng dự báo lượng tàu được loại bỏ (scrapping/sales for demolition) ngày càng tăng khi nhiều tàu cũ không còn đáp ứng yêu cầu khai thác, qua đó làm giảm mức tăng trưởng nguồn cung thực tế.

Về cơ cấu tuổi tàu loại 20.000 DWT, khoảng 35% đội tàu hiện nay đã trên 20 năm tuổi, trong khi chỉ khoảng 33% đội tàu dưới 10 năm tuổi. Cơ cấu này phản ánh quá trình già hóa của đội tàu hóa chất thế giới và tạo động lực cho nhu cầu thay thế tàu trong trung và dài hạn, đặc biệt đối với các tàu đáp ứng tiêu chuẩn IMO II bằng thép không gỉ phục vụ vận chuyển hóa chất có giá trị cao.

Với xu hướng hồi phục của thị trường vận tải, nhu cầu vận chuyển hàng hóa chất dự báo tiếp tục tăng, độ tuổi bình quân của đội tàu hiện hữu ở mức cao nhất trong lịch sử nên dự báo lượng cung tàu mới ra thị trường chỉ bù đắp được lượng tàu cũ phá dỡ trong 3 năm tới. Do đó giá cước tàu hóa chất được dự báo tiếp tục ổn định trong thời gian tới. Như vậy đây là thời điểm thích hợp để các chủ tàu xem xét việc đầu tư tàu.

1.4. Sự cần thiết phải đầu tư:

Căn cứ thị trường tàu dầu/hóa chất hiện nay Công ty đang khai thác, nhu cầu vận tải dầu sản phẩm và hóa chất nhập khẩu, quốc tế đang tăng mạnh, mở ra cơ hội lớn cho Công ty PVT Logistics mở rộng hoạt động và gia tăng thị phần dịch vụ vận tải dầu khí. Trong bối cảnh đó, việc đầu tư tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) có trọng tải từ 19.000 – 26.000 DWT là hoàn toàn phù hợp với chiến lược phát triển dài hạn của Công ty.

Phân khúc tàu này hiện được ưa chuộng trên thị trường quốc tế nhờ tính linh hoạt trong khai thác và lịch trình, giá thuê ổn định ở mức cao, và được dự báo tiếp tục tăng trong những năm tới. Đồng thời, thị trường mua bán tàu biển đang sôi động trở lại, giá tàu ở mức hợp lý, trong khi nguồn cung tàu mới hạn chế, tạo điều kiện thuận lợi để Công ty tận dụng thời cơ đầu tư hiệu quả.

Việc đầu tư tàu trong giai đoạn hiện nay sẽ giúp PVT Logistics tái cấu trúc và trẻ hóa đội tàu, đa dạng hóa chủng loại và quy mô trọng tải, qua đó đáp ứng tốt hơn nhu cầu khách hàng trong nước và quốc tế. Ngoài ra, với năng lực và kinh nghiệm khai thác của đội ngũ hiện có, Công ty hoàn toàn có thể tiếp nhận, vận hành hiệu quả các tàu mới, tối ưu chi phí quản lý và nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu.

Tóm lại, trong bối cảnh thị trường vận tải biển phục hồi mạnh, giá cước duy trì ở mức cao và cơ hội đầu tư thuận lợi, việc PVT Logistics tập trung đầu tư đội tàu chở dầu/hóa chất (IMO2) trọng tải 19.000–26.000 DWT là cần thiết và chiến lược, nhằm tăng cường năng lực vận tải, nâng cao hiệu quả khai thác và tối đa hóa lợi ích cho cổ đông trong giai đoạn 2026-2027.

II. ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN

Qua tổng hợp các tàu cụ thể đang được chào bán trên thị trường, loại tàu có đặc tính kỹ thuật sau đây được xem xét lựa chọn:

STT	Nội dung	Thông số
1	Nơi đóng	Nhật Bản/Hàn Quốc
2	Tuổi tàu	Phù hợp với quy định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển hoặc các quy định sửa đổi, bổ sung của Chính phủ.
3	Loại tàu	SBT/IGS/IMO II (Oil/Chemical tanker)
4	Đăng kiểm	IACS

Không đánh giá lựa chọn mua những Tàu/Chủ tàu nằm trong danh sách cấm vận (Sanction list) của Chính phủ Việt Nam, Anh, Mỹ, EU và/hoặc Liên hợp quốc và/hoặc không được các IG Club chấp nhận làm thành viên (Member).

Không đánh giá lựa chọn mua các tàu có sự cố lặp lại nghiêm trọng liên quan đến hệ thống máy chính, hộp số, máy đèn, hệ trục, hệ thống làm hàng, hoặc có lịch sử đâm va, mắc cạn, cháy nổ hoặc hư hỏng cấu trúc thân vỏ tàu, két hàng, két ballast.

III. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ

3.1. Tổng mức đầu tư (TMĐT)

PVT Logistics dự kiến lựa chọn size tàu chở dầu/hoá chất trọng tải khoảng 19.000-26.000 DWT, trong đó lấy tàu khoảng 19.000 DWT làm cơ sở tính toán.

Chi tiết các hạng mục cụ thể như sau:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	THÀNH TIỀN
1	Giá mua tàu	USD	28.800.000
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, ...) và chi phí dự phòng khác (nếu có).	USD	200.000
TỔNG MỨC ĐẦU TƯ		**USD**	**29.000.000**

3.2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	THÀNH TIỀN
1	Tổng mức đầu tư	USD	29.000.000
2	Vốn vay ngân hàng (đến khoảng 70% giá mua tàu)	USD	20.160.000
3	Vốn chủ sở hữu = (1) - (2)	USD	8.840.000

3.3. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

PVT Logistics dự kiến phát hành cổ phiếu ra công chúng để tăng vốn điều lệ thêm 570 tỷ đồng, trong đó nguồn vốn huy động được sử dụng để đầu tư phát triển đội tàu. Đối với dự án đầu tư tàu dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000–26.000 DWT (PDV-HC-07/25), Công ty dự kiến sử dụng nguồn vốn chủ sở hữu từ đợt tăng vốn điều lệ kết hợp với vốn vay để tài trợ cho dự án. Cơ cấu vốn cụ thể sẽ được cân đối trên cơ sở tổng mức đầu tư, nguồn vốn huy động thực tế và điều kiện tín dụng tại thời điểm triển khai, đảm bảo hiệu quả đầu tư và an toàn tài chính của Công ty.

3.4. Về nguồn vốn vay:

- Dự kiến sẽ vay ngân hàng đến khoảng 70% trên giá mua tàu.
- Thời hạn vay là vay dài hạn với thời gian vay khoảng 7 năm.

IV. PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC VÀ HIỆU QUẢ DỰ ÁN:

4.1. Phương án khai thác:

- Khai thác tuyến quốc tế thông qua Pool, cho thuê định hạn (TC) hoặc thị trường chuyến (Spot).

4.2. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế của Dự án:

Kết quả tính toán các chỉ tiêu hiệu quả tài chính của phương án trong bảng sau:

STT	Nội dung	ĐVT	Giá trị
1	Suất thu lợi nội tại dự án ($IRR_{dự\ án}$)	%	8,04
2	Hiện giá dòng ngân lưu thuần dự án ($NPV_{dự\ án}$)	USD	589.459
3	Tỷ suất sinh lợi của chủ đầu tư ($ROE_{chủ\ đầu\ tư}$)	%	10,29
4	Hiện giá dòng ngân lưu thuần chủ đầu tư ($NPV_{chủ\ đầu\ tư}$)	USD	224.891

Ghi chú: Hiệu quả dự án được xây dựng trên cơ sở tàu 19.000 DWT 12 tuổi. Hiệu quả trên sẽ được cập nhật điều chỉnh để đảm bảo phù hợp với tàu thực tế được lựa chọn.

V. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở nghiên cứu, đánh giá khả thi được trình bày ở trên, dự án mua tàu chở dầu/hóa chất tải trọng khoảng 19.000 - 26.000 có tính khả thi, đảm bảo hiệu quả kinh tế, khả năng trả nợ vay, với các chỉ tiêu chính như sau:

1. Các yêu cầu kỹ thuật cơ bản:

- Loại tàu: Tàu chở dầu/hóa chất hầm hàng thép không gỉ (Stainless steel).
- Trọng tải tàu: khoảng 19.000–26.000 DWT.
- Tuổi tàu: Phù hợp với quy 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, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 và Nghị định số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025.

2. Tổng mức đầu tư dự án không vượt quá 29.000.000 USD;
3. Hiệu quả kinh tế của dự án: IRR không thấp hơn 8,04%; NPV>0.
4. Nguồn vốn: từ tăng vốn, vốn tự có, vốn vay và/hoặc các nguồn vốn khả dụng khác.
5. Thời gian triển khai: Dự kiến trong Quý 4 năm 2026 cho đến khi hoàn thành.

Kính trình Hội đồng quản trị xem xét, chấp thuận Dự án đầu tư tàu chở dầu/hóa chất trọng tải khoảng 19.000–26.000 DWT (Mã số dự án: PDV-HC-07/25) để làm cơ sở ghi nhận dự án thuộc phương án tăng vốn điều lệ năm 2026 thêm 570 tỷ đồng thông qua chào bán thêm cổ phiếu ra công chúng của PVT Logistics.

Trân trọng./.

TM. TỔ CHUYÊN GIA DỰ ÁN	PHÊ DUYỆT CỦA GIÁM ĐỐC
Vũ Trọng Độ	Lê Trúc Lâm

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ
CÔNG TY CP VẬN TẢI VÀ TIẾP VẬN PHƯƠNG ĐÔNG VIỆT
(PVT LOGISTICS)

DỰ ÁN ĐẦU TƯ MUA TÀU CHỞ HÀNG RỜI TRỌNG TẢI KHOẢNG 55.000 - 75.000 DWT

MÃ SỐ DỰ ÁN: PDV-HR 07/25

TP. Hồ Chí Minh, Tháng 10/2026

I. NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG VÀ SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

1.1. Thị trường vận tải hàng rời quốc tế:

Từ năm 2006 đến cuối năm 2025, thị trường vận tải hàng rời thế giới trải qua nhiều chu kỳ biến động mạnh, gắn chặt với diễn biến kinh tế toàn cầu và các yếu tố địa chính trị. Giai đoạn 2006–2008 ghi nhận mức tăng trưởng cao nhất khi nhu cầu vận chuyển nguyên liệu bùng nổ, đưa chỉ số Baltic Dry Index (BDI) lên đỉnh khoảng 11.800 điểm vào tháng 5/2008. Sau đó, thị trường bước vào giai đoạn suy giảm kéo dài đến năm 2016 với mặt bằng giá cước ở mức thấp.

Từ năm 2016 đến đầu năm 2020, thị trường có xu hướng phục hồi nhưng thiếu ổn định do tăng trưởng kinh tế chậm lại, căng thẳng thương mại Mỹ–Trung và nguồn cung đội tàu gia tăng. Đại dịch Covid-19 năm 2020 tiếp tục gây gián đoạn thương mại và vận tải biển, khiến thị trường suy giảm mạnh.

Từ nửa cuối năm 2020, thị trường phục hồi nhanh, đặc biệt trong giai đoạn 2021–2022 khi nhu cầu vận chuyển tăng mạnh sau đại dịch, đưa BDI lên trên 5.000 điểm vào cuối năm 2021. Tuy nhiên từ cuối năm 2022, thị trường bước vào giai đoạn điều chỉnh trong bối cảnh xung đột Nga–Ukraine và các thay đổi trong luồng thương mại năng lượng, làm gia tăng biến động giá cước giữa các phân khúc tàu.

Giai đoạn 2023 - đầu 2024, thị trường chịu áp lực do kinh tế toàn cầu chậm lại và nhu cầu suy yếu, khiến BDI giảm xuống khoảng 530 điểm vào đầu năm 2023. Từ nửa cuối năm 2024, thị trường dần cải thiện; sau khi giảm xuống khoảng 700 điểm vào đầu năm 2025 do yếu tố mùa vụ, BDI phục hồi từ quý II/2025 và duy trì khoảng 2.500–2.600 điểm vào cuối năm 2025, phản ánh sự cải thiện nhu cầu vận chuyển quặng sắt, than và nông sản, đặc biệt từ Trung Quốc, cùng với tác động của các biến động địa chính trị và sự tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu.

Mặc dù các yếu tố địa chính trị vẫn tiềm ẩn rủi ro và có thể gây biến động ngắn hạn, song ở góc độ trung hạn, những yếu tố này đồng thời góp phần kéo dài hành trình vận chuyển và phân tán nguồn cung, qua đó hỗ trợ nhu cầu vận tải biển hàng rời. Nhìn chung, thị trường vận tải hàng rời đang bước vào giai đoạn phục hồi sau điều chỉnh, với mặt bằng giá cước cao hơn đáng kể so với đáy năm 2023 nhưng vẫn thấp hơn nhiều so với giai đoạn cực thịnh 2021-2022; do đó, giá tàu hiện nay ở mức thấp hơn đáng kể so với giai đoạn 2021-2022. Do vậy năm 2026 được đánh giá là giai đoạn thị trường duy trì trạng thái ổn định, phù hợp để xem xét các quyết định đầu tư và phát triển đội tàu theo hướng thận trọng, có chọn lọc và tập trung vào hiệu quả trung hạn.

1.2. Thị trường vận tải hàng rời trong nước:

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam đến tháng 12/2025, đội tàu biển Việt Nam khoảng 1.434 tàu đăng ký, tổng trọng tải hơn 9,4 triệu tấn, trong đó 977 tàu vận tải chiếm phần lớn với 11,1 triệu tấn trọng tải. Theo UNCTAD (2023), đội tàu mang cờ Việt Nam xếp thứ 3 ASEAN và thứ 22 thế giới. Trong đó, năm 2025 có 73 tàu biển đăng ký mới. Mặc dù giảm nhẹ về số lượng so với các năm trước, tổng dung tích và trọng tải đều tăng, phản ánh xu hướng trẻ hóa và nâng cấp đội tàu. Hiện tàu hàng rời và hàng tổng hợp

chiếm tỷ trọng lớn nhất (679 chiếc, tuổi trung bình 16,7 năm); tiếp theo là tàu dầu/hóa chất (175 chiếc, 18,7 năm); tàu khí hóa lỏng (20 chiếc, 23,2 năm); tàu container (44 chiếc, 18,5 năm) và tàu khách (59 chiếc, 8,9 năm). Tuổi trung bình đội tàu vận tải đạt 16,6 năm. Đội tàu trong nước chủ yếu hoạt động tuyến nội địa hoặc khu vực, chưa cạnh tranh mạnh ở tuyến quốc tế xa khi xu hướng toàn cầu chuyển sang tàu trọng tải lớn nhằm tối ưu chi phí.

Theo Quy hoạch điện VIII (QĐ 500/QĐ-TTg ngày 15/5/2023), đến năm 2030 tổng công suất các nhà máy nhiệt điện than đang và sẽ vận hành đạt khoảng 30.127 MW, gồm các dự án lớn như Na Dương II, An Khánh – Bắc Giang, Vũng Áng II, Quảng Trạch I, Vân Phong I (khánh thành 3/2024) và Long Phú 1.

Trong vận tải hàng rời nội địa, than là mặt hàng chủ lực, do TKV và Tổng công ty Đông Bắc cung cấp, vận chuyển chủ yếu bằng tàu 20.000-30.000 DWT hoặc một số tàu Supramax/Ultramax/Panamax đến các NMNĐ Nghi Sơn, Vĩnh Tân, Duyên Hải... Thị trường này tương đối ổn định, giá cước ít biến động do hợp đồng dài hạn có điều chỉnh theo giá nhiên liệu.

Ở mảng than nhập khẩu, theo Tổng cục Hải quan, năm 2024 Việt Nam nhập khoảng 63,8 triệu tấn, trị giá 7,63 tỷ USD, và năm 2025 nhập khẩu khoảng 65,43 triệu tấn than tăng 2,6% về so với 2024, nguồn cung chính chủ yếu đến từ Úc và Indonesia. Việt Nam ngày càng phụ thuộc vào than nhập khẩu phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xi măng, thép và phân bón, và nhu cầu dự kiến tiếp tục tăng khi các NMNĐ mới đi vào hoạt động.

Do hạn chế về hạ tầng cảng biển, phần lớn than nhập khẩu được vận chuyển bằng tàu 55.000-75.000 DWT. Đây là cơ hội cho đội tàu hàng rời Việt Nam, đặc biệt là PVT Logistics, trong việc mở rộng hoạt động vận tải quốc tế và nội địa. Hiện PVT Logistics đã khai thác hiệu quả tàu Supramax PVT Diamond, PVT Pearl, PVT Topaz, PVT Coral và PVT Opal trên tuyến quốc tế. Việc mở rộng sang vận tải hàng rời nội địa và nhập khẩu là hướng đi dự phòng hợp lý khi thị trường quốc tế biến động, giúp ổn định hoạt động khai thác và nâng cao năng lực đội tàu hàng rời của Công ty.

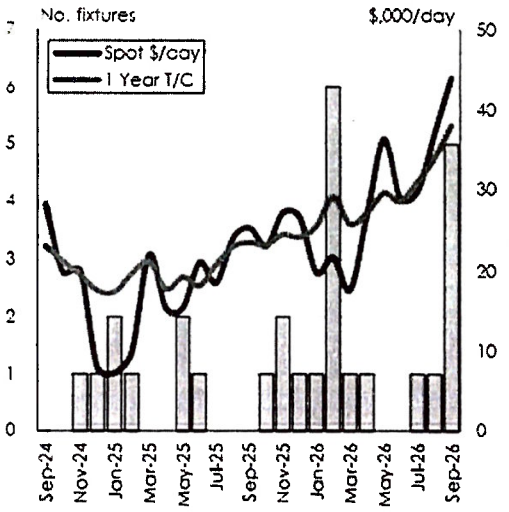
1.3. Thị trường cước vận tải hàng rời:

Theo báo cáo số liệu thống kê của Clarksons Research tại thời điểm tháng 10/2026 bình quân 07 năm giai đoạn 2019-2026 đối với 2 thị trường Pacific và Atlantic là 16.936 USD/ngày; và theo báo cáo của Clarksons Research tại thời điểm tháng 09/10/2026 giá cước cho thuê T/C kỳ hạn 01 năm đối với phân khúc tàu Ultramax khoảng 61.000 DWT là 19.500 USD/ ngày.

Bulkcarrier Timecharter Market

Timecharter Rates (Pacific Delivery)		Average Rate $/day 2023	2024	2025	To Date 2026	Oct 9
One Year Timecharter						
Capesize	182,000 dwt	16,764	23,926	22,013	33,034	38,350
Capesize (Non-Eco)	180,000 dwt	15,264	22,464	20,994	30,013	34,650
...with Scrubber	180,000 dwt	18,236	25,386	23,918	32,733	37,620
Kamsarmax	82,000 dwt	14,674	16,157	13,639	18,003	19,750
Panamax	76,000 dwt	13,305	14,636	12,659	16,839	18,000
Ultramax	61,000 dwt	14,411	16,188	13,822	17,817	19,500
Supramax	58,000 dwt	12,526	14,570	12,341	16,104	17,500
Handysize	38,000 dwt	11,981	13,897	12,370	14,854	17,000
Handysize	32,000 dwt	9,885	11,822	10,495	12,348	13,750
Three Year Timecharter						
Capesize	182,000 dwt	17,192	22,383	21,045	29,643	33,600
Kamsarmax	82,000 dwt	13,490	14,087	12,981	16,300	17,000
Panamax	76,000 dwt	12,392	12,503	11,678	15,470	15,750
Ultramax	61,000 dwt	14,202	15,197	13,712	15,610	17,000
Supramax	58,000 dwt	12,029	12,938	12,236	13,567	15,000
Handysize	38,000 dwt	12,257	13,606	12,615	13,409	15,000
Handysize	32,000 dwt	9,471	9,755	10,433	11,537	12,000
Five Year Timecharter						
Capesize	182,000 dwt	17,293	21,605	20,778	27,682	30,600
Kamsarmax	82,000 dwt	12,997	13,313	12,938	15,917	16,000
Panamax	76,000 dwt	12,049	11,907	11,644	14,915	15,000
Ultramax	61,000 dwt	14,346	14,894	13,904	15,024	16,000
Supramax	58,000 dwt	12,163	12,385	12,505	13,000	14,000
Handysize	38,000 dwt	13,317	13,663	12,683	13,098	14,000

Long-Term Capesize T/C Activity & Earnings



T/C Activity 1Yr+	2023	2024	2025	2026
Capesize 100,000 +	20	10	10	16
Panamax 70-100,000	111	94	82	77
Handymax 45-70,000	26	22	15	21
Handysize 10-45,000	3	3	2	5
Total No. Fixtures	160	129	109	119
Total in m. dwt	14.5	11.1	9.7	10.8

Thống kê giá cước thuê tàu định hạn 1 năm (Nguồn Clarkson Researchs)

Năm	TC rate USD/day tàu Ultramax 61.000 dwt		Nguồn môi giới
	Pacific	Atlantic	
2019	11,797	13,956	Clarksons
2020	10,385	12,517	Clarksons
2021	23,167	25,108	Clarksons
2022	22,637	23,026	Clarksons
2023	14,411	15,850	Clarksons
2024	16,188	17,286	Clarksons
2025	13,822	14,356	Clarksons
2026	17,775	18,700	Clarksons
Bình quân (2019-2026)	**16,273**	**17,600**	
Bình quân 2 thị trường		**16,936**	

Thống kê giá cước T/C 01 năm phân khúc tàu Ultramax khoảng 61.000 DWT giai đoạn 2019-2026 (Nguồn Clarksons tháng 10/2026)

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

Theo báo cáo của Allied Shipbroker tháng 9/2026, thị trường tàu hàng rời cỡ Ultramax duy trì xu hướng ổn định và tích cực, được hỗ trợ bởi nhu cầu vận tải vững và tâm lý lạc quan. Giá tàu Ultramax Resale (bán lại, giao ngay) dao động quanh 44 triệu USD, trong khi tàu Ultramax 5 tuổi ở mức 39 triệu USD và tàu 10 tuổi khoảng 30 triệu USD. Nguồn cung-cầu cân bằng, người mua tập trung vào tàu trẻ, tiết kiệm nhiên liệu; triển vọng thị trường quý IV/2026 tiếp tục khả quan.

Thống kê của Allied Shipbroking tháng 09/2026, cho thấy giá đóng mới tàu hàng rời duy trì xu hướng ổn định nhưng giảm nhẹ so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, tàu

Ultramax giảm khoảng 2,9% trong 12 tháng, trong khi các phân khúc Capesize, Kamsarmax và Handysize cũng giảm từ khoảng 1,4-4%, phản ánh tâm lý thận trọng của chủ tàu trong bối cảnh chi phí đóng mới vẫn ở mức cao.

Theo báo cáo của Allied Shipbroking, năm 2025 thị trường mua bán tàu hàng rời duy trì hoạt động sôi động, với số lượng giao dịch ở mức cao và phân khúc Supramax/Ultramax là một trong những phân khúc có thanh khoản nổi bật.

Trong 9 tháng đầu năm 2026, thị trường tiếp tục ghi nhận 301 giao dịch tàu hàng rời, tương đương khoảng 29,86 triệu DWT. Trong đó, Supramax/Ultramax đạt 103 tàu, tương đương 6,57 triệu DWT, là phân khúc có số lượng giao dịch lớn nhất trong nhóm tàu hàng rời theo số tàu. Bên cạnh đó, Panamax/Kamsarmax đạt 110 tàu và 9,19 triệu DWT, cho thấy nhu cầu mua bán tập trung đáng kể vào các phân khúc tàu cỡ trung.

Diễn biến trên cho thấy thanh khoản của nhóm Supramax/Ultramax tiếp tục được duy trì trong thị trường tàu second-hand, cùng với Panamax/Kamsarmax, trong bối cảnh các chủ tàu cỡ trung.

Theo báo cáo cập nhật của Clarksons Research tháng 09/2026 thì các tàu Ultramax đã qua sử dụng 5 - 10 tuổi đang ở mức khoảng 39 - 44 triệu USD tăng khoảng 16% so với năm 2025.

Các tàu thuộc trọng tải khoảng 55.000-75.000 DWT được trang bị cẩu, có thể đáp ứng nhiều đối tượng khách hàng và phạm vi cảng tiếp nhận nhiều hơn, size tàu và hàng phổ biến, các phân khúc tàu Panamax (75.000-90.000 DWT), Mini cape - capesize (100.000-160.000 DWT) hầu như không có cẩu nên hạn chế đối tượng khách hàng, tàu chỉ khai thác được ở một số tuyến có cảng chuyên dụng (dỡ hàng bằng cẩu bờ), không thể làm hàng tại khu neo nếu khu vực đó không có dịch vụ xếp dỡ hàng bằng cẩu nổi. Hiện nay cầu vận chuyển các lô hàng khoảng 60.000 tấn +/-10% và 65.000 tấn +/-10% nên các size tàu lớn (upsize) sẽ có ưu thế hơn. Do đó dự án sẽ tập trung và hướng đến phân khúc tàu có tải trọng từ 55.000-75.000 DWT trở lên.

1.5. Sự cần thiết phải đầu tư:

Theo chiến lược phát triển của Tổng công ty PVTrans và các đơn vị thành viên, PVT Logistics dự kiến đầu tư đội tàu hàng rời 55.000-75.000 DWT nhằm đa dạng hóa dịch vụ, đón đầu nhu cầu vận chuyển gia tăng sau giai đoạn suy giảm do dịch bệnh, đồng thời đáp ứng xu hướng tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam và thế giới.

Hiện PVT Logistics đang khai thác 06 tàu hàng rời Supramax/Handysize gồm: PVT Diamond (55.600 DWT, thuê mua từ chủ tàu Nhật thông qua Tổng công ty PVTrans), PVT Coral (57.300 DWT), PVT Topaz (57.300 DWT), PVT Emerald (33.800 DWT), PVT Opal (61.456 DWT) và PVT Pearl (57.300 DWT, thuê trần từ Tổng công ty PVTrans), cùng 05 tàu dầu/hóa chất khác hoạt động hiệu quả. Trong bối cảnh nhu cầu vận tải hàng rời (than, quặng, gạo, phân bón, thép, xi măng, v.v.) tăng mạnh, đội tàu trong nước chủ yếu tàu già , khả năng cạnh tranh hạn chế, khiến thị trường xuất nhập khẩu chủ yếu phụ thuộc vào tàu nước ngoài.

Với kinh nghiệm quản lý, khai thác quốc tế và nội địa, PVT Logistics có điều kiện thuận lợi để mở rộng đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu Việt Nam. Các báo cáo thị trường cho thấy năm 2026 là thời điểm thuận lợi để tái cấu trúc đội tàu, đặc biệt ở phân khúc 55.000-65.000 DWT (Supramax–Ultramax) trang bị cần cẩu và gầu ngoạm - loại tàu phổ biến, linh hoạt, phù hợp vận chuyển hàng nguyên liệu như than, quặng, vật liệu xây dựng...

Bên cạnh đó, phân khúc tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 55.000 - 75.000 DWT đang dần khẳng định vị thế thuận lợi trong khai thác quốc tế bởi tính linh hoạt trong size hàng và có lợi thế thực hiện các lịch trình khai thác tuyến xa, Ultramax được trang bị cần cẩu (geared) và mớn nước phù hợp hơn so với size Panamax để khai thác vào được các cảng tại Trung Quốc, Đông Nam Á, Châu Phi, Trung Đông hạn chế mớn nước, cầu cảng không được trang bị cẩu bờ. Ultramax thực chất là thế hệ mới của Supramax, nhưng kích cỡ lớn hơn rõ rệt với thiết kế tối ưu về hầm hàng – tiêu hao – khí thải. Từ những năm 2018 trở lại dây, Ultramax chiếm >90% số tàu Supramax đóng mới (2025: ~93%), là chuẩn mới của phân khúc geared mid-size.

Do đó, PVT Logistics cần tận dụng cơ hội này để tranh thủ đầu tư, nâng cao năng lực, mở rộng quy mô và chủng loại tàu, tăng khả năng cạnh tranh với các chủ tàu trong khu vực và trên thế giới. Việc đầu tư tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 55.000–75.000 DWT là thật sự cần thiết, phù hợp với tình hình thực tế của thị trường khai thác, khả năng tài chính và chiến lược phát triển dài hạn của PVT Logistics.

II. ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CƠ BẢN TÀU

Qua tổng hợp các tàu cụ thể đang được chào bán trên thị trường, loại tàu có đặc tính kỹ thuật sau đây được xem xét lựa chọn:

STT	Nội dung	Thông số
1	Nơi đóng	Nhật Bản/Hàn Quốc/ các nhà máy của Nhật Bản, Hàn Quốc đặt tại Trung Quốc hoặc Đông Nam Á
2	Tuổi tàu	Phù hợp với quy định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016, Nghị định sửa đổi bổ sung số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 và Nghị định sửa đổi bổ sung số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển hoặc các quy định sửa đổi, bổ sung của Chính phủ.
3	Loại tàu	Tàu chở hàng rời loại có cẩu
4	Trọng tải tàu	khoảng 55.000 - 75.000 DWT
5	Đăng kiểm	IACS

- Không đánh giá lựa chọn mua những Tàu/Chủ tàu nằm trong danh sách cấm vận (Sanction list) của Chính phủ Việt Nam, Anh, Mỹ, EU và/hoặc Liên hợp quốc và/hoặc không được các IG Club chấp nhận làm thành viên (Member).

- Không đánh giá lựa chọn mua những tàu có lịch sử khai thác xấu: gặp tai nạn sự cố nghiêm trọng như đâm va, mắc cạn, cháy nổ làm hư hỏng nặng cấu trúc thân vỏ hay hầm hàng; hoặc các tàu có sự cố nghiêm trọng/lặp lại liên quan đến hệ thống máy chính, hộp số, máy đèn, hệ trục, hệ thống cẩu làm hàng, nắp hầm hàng.

III. TỔNG MỨC ĐẦU TƯ (TMĐT):

3.1. Tổng mức đầu tư

STT	NỘI DUNG	ĐVT	THÀNH TIỀN
1	Giá mua tàu	USD	28.800.000
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, ...) và chi phí dự phòng khác (nếu có).	USD	200.000
	TỔNG MỨC ĐẦU TƯ	**USD**	**29.000.000**

3.2. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư:

STT	NỘI DUNG	ĐVT	THÀNH TIỀN
1	Tổng mức đầu tư	USD	**29.000.000**
2	Vốn vay ngân hàng (đến khoảng 70% giá mua tàu)	USD	20.160.000
3	Vốn chủ sở hữu = (1) - (2)	USD	8.840.000

3.3. Về nguồn vốn chủ sở hữu:

PVT Logistics dự kiến phát hành cổ phiếu ra công chúng để tăng vốn điều lệ thêm 570 tỷ đồng, trong đó nguồn vốn huy động được sử dụng để đầu tư phát triển đội tàu. Đối với dự án đầu tư tàu hàng rời trọng tải khoảng 55.000–75.000 DWT (PDV-HR-07/25), Công ty dự kiến sử dụng nguồn vốn chủ sở hữu từ đợt tăng vốn điều lệ kết hợp với vốn vay để tài trợ cho dự án. Cơ cấu vốn cụ thể sẽ được cân đối trên cơ sở tổng mức đầu tư, nguồn vốn huy động thực tế và điều kiện tín dụng tại thời điểm triển khai, đảm bảo hiệu quả đầu tư và an toàn tài chính của Công ty.

3.4. Về nguồn vốn vay:

- Dự kiến sẽ vay ngân hàng đến khoảng 70% trên giá mua tàu.
- Thời hạn vay là vay dài hạn với thời gian vay tối thiểu 7 năm.

IV. PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC VÀ HIỆU QUẢ DỰ ÁN

4.1. Phương án khai thác:

Khai thác tuyến quốc tế, cho thuê định hạn (TC) hoặc thị trường chuyến (Spot).

4.2. Chỉ tiêu hiệu quả kinh tế dự án:

Kết quả tính toán các chỉ tiêu hiệu quả tài chính của phương án trong bảng sau:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Tàu trọng tải từ 55.000 - 75.000 DWT
1	Suất thu lợi nội tại dự án ($IRR_{dự án}$)	%	8,02
2	Hiện giá dòng ngân lưu thuần dự án ($NPV_{dự án}$)	USD	682.694
3	Tỷ suất sinh lợi của chủ đầu tư ($ROE_{chủ đầu tư}$)	%	10,07
4	Hiện giá dòng ngân lưu thuần chủ đầu tư ($NPV_{chủ đầu tư}$)	USD	71.290

Ghi chú: Hiệu quả dự án được xây dựng trên cơ sở tàu 9 tuổi. Hiệu quả trên sẽ được cập nhật điều chỉnh để đảm bảo phù hợp với tàu thực tế được lựa chọn.

V. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

Trên cơ sở nghiên cứu, đánh giá khả thi được trình bày ở trên, dự án mua tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 55.000–75.000 DWT có cẩu có tính khả thi, đảm bảo hiệu quả kinh tế, khả năng trả nợ vay, các chỉ tiêu chính như sau:

1. Các yêu cầu kỹ thuật cơ bản:

- Loại tàu: Tàu chở hàng rời loại có cẩu
- Trọng tải tàu: khoảng 55.000–75.000 DWT.
- Tuổi tàu: Phù hợp với quy 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, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 và Nghị định số 247/2025/NĐ-CP ngày 15/9/2025.

2. Tổng mức đầu tư dự án không vượt quá 29.000.000 USD;
3. Hiệu quả kinh tế của Dự án: IRR không thấp hơn 8,02%; NPV>0.
4. Nguồn vốn: từ tăng vốn, vốn tự có, vốn vay và/hoặc các nguồn vốn khả dụng khác.
5. Thời gian triển khai: Dự kiến trong Quý 4 năm 2026 cho đến khi hoàn thành.

Kính trình Hội đồng quản trị xem xét, chấp thuận Báo cáo tóm tắt Dự án đầu tư tàu chở hàng rời trọng tải khoảng 55.000–75.000 DWT có cẩu (Mã số dự án: PDV-HR-07/25) để làm cơ sở ghi nhận dự án thuộc phương án tăng vốn điều lệ năm 2026 thêm 570 tỷ đồng thông qua chào bán thêm cổ phiếu ra công chúng của PVT Logistics.

Trân trọng./.

TM. TỔ CHUYÊN GIA DỰ ÁN	PHÊ DUYỆT CỦA GIÁM ĐỐC
Vũ Trọng Độ	Lê Trúc Lâm