



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM
Số 215 Lạch Tray, P.Đằng Giang, Q.Ngô Quyền, TP.Hải Phòng
Tel: 0225.3731033/3731090
E-mail: pjd@vosco.vn; Website: www.vosco.vn

THƯ MỜI

Dự Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2024

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam (Mã chứng khoán: VOS) trân trọng thông báo và kính mời tất cả Quý cổ đông có tên trong danh sách sở hữu cổ phần của Công ty chốt ngày 18/10/2024 đến tham dự Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2024.

- 1. Địa điểm:** Hội trường lớn – Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam; Số 215 - Lạch Tray - Hải Phòng
- 2. Thời gian:** 1/2 ngày, từ 8h30 thứ ba, ngày 19/11/2024
- 3. Nội dung làm việc chính:**

Điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu năm 2024 của VOSCO

Trân trọng kính mời./.

Hải Phòng, ngày 28 tháng 10 năm 2024

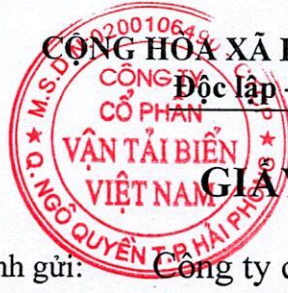
TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH



Hoàng Long

Ghi chú:

- 1) Đề nghị Quý cổ đông dự họp mang theo bản gốc CMND/CCCD/hộ chiếu và Giấy ủy quyền (nếu là người nhận ủy quyền). Nếu cần thêm thông tin xin vui lòng liên hệ: Phòng Kế hoạch Tổng hợp - Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam - Số 215 Lạch Tray - Ngô Quyền - Hải Phòng; Điện thoại: 0225.3731033
- 2) Tài liệu liên quan đến Đại hội được đăng tải tại mục Quan hệ cổ đông trên website Công ty: www.vosco.vn



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

GIẤY ỦY QUYỀN

Kính gửi: Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam

Tên cổ đông:

Người đại diện (tổ chức):

MSDN/CMND/CCCD/Hộ chiếu số:

cấp ngày:...../...../..... Nơi cấp:

Địa chỉ:

Số điện thoại:..... Số Fax:.....

Sở hữu cổ phần của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam tại thời điểm chốt danh sách cổ đông vào ngày 18/10/2024.

ỦY QUYỀN CHO:

Ông (bà):

CMND/CCCD/Hộ chiếu số:

cấp ngày:...../...../..... Nơi cấp:.....

Được tham dự và biểu quyết tất cả những vấn đề có liên quan tại Đại hội đồng cổ đông bất thường năm 2024 của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam.

Nếu Quý cổ đông không tham dự được Đại hội và chưa có người ủy quyền, Quý cổ đông có thể ủy quyền cho Chủ tịch Hội đồng quản trị và Tổng giám đốc Công ty như sau:

Stt	Họ và tên	Chức danh	Số Căn cước	Ngày cấp	Nơi cấp
1	Hoàng Long	CT.HĐQT	031073006642	10/7/2021	Cục CSQLHCVTTXH
2	Nguyễn Quang Minh	UV.HĐQT, Tổng giám đốc	031073016203	28/6/2021	Cục CSQLHCVTTXH

Trân trọng cảm ơn./.

....., ngày tháng năm 2024

NGƯỜI ĐƯỢC ỦY QUYỀN

NGƯỜI ỦY QUYỀN

Ghi chú:

- Giấy ủy quyền phải kèm theo bản sao CMND/Căn cước/Hộ chiếu (đối với cá nhân) hoặc đóng dấu (đối với tổ chức)

Số: /TTr-VOSCO

Hải Phòng, ngày tháng năm 2024

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Về việc điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu năm 2024 của VOSCO

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam

Căn cứ Luật doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Căn cứ Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 12/4/2024 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam, trong đó có nội dung về kế hoạch đầu tư năm 2024: Công ty dự kiến sẽ đầu tư 01 tàu hàng rời từ 50.000 – 70.000 dwt, 01 tàu hàng rời từ 20.000 – 50.000 dwt và 01 tàu dầu sản phẩm cỡ MR cỡ 50.000 dwt;

Căn cứ Quy chế mua, bán, đóng mới tàu biển Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 230/QĐ-VOSCO ngày 23/8/2024 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Căn cứ nhu cầu thực tế hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển của Công ty,

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam xem xét, phê duyệt điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu năm 2024, phê duyệt chủ trương đầu tư và ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới tàu biển với các nội dung như sau:

1. Sự cần thiết của việc đầu tư tàu

Đội tàu VOSCO hiện đang quản lý và khai thác gồm 13 tàu, tổng trọng tải khoảng 420.000 dwt, trong đó Công ty sở hữu 09 chiếc gồm: 07 tàu hàng khô, hàng rời, 02 tàu container và 04 tàu thuê ngoài gồm 02 tàu dầu sản phẩm và 02 tàu hóa chất.

Tàu gần nhất mà Công ty đầu tư là Vosco Sunrise, nhận ngày 15/5/2013, kể từ đó đến nay, Công ty chỉ thanh lý các tàu cũ, tuổi cao, tình trạng kỹ thuật kém, không còn phù hợp với thị trường mục tiêu và hoạt động khai thác của Công ty mà chưa đầu tư thêm được tàu do trước Covid 19, kết quả kinh doanh thấp, tình hình tài chính Công ty hạn chế nên Công ty không thu xếp được nguồn vốn để đầu tư hoặc thuê tàu (theo hình thức thuê tàu trần). Sau đó, do vướng mắc về cơ chế mua/đóng mới tàu và giá tàu thường xuyên ở mức cao.

Theo kế hoạch thanh lý tàu tại Nghị quyết ĐHĐCĐ năm 2024, Công ty đã bán và bàn giao cho Người mua tàu dầu sản phẩm Đại Minh vào tháng 5/2024.

Vì vậy, so với năm 2013, đội tàu Công ty hiện nay đã giảm mạnh về số lượng, năng lực vận chuyển (dwt). So sánh về quy mô đội tàu với các đối thủ trong khu vực có thể thấy quy mô đội tàu VOSCO chỉ tương đương một hãng tàu nhỏ ở khu vực. Về chất lượng và tình trạng kỹ thuật, có thể thấy rằng hiện nay xu hướng đầu tư các tàu trẻ, thế hệ mới, với ưu thế về suất tiêu hao nhiên liệu và các đặc tính kỹ thuật khác đang tham gia ngày càng nhiều trên thị trường, đội tàu Công ty với tàu tuổi đã cao rất khó để có thể cạnh tranh. Với năng lực về tàu như trên thì việc duy trì thị phần và khách hàng hiện tại đã là một nhiệm vụ hết sức khó khăn đối với Công ty, chưa nói đến việc tăng thị phần và phát triển thêm những khách hàng và tuyến vận tải mới.

Hơn nữa, hiện nay, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã chuyển mục tiêu không phát thải khí nhà kính từ năm 2100 về năm 2050 tức là lộ trình đã rút ngắn lại 50 năm, đặt ra những thách thức to lớn cho ngành vận tải biển. Để thực hiện mục tiêu trên, IMO đã lần lượt đưa ra các quy định và yêu cầu áp dụng các kế hoạch quản lý năng lượng hiệu quả cho các tàu biển gồm: SEEMP Part I, SEEMP Part II và SEEMP Part III. Riêng SEEMP Part III đưa ra các quy định mới về Chỉ số hiệu quả năng lượng (EEXI) đối với tàu hiện có, và chỉ thị cường độ các bon hoạt động (CII) của tàu có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 11 năm 2022 cho những tàu có tổng dung tích trên 5.000GT.

Do vậy, nếu Công ty không thực hiện nhiệm vụ phát triển đội tàu thì khả năng cạnh tranh của Công ty sẽ ngày càng giảm sút, phương tiện vận tải không thể đảm bảo về số lượng và chất lượng để có thể cạnh tranh với các hãng tàu trong khu vực, thậm chí là với các chủ tàu tư nhân trong nước – là những đơn vị đã tận dụng giá tàu thấp, chi phí vốn rẻ để đầu tư tàu những năm 2019, 2020 và hiện nay lại đang sự chủ động và linh hoạt hơn trong việc quyết định đầu tư các loại tàu thế hệ mới, đáp ứng các quy định về kiểm soát phát thải.

Vì vậy, việc đầu tư thêm tàu là rất cần thiết để tăng năng lực vận chuyển và sức cạnh tranh cho Công ty, đồng thời giúp Công ty có phương tiện vận tải để triển khai các giải pháp về khai thác linh hoạt, hiệu quả hơn, có thể tham gia được vào những tuyến vận tải hiệu quả hơn nhưng cũng có yêu cầu cao hơn về tình trạng kỹ thuật và chất lượng tàu, cụ thể như sau:

- Đối với đội tàu hàng khô, tuổi tàu cao và quy mô thu hẹp của đội tàu làm sức cạnh tranh của Công ty không còn là lợi thế dù có kinh nghiệm và trình độ quản lý. Bên cạnh đó, các tuyến khai thác xa và có giá cước cao như khu vực Atlantic đa phần phù hợp cho các tàu mới dưới 15 tuổi có tình trạng kỹ thuật tốt.

- Đối với khối tàu dầu sản phẩm, việc đầu tư phát triển tàu lại càng cần thiết và cấp bách, nếu không, VOSCO sẽ không tiếp tục duy trì được bộ máy quản lý và khai thác tàu dầu có nhiều kinh nghiệm, hoạt động hiệu quả, gồm cả đội ngũ thuyền viên có chất lượng mà Công ty đã dành rất nhiều tâm huyết và công sức để xây dựng từ năm 1999.

2. Lựa chọn loại tàu, size tàu

2.1. Tàu Supramax/Ultramax

a) Đối với nhóm Supramax đã qua sử dụng

Theo đánh giá của Công ty, cỡ tàu supramax cũng vẫn đang được ưa chuộng trên thị trường hiện tại và trong nhiều năm tới. Nhu cầu vận chuyển than, quặng từ Indonesia, Australia, Ấn Độ về Trung Quốc và các nước trong khu vực hay nông sản xuất khẩu từ khu vực NOPAC hoặc Nam Mỹ có nhiều và phù hợp với gam tàu này. Thêm vào đó, trong thời gian gần đây nhiều Traders đã upsize mặt hàng gạo bao xuất khẩu từ Trung Quốc, Việt Nam, Thái Lan, Ấn Độ đi Tây Phi để sử dụng cỡ tàu Supramax/Ultramax.

Bên cạnh đó, so với nhóm Capesize hoặc Panamax, thì nhóm tàu này có sự linh hoạt trong khai thác và ít chịu sự biến động thất thường và biên độ lớn nên định hình được chiến lược khai thác trong thời gian dài và ổn định

b) Đối với nhóm Ultramax

Để đáp ứng với sự chuyển mình của nhu cầu chuyên chở từ phía Traders, các size tàu liên tục được cải tiến/upsized từ 52/53/56/58k. Công ty nhận thấy nhóm Ultramax 63/64k DWT đang thể hiện ưu thế và hiệu quả trong khai thác. Dòng 63/64k DWT đáp ứng linh hoạt các size hàng đang chuộng hiện nay (và cả trong thời gian tới) là 55k \pm 10% và 60k \pm 10%. Mớn nước (khoảng 13,3 – 13,5 meters) không tăng quá nhiều so với dòng 56/58k (12.7-12.8 meters) vẫn đáp ứng được độ sâu luồng lạch và cầu bến tại các cảng chính nhưng khối lượng chuyên chở lại tăng rất nhiều. Các dòng này được thiết kế là loại tàu Eco nên rất tiết kiệm nhiên liệu (*tầm 23,5 tấn/ngày cho các tàu 7-8 tuổi còn các tàu đóng mới chỉ còn khoảng 16 tấn/ngày với tốc độ có hàng 12,5 knots*) do vậy tăng tính cạnh tranh và cho hiệu quả cao hơn.

Với nhóm tàu Ultramax, sau khi được đầu tư có thể mở rộng thị trường khai thác tại các khu vực Atlantic và Bắc Mỹ mang lại hiệu quả kinh tế cao.

2.2. Tàu dầu sản phẩm cỡ MR

Các dự báo về thị trường và tăng trưởng nhu cầu dầu toàn cầu trong những năm tới chủ yếu tập trung vào tăng trưởng nhu cầu ở các quốc gia Châu Á ngoài "Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế" (OECD). Điều này sẽ khiến nhu cầu vận chuyển dầu trong khu vực tăng. Bên cạnh đó, nhu cầu nhập khẩu ULSD, Jet A-1 của Úc vẫn duy trì ổn định trong những năm qua và dự báo trong những năm tới nên các tuyến vận chuyển dầu sản phẩm từ Singapore hoặc Hàn Quốc tới Úc vẫn sẽ duy trì ổn định. Mặc dù việc áp dụng công nghệ năng lượng sạch đang tăng tốc, nhu cầu về dầu vẫn tăng trưởng mạnh mẽ, phù hợp với mức tăng trưởng trung bình kể từ năm 2011.

Về nguồn cung, IEA dự đoán sản lượng ngoài OPEC sẽ tiếp tục tăng mạnh, với Mỹ, Brazil, Guyana và Canada dẫn đầu.

Căn cứ thực trạng của VOSCO hiện nay và theo xu thế thị trường nêu trên, hoạt động vận tải dầu của Công ty vẫn sẽ tiếp tục tập trung vào phân khúc cỡ tàu MR với dung tích chở hàng từ 55.000 cbm trở lên và thị trường chủ đạo là khu vực Châu Á Thái Bình Dương nhưng cũng luôn sẵn sàng khai thác ở các khu vực Châu Âu, Mỹ... nếu có hiệu quả cao hơn. Đây cũng là phân khúc chính của các tàu dầu mà Công ty đã và đang khai thác MR (Medium Range), việc đầu tư tàu mới với size tàu này sẽ mang lại nhiều thuận lợi cho Công ty trong việc khai thác và quản lý, có thể kể đến như:

- Danh sách khách hàng (người thuê tàu) cũng như mạng lưới môi giới cho size tàu này đã được thiết lập sẵn, với mối quan hệ tốt.

- Công ty đã quen thuộc với vùng hoạt động của size tàu này, và đã quen với các yêu cầu/đặc điểm của các cảng chính mà size tàu này thường xuyên ghé vào, thuận lợi cho việc ký hàng cũng như thu xếp vetting tại các cảng này.

3. Báo cáo về kế hoạch đầu tư tàu đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2024 phê duyệt

Tại Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 12/4/2024 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam, trong đó có nội dung về kế hoạch đầu tư năm 2024: “Công ty dự kiến sẽ đầu tư 01 tàu hàng rời từ 50.000 – 70.000 dwt; 01 tàu hàng rời từ 20.000 – 50.000 dwt và 01 tàu dầu cỡ MR khoảng 50.000 dwt;”

Theo đó, HĐQT Công ty đã phê duyệt chủ trương đầu tư 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt, dưới 15 tuổi (*dự kiến thực hiện trong thời gian còn lại của năm 2024*).

Đối với tàu hàng rời từ 20.000 – 50.000 dwt, HĐQT nhận thấy không thực sự phù hợp để đầu tư và khai thác trong tương lai với điều kiện quản lý, khai thác của Công ty nên sẽ trình điều chỉnh thành đầu tư 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt.

Đối với tàu dầu sản phẩm cỡ MR khoảng 50.000 dwt, theo giá thị trường đóng mới tàu hiện nay sẽ cao hơn 35% tổng tài sản của Công ty theo báo cáo tài chính gần nhất là quý 3/2024 nên đã vượt quá thẩm quyền của HĐQT. Vì vậy, HĐQT xin trình ĐHĐCĐ phê duyệt chủ trương và ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới tàu và thực hiện các công việc khác liên quan tới đóng mới tàu.

4. Nội dung trình điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu năm 2024

Căn cứ Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 12/4/2024 của Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024 Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam.

Căn cứ nhu cầu thực tế hoạt động sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển của Công ty, HĐQT kính trình ĐHĐCĐ xem xét, phê duyệt điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư năm 2024 và ủy quyền cho HĐQT triển khai thực hiện:

4.1. Điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu

- Đầu tư mua loại tàu Supramax đã qua sử dụng

+ Điều chỉnh kế hoạch đầu tư mua 01 tàu hàng rời 20.000 – 50.000 dwt, thành đầu tư mua 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt.

+ Bổ sung kế hoạch đầu tư mua thêm 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt.

Như vậy, tổng số tàu trình ĐHĐCĐ bất thường phê duyệt điều chỉnh/bổ sung kế hoạch mua là 02 tàu hàng rời cỡ Supramax.

- Đóng mới tàu dầu sản phẩm MR

Bổ sung kế hoạch đầu tư đóng mới thêm 03 tàu dầu sản phẩm MR, size khoảng 50.000 dwt.

Cùng với 01 tàu dầu sản phẩm MR, size khoảng 50.000 dwt đóng mới đã được chấp thuận tại Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ, Công ty dự kiến sẽ ký hợp đồng đóng mới 04 tàu dầu sản phẩm cỡ MR khoảng 50.000 dwt để có được các điều kiện có lợi khi ký hợp đồng đóng enblock 04 tàu như về giá, điều kiện bàn giao. Trong đó, Công ty dự kiến bỏ tiền trực tiếp đóng mới 02 tàu, trả tiền và nhận tàu theo phân kỳ đóng tàu. Hai tàu còn lại sẽ được thực hiện theo hình thức hợp tác với đối tác, Công ty không phải bỏ tiền đầu tư.

- Đóng mới tàu hàng rời cỡ Ultramax

Bổ sung kế hoạch đầu tư đóng mới thêm 04 tàu Ultramax, size 62.000 – 66.000 dwt.

Công ty dự kiến sẽ ký hợp đồng đóng mới 04 tàu Ultramax khoảng 62.000 - 66.000 dwt để có được các điều kiện có lợi khi ký hợp đồng đóng enblock 04 tàu như về giá, điều kiện bàn giao, Công ty dự kiến trực tiếp đóng mới 02 tàu, trả tiền và nhận tàu theo phân kỳ đóng tàu. Hai tàu còn lại sẽ được thực hiện theo hình thức hợp tác với đối tác, Công ty không phải bỏ tiền đầu tư.

4.2. Phê duyệt chủ trương đóng mới 04 tàu hàng rời cỡ Ultramax.

Đồng thời ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới và thực hiện các công việc có liên quan để hoàn tất việc đóng mới tàu biển.

4.3. Phê duyệt chủ trương đóng mới 04 tàu dầu sản phẩm MR.

Đồng thời ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới và thực hiện các công việc có liên quan để hoàn tất việc đóng mới tàu biển.

Trân trọng kính chào./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐQT, BKS, BDH Cty;
- Lưu: VT, HĐQT.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Hoàng Long



CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM
Số 215 Lạch Tray, P.Đằng Giang, Q.Ngô Quyền, TP.Hải Phòng
Tel: 0225.3731033/3731090; Fax: 0225.3731007
E-mail: pid@vosco.vn; Website: www.vosco.vn

DỰ THẢO

Mã số doanh nghiệp số 0200106490 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Hải Phòng cấp lần đầu ngày 01/01/2008; đăng ký thay đổi lần thứ 17 ngày 01/8/2024

Số: /NQ-ĐHĐCĐ

Hải Phòng, ngày tháng năm 2024

NGHỊ QUYẾT ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG BẤT THƯỜNG NĂM 2024 CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

Căn cứ Luật Doanh nghiệp 2020;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam;

Căn cứ Biên bản họp ĐHĐCĐ bất thường năm 2024 ngày 19/11/2024,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư năm 2024 và ủy quyền cho HĐQT triển khai thực hiện:

1. Điều chỉnh/bổ sung kế hoạch đầu tư tàu

- Đầu tư mua loại tàu Supramax đã qua sử dụng

+ Điều chỉnh kế hoạch đầu tư mua 01 tàu hàng rời 20.000 – 50.000 dwt, thành đầu tư mua 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt.

+ Bổ sung kế hoạch đầu tư mua thêm 01 tàu hàng rời cỡ Supramax đã qua sử dụng, size 56.000 – 58.000 dwt.

Như vậy, tổng số tàu phê duyệt điều chỉnh/bổ sung kế hoạch mua là 02 tàu hàng rời cỡ Supramax.

- Đóng mới tàu dầu sản phẩm MR

Bổ sung kế hoạch đầu tư đóng mới thêm 03 tàu dầu sản phẩm MR, size khoảng 50.000 dwt.

Cùng với 01 tàu dầu sản phẩm MR, size khoảng 50.000 dwt đóng mới đã được chấp thuận tại Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ, Công ty dự kiến sẽ ký hợp đồng đóng mới 04 tàu dầu sản phẩm cỡ MR khoảng 50.000 dwt để có được các điều kiện có lợi khi ký hợp đồng đóng enblock 04 tàu như về giá, điều kiện bàn giao. Trong đó, Công ty dự kiến bỏ tiền trực tiếp đóng mới 02 tàu, trả tiền và nhận tàu theo phân kỳ đóng tàu. Hai tàu còn lại sẽ được thực hiện theo hình thức hợp tác với đối tác, Công ty không phải bỏ tiền đầu tư.

- Đóng mới tàu hàng rời cỡ Ultramax

Bổ sung kế hoạch đầu tư đóng mới thêm 04 tàu Ultramax, size 62.000 – 66.000 dwt.

Công ty dự kiến sẽ ký hợp đồng đóng mới 04 tàu Ultramax khoảng 62.000 - 66.000 dwt để có được các điều kiện có lợi khi ký hợp đồng đóng enblock 04 tàu như về giá, điều kiện bàn giao, Công ty dự kiến trực tiếp đóng mới 02 tàu, trả tiền và nhận tàu theo phân kỳ đóng tàu. Hai tàu còn lại sẽ được thực hiện theo hình thức hợp tác với đối tác, Công ty không phải bỏ tiền đầu tư.

2. Phê duyệt chủ trương đóng mới 04 tàu hàng rời cỡ Ultramax. Đồng thời ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới và thực hiện các công việc có liên quan để hoàn tất việc đóng mới tàu biển.

3. Phê duyệt chủ trương đóng mới 04 tàu dầu sản phẩm MR. Đồng thời ủy quyền cho HĐQT phê duyệt dự án, quyết định đóng mới và thực hiện các công việc có liên quan để hoàn tất việc đóng mới tàu biển.

Tỷ lệ biểu quyết: **100%** tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông dự họp tán thành; Tổng số phiếu không tán thành: **0%**; Tổng số phiếu có ý kiến khác **0%**.

Điều 2. Nghị quyết này được ĐHCĐ bất thường năm 2024 Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam nhất trí thông qua lúc giờ 00 phút ngày 19/11/2024 với tỷ lệ **100 %** số cổ phần có quyền biểu quyết tại Đại hội và có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký đối với Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát, Ban điều hành, toàn thể CBCNV và các cổ đông của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam.

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

Hoàng Long