

TẬP ĐOÀN CÔNG NGHIỆP – NĂNG LƯỢNG
QUỐC GIA VIỆT NAM
CHI NHÁNH PHÁT ĐIỆN DẦU KHÍ

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

Số: 1410/CNPĐ-TM

Hà Nội, ngày 24 tháng 7 năm 2026

V/v mời báo giá gói thầu Tư vấn nghiên cứu, đánh giá toàn diện phương án mua than theo điều kiện FOB và lập Hồ sơ mời thầu cho NMNĐ Sông Hậu 1

Kính gửi: Các Nhà cung cấp

Chi nhánh Phát điện Dầu khí (Chi nhánh) đang có nhu cầu thuê đơn vị tư vấn nghiên cứu, đánh giá toàn diện phương án mua than theo điều kiện FOB và lập Hồ sơ mời thầu cho gói thầu Cung cấp than phục vụ vận hành thương mại NMNĐ Sông Hậu 1. Chi nhánh kính mời các Quý Công ty có năng lực kinh nghiệm trong việc tư vấn, đánh giá phương án mua than và lập Hồ sơ mời thầu gói thầu than quan tâm, xem xét và cung cấp báo giá với nội dung như sau:

- Phạm vi công việc: như *Phụ lục 1 đính kèm*;
- Hiệu lực báo giá: 90 ngày kể từ ngày báo giá.
- Thời gian gửi báo giá: Không muộn hơn 14h00 ngày 05/8/2026.
- Báo giá được ký tên, đóng dấu bởi Người đại diện đủ thẩm quyền của Quý Công ty như *Phụ lục 2 đính kèm*.

- Phương thức gửi báo giá: Các đơn vị gửi báo giá (file scan, có ký tên, đóng dấu đỏ bởi Người đại diện đủ thẩm quyền của Quý công ty như *Phụ lục biểu chào giá đính kèm*) qua thư điện tử theo các địa chỉ email: nhanbaogia.hn@pvpqb.vn; tuanta@pvpqb.vn; thuonghth@pvpqb.vn.

✓ Thông tin liên hệ nhận báo giá: Mọi thông tin cần trao đổi, làm rõ xin liên hệ Ông Trịnh Anh Tuấn – Phó trưởng Phòng Thương mại, Tel: 0911992189.

Chi nhánh cảm ơn sự hợp tác và rất mong nhận được báo giá của Quý Công ty.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các PGĐ CN (e-copy);
- Lưu: VT, TM (H.T.H.T).

Đính kèm:

- Phụ lục 1: Phạm vi công việc.
- Phụ lục 2: Biểu chào giá.



PHẠM VI CÔNG VIỆC

Gói thầu Tư vấn nghiên cứu, đánh giá toàn diện phương án mua than theo điều kiện FOB và lập Hồ sơ mời thầu cho NMNĐ Sông Hậu 1.

I. Bối cảnh và sự cần thiết

1. Giới thiệu tổng quan

Chi nhánh Phát điện Dầu khí (PVPGB) là đơn vị quản lý, vận hành NMNĐ Sông Hậu 1, trực thuộc Tập đoàn Công nghiệp – Năng lượng Quốc gia Việt Nam, là doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước.

NMNĐ Sông Hậu 1 là nhà máy nhiệt điện than nằm trong Trung tâm Điện lực Sông Hậu, tỉnh Cần Thơ, do Tập đoàn Công nghiệp – Năng lượng Quốc gia Việt Nam làm chủ đầu tư. Nhà máy có quy mô công suất lắp đặt khoảng 1.200 MW, gồm 02 tổ máy, mỗi tổ có công suất 600 MW, tiêu thụ trung bình khoảng 3,3 – 3,5 triệu tấn than/năm.

2. Hình thức mua than hiện tại

Từ giai đoạn chạy thử đến nay, NMNĐ Sông Hậu 1 chỉ thực hiện mua than theo điều kiện giao hàng CIF (Incoterm 2020) cảng Nhà máy, với hình thức lựa chọn nhà thầu là đấu thầu rộng rãi quốc tế.

3. Về thiết kế cảng NMNĐ Sông Hậu 1

3.1. Về cảng than của NMNĐ Sông Hậu 1

- Cảng than của NMNĐ Sông Hậu 1 có kết cấu dạng bến nhô ra trên sông Hậu thuộc khu vực NMNĐ Sông Hậu 1 tại Ấp Phú Xuân, xã Châu Thành, TP Cần Thơ, Việt Nam.
- Thông số kỹ thuật cảng than NMNĐ Sông Hậu 1:
 - + Bến cập tàu có chiều dài 310 m, rộng 25m;
 - + Cao trình đỉnh bến +3,50m;
 - + Cao trình đáy bến - 11,85m;
 - + Cao độ mực nước cao thiết kế +2,42m;
 - + Cao độ mực nước thấp thiết kế -1,77m;
 - + Cầu dẫn 1 dài 72m, rộng 6m;
 - + Cầu dẫn 2 dài 63m, rộng 6m.



- Cảng than của NMNĐ Sông Hậu 1 có thể tiếp nhận 02 phương tiện chuyên chở phù hợp nhất cho việc dỡ hàng là tàu/ sà lan có trọng tải 10.000 DWT dỡ than đồng thời với các thông số kỹ thuật:

- + Chiều dài: 110 - 115m;
- + Chiều rộng: 24 - 26m;
- + Chiều sâu: < 8m;
- + Mớn nước khi đầy tải: $\leq -7,7$ m.

- Trong trường hợp sử dụng tàu TS hoặc sà lan tự hành có tải trọng toàn phần cho phép lớn hơn 10.000 DWT nhưng chở hàng giảm tải, thì mức tải trọng toàn phần tối đa của tàu TS hoặc sà lan tự hành là 14.000 DWT và mớn nước nhỏ hơn -7,7 m được chấp nhận. Tuy nhiên, Bên bán phải tuân thủ các quy định của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Bộ Xây dựng và các quy định pháp luật Việt Nam liên quan đến việc phê duyệt cho tàu quá tải được phép cập cảng Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1.

- Hệ thống tiếp nhận, cung cấp và dự trữ than của NMNĐ Sông Hậu 1 bao gồm: 01 Cảng than; Hệ thống thiết bị bốc dỡ than trên bên gồm 02 máy dỡ than kiểu gầu xích liên tục với công suất 850 tấn/h/ máy (max); 02 hệ thống băng tải than, tháp chuyển tiếp than; Kho than dạng kho bán hờ, có mái che một phần, với sức chứa đủ cho 30 ngày đầy tải và có khả năng mở rộng lên 45 ngày, (bao gồm 03 kho: 1 kho trung tâm với sức chứa 150.000 tấn và 02 kho bên sức chứa 2 x 102.000 tấn); các thiết bị khác: Máy đánh đồng - phá đồng, máy ủi và các thiết bị hỗ trợ khác.

3.2. Về công suất bốc

Mức bốc dỡ hàng khoảng 5.500 -7.000 tấn/ ngày/ 01CSU/ tàu hoặc sà lan (cho ngày làm việc 24 giờ trong điều kiện thời tiết không làm ảnh hưởng đến việc bốc dỡ hàng, bao gồm cả ngày lễ, thứ 7 và Chủ nhật).

3.3. Các thông tin khác

a. Thông tin về tuyến luồng

❖ Thông tin về luồng Thị Vải

- Địa lý:

+ Luồng Thị Vải bắt đầu từ phao số “GR5” Vịnh Gành Rái, luồng Vũng Tàu - Sài Gòn đến cảng Phước Thái - Vedan, qua sông Cái Mép vào sông Thị Vải. Bờ trái thuộc xã Thạnh An, thành phố Hồ Chí Minh, bờ phải thuộc phường Tân Phước, phường Phú Mỹ thành phố Hồ Chí Minh và xã Phước Thái, tỉnh Đồng Nai.



+ Hệ thống sông Thị Vải bao gồm: sông Thị Vải, sông Gò Gia và sông Cái Mép. Sông Thị Vải – Cái Mép dài khoảng 40km chạy dài theo hướng Bắc Nam gần song song với đường quốc lộ 51. Độ sâu trung bình từ 15-20m, chỗ sâu nhất đạt tới 30m tại ngã ba sông Thị Vải, Gò Gia, Cái Mép. Bề rộng trung bình đạt khoảng 550m, nhỏ nhất là đoạn cong Tắc cá trung: 400m. Riêng ở sông Cái Mép có chỗ rộng hơn 1000m.

- **Chiều dài:** 36,5km (từ phao "GR5" vịnh Gành Rái đến hết Cảng Phước Thái - Vedan).

- **Đặc điểm:**

+ Chế độ bán nhật triều không đều, biên độ trung bình: 3,87m (số liệu năm 1987,1988,1989).

+ Mức nước lớn nhất lên đến 4,70m/0 (Hải đồ).

+ Độ sâu tự nhiên cạn nhất là - 9,3m /0. Hải đồ (đoạn phao "3").

+ Bán kính cong nhỏ nhất là 350m tại đoạn cắt cong Tắc Cá Trung.

+ Theo các Thông báo Hàng hải số HCM – 43 – 2012 và VTU – 64 – 2012 về Độ sâu sau nạo vét duy tu luồng Vũng Tàu – Thị Vải năm 2012 (đính kèm):

+ Đoạn luồng: khu vực 1 (thuộc lý trình từ Km0-100 đến Km0+600); khu vực 2 (thuộc lý trình từ Km1+600 đến Km4+800); khu vực 3 (thuộc lý trình từ Km7+440 đến Km26+000), luồng Vũng Tàu – Thị Vải.

+ Trong phạm vi đáy luồng hàng hải thiết kế nạo vét có bề rộng 310m từ lý trình Km0-100 đến lý trình Km0+600 và từ lý trình từ Km1+600 đến Km4+800, luồng Vũng Tàu – Thị Vải được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải độ sâu nhỏ nhất bằng mét tính từ mực nước số "0 Hải đồ" đạt 12,0m.

+ Trong phạm vi đáy luồng hàng hải thiết kế nạo vét có bề rộng 310m từ lý trình từ Km13+000 đến Km17+200, luồng Vũng Tàu – Thị Vải được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải độ sâu nhỏ nhất bằng mét tính từ mực nước số "0 Hải đồ" đạt 12,8m. Như vậy cộng với thủy triều thì tàu mớn nước 14m có thể lưu thông được tương ứng với tàu khoảng 80.000 DWT đầy tải có thể hàng hải.

❖ **Thông tin về luồng qua kênh Quan Chánh Bố**

Kênh Quan Chánh Bố đã được thông luồng kỹ thuật từ ngày 20/01/2016, tuyến luồng được đầu tư, cải tạo có tổng chiều dài là 46,5 km, bao gồm 4 đoạn: đoạn sông Hậu dài 12,1 km (tính từ kênh Quan Chánh Bố về phía thượng lưu sông Hậu), đoạn kênh Quan Chánh Bố hiện hữu dài 19,2 km, đoạn kênh Tắc dài 8,2 km đào mới thông ra biển và đoạn kênh biển dài 7 km. Tuyến luồng được thiết kế cho tàu 15.000 tấn đầy tải, tàu 20.000 tấn giảm tải và các tàu biển có thông số kỹ thuật



phù hợp ra vào sông Hậu; cốt luồng 6,5m, bề rộng đáy luồng 85m và phương tiện chỉ được phép lưu thông một chiều (ra hoặc vào) theo sự điều tiết của Cảng Vụ.

Luồng Kênh Quan Chánh Bó được thiết lập để đáp ứng cho các tàu trọng tải lớn (trên 5.000 DWT) do không thể lưu thông qua Cửa Định An. Vì vậy để đảm bảo cho việc hàng hải được thông suốt thì các phương tiện lưu thông qua Kênh sẽ phải đạt tiêu chuẩn theo quy định như tốc độ phương tiện lưu thông đoạn Kênh Tắc phải đạt mức 7knots và đoạn luồng phía trong Kênh Quan Chánh Bó tối đa là 10 knots. Ngoài ra, theo quy định các phương tiện trọng tải nhỏ hoặc sa lan đầu kéo sẽ không được lưu thông qua Kênh Quan Chánh Bó để đảm bảo an toàn (do bị hạn chế vùng quay trở cũng như khó khăn trong việc điều động sa lan được kéo theo).

❖ Thông tin cửa Định An và luồng sông Hậu

- Địa lý:

+ Cửa Định An nằm trong vùng biển tỉnh Vĩnh Long . Luồng Định An trên Sông Hậu là một trong 9 cửa Sông Cửu Long đổ ra Biển Đông, luồng bắt đầu từ phao số “0” cách cửa khoảng 23 km và kết thúc tại Cảng Cần Thơ thuộc Thành phố Cần Thơ. Bờ trái tuyến luồng đi qua địa phận của tỉnh Vĩnh Long.

+ Toàn bộ tuyến luồng được chia làm 2 đoạn: Đoạn ngoài cửa từ phao số “0” đến phao “25”; Đoạn trong sông từ phao “25” đến phao “102”

+ Chiều dài luồng: tính từ phao “0” đến Cảng NMNĐ Sông Hậu 1 dài khoảng 90 km.

- Đặc điểm:

+ Chế độ bán nhật triều không đều.

+ Mực nước cao nhất tại Cửa Định An: 4,61m.

+ Chiều rộng thiết kế: 100m.

+ Độ sâu tự nhiên cạn nhất: Đoạn từ phao “25” đến Cảng Cần Thơ : 7,3m (từ phao “25” đến phao “31”); Đoạn từ phao “0” đến phao “25” : Tuyến luồng diễn biến hết sức phức tạp hàng năm đều phải duy tu nạo vét và dịch chuyển phao để tận dụng độ sâu luồng tự nhiên để chạy tàu, thông thường thì luồng sẽ ổn định ở độ sâu -2,1m tại khu vực từ phao “3” phao “4” đến phao “9” phao “10”.

Độ sâu thiết kế : -3,4m -> 3,8m/số 0 Hải Đồ cho đoạn luồng từ phao “0” đến phao “14”, đây là đoạn luồng tồn tại các cồn các ngoài cửa, diễn biến khá phức tạp và thường phải điều chỉnh báo hiệu hàng hải để tàu bè tận dụng độ sâu tự nhiên để hành thủy.

Theo Thông báo Hàng hải số TVH – 05 – 2012 về Độ sâu luồng Định An – Cần Thơ đoạn cạn ngoài cửa (đính kèm): Đoạn đầu luồng từ phao số “0” đến cặp phao số “7”, “8” xuất hiện rải rác các điểm cạn có độ sâu nhỏ hơn 3,5m và từ



phao số “7” đến phao số “14” các đoạn cạn có độ sâu nhỏ hơn 3,5m kéo dài trên 2km, độ sâu nhỏ nhất 2,2m cách biên phải luồng 10m, thượng lưu phao số “9” + 50m, tại vị trí có tọa độ Lat 09028’07”6 N/ Long 106026’07”4 E:

Do đặc thù là vùng cửa biển nên lượng phù sa bồi đắp hàng năm là rất lớn, điều này đòi hỏi quá trình nạo vét phải được duy trì hàng năm. Do vậy, nếu sử dụng cửa Định An vào sông Hậu thì cần tính toán đến lợi dụng thủy triều để có thể di chuyển qua cửa Định An khi đạt đỉnh nước qua khu vực các bãi bồi.

b. Thông tin về vị trí chuyển tải:

❖ Gò Gia, Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh

- Khu vực chuyển tải Gò Gia hiện do Cảng vụ Sài Gòn quản lý. Bộ GTVT đã chấp thuận chủ trương Gò Gia sẽ có 11 cặp phao neo cho tàu từ 30.000 DWT – 150.000 DWT neo đậu. Tuy nhiên trọng tải tàu còn phải phù hợp với luồng tàu. Hiện nay độ sâu luồng sông Gò Gia tự nhiên rất lớn, chỗ nông nhất -13,9m hệ hải đồ. Tuy nhiên luồng tàu từ phao 0 Vũng Tàu vào Sông Gò Gia qua Luồng Thị Vải bị hạn chế độ sâu tại đầu luồng Thị Vải nên hiện nay chỉ tiếp nhận được tàu 70.000 DWT – 80.000 DWT đầy tải hàng hải. Diện tích khu neo rộng nên thuận tiện cho hoạt động chuyển tải. Theo quy hoạch có một khu quay tàu đường kính 550m và một khu quay tàu đường kính 380m. Tuy nhiên hiện nay tại Gò Gia mới có 2 cặp phao neo, trọng tải tàu cho phép là 60.000 DWT của Công ty Hưng Thái, tuy nhiên theo quy hoạch sẽ phải di dời 2 bến phao này.

- Khoảng cách từ phao 0 đến khu neo rất gần và cũng gần NMNĐ Sông Hậu 1 hơn Khu neo Thiềng Liềng.

- Lưu ý/khuyến cáo: Nếu chọn vị trí để chuyển tải cho tàu có tải trọng lớn trên 70.000DWT thì nên chọn Gò Gia, đây chính là khu vực chuyển tải có độ sâu tự nhiên và rộng nhất khu vực Đông Nam Bộ.

❖ Khu vực Thiềng Liềng, thành phố Hồ Chí Minh

- Khu chuyển tải Thiềng liềng thuộc Cảng vụ Sài Gòn quản lý. Khoảng cách từ phao 0 Vũng Tàu tới khu vực chuyển tải Thiềng Liềng khoảng 15 miles.

- Độ sâu luồng: -8,5m.

- Thông số các phao neo tàu tại khu vực chuyển tải Thiềng Liềng: có 3 bến phao đều có độ sâu 13,5m, có thể tiếp nhận tàu 60.000 DWT.

- Năng suất dỡ hàng tại phao sử dụng cầu tàu ước tính 8.000 tấn/ngày (làm 3 ca bao gồm cả ngày nghỉ) điều kiện thời tiết tốt.

- Tuy vậy khu neo Thiềng Liềng có chiều rộng khá hẹp và luồng tàu vào từ Vũng Tàu chỉ đạt 12m (đã bao gồm thủy triều) nên thực tế chỉ đảm bảo cho tàu 50.000 DWT đầy tải hàng hải.

❖ Khu vực Soài Rạp, Thành phố Hồ Chí Minh

- Khu neo Soài Rạp thuộc Cảng vụ Sài Gòn quản lý. Khoảng cách từ phao 0, tới khu vực neo chỉ khoảng 5miles.



- Độ sâu luồng: - 9,5m, kết hợp với thủy triều thì tàu 30.000 DWT đầy tải hoặc 50.000 DWT giảm tải có thể hành trình. Theo kế hoạch, giai đoạn tiếp theo sẽ được nạo vét đến độ sâu - 12m đảm bảo cho tàu 70.000 DWT hàng hải khi tận dụng thủy triều. Theo đề xuất của Cảng vụ Hồ Chí Minh cho Cục Hàng Hải thì sông Soài Rạp sẽ quy hoạch 14 bến phao trong đó có 06 bến cho tàu 70.000 DWT, 06 bến cho tàu 50.000 DWT và 01 bến 30.000 DWT. Ngoài ra còn có 13 phao buộc tàu cho tàu nhỏ 1.000 – 3.000 DWT.

- Khu neo Soài Rạp có ưu điểm là chiều rộng của khu neo rất lớn, khoảng cách tới NMNĐ Long Phú 1 & Sông Hậu 1 gần hơn khoảng 12 hải lý so với khu neo Gò Gia. Tuy nhiên để đảm bảo cho tàu tới 70.000 DWT vào làm hàng còn phụ thuộc vào tiến độ nạo vét giai đoạn III.

❖ **Khu vực Cửa Sông Hậu**

- Thông tin chung: Nhằm thực hiện việc chuyển tải than tại khu vực ngoài cửa Định An trong mùa thời tiết tốt (từ tháng 03 đến tháng 10 hàng năm). Phương án chuyển tải than sẽ được thực hiện tại khu vực được cấp phép từ Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) chấp thuận cho việc chuyển tải than, khu vực này có thể là khu chuyển tải tổng thể cho các cụm NMNĐ cụ thể ở khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long là Duyên Hải, Long Phú 1 và Sông Hậu 1.

- Độ sâu tại khu vực chuyển tải: Theo hải đồ BA Chart 3986 thì độ sâu của vùng dự kiến chuyển tải có độ sâu từ 15 đến 20 mét, thích hợp cho các size tàu Supramax và Panamax hàng hải an toàn vào khu vực chuyển tải, với độ sâu này thì không ảnh hưởng đến tầm hoạt động của phương tiện cầu nổi cũng như xà lan.

Ảnh hưởng bởi thời tiết (sóng, gió, khí hậu...): Điều kiện thời tiết đặc trưng gồm độ cao sóng biển, thời tiết, tác động của gió đến cầu nổi thực hiện chuyển tải tại khu vực này. Ngay tại thời điểm khảo sát, độ cao sóng biển giao động từ 0,5 – 0,6 mét, vào những tháng trước khi gió mùa đông bắc đến thì độ giao động của sóng biển sẽ khoảng 0,8 – 1,3 mét, theo kinh nghiệm của đối tác thì độ cao của sóng biển mùa thời tiết xấu sẽ rất cao từ 3 đến 4 mét. Vì vậy, trong mùa thời tiết xấu (từ tháng 11 đến hết tháng 02 hàng năm) khi sóng biển cao khoảng trên 1,5 mét thì sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến thiết bị chuyển tải than xuống xà lan, khi đó sẽ thực hiện ở các vị trí chuyển tải khu neo Gò Gia, Thiềng Liềng.

II. Mục tiêu, phạm vi công việc gói thầu

Nhà thầu được yêu cầu nghiên cứu, xây dựng và đánh giá chi tiết phương án mua than thử nghiệm theo điều kiện FOB (Free On Board – Incoterms 2020) phục vụ cho Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1, nhằm làm cơ sở để Chủ đầu tư xem xét khả năng đa dạng hóa phương thức mua than, tối ưu chi phí nhiên liệu đầu vào, nâng cao hiệu quả quản trị chuỗi cung ứng và đảm bảo an ninh cung cấp than cho hoạt động sản xuất điện. Nội dung công việc bao gồm nhưng không giới hạn ở các nội dung cụ thể sau:

1. Mô tả, đánh giá phương án mua than theo điều kiện FOB



Nhà thầu có trách nhiệm nghiên cứu và trình bày đầy đủ bản chất của phương thức mua than theo điều kiện FOB theo quy định của Incoterms 2020, trong đó làm rõ khái niệm, nguyên tắc giao hàng, thời điểm chuyển giao rủi ro, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia giao dịch.

Trên cơ sở đó, Nhà thầu phải phân tích rõ phạm vi trách nhiệm của bên bán và bên mua trong giao dịch mua than theo điều kiện FOB. Cụ thể, bên bán chịu trách nhiệm khai thác, chế biến, tập kết và giao than lên tàu tại cảng xếp hàng theo đúng chất lượng, khối lượng và thời hạn đã cam kết. Bên mua chịu trách nhiệm tổ chức thuê tàu, mua bảo hiểm hàng hóa, thực hiện vận chuyển quốc tế, chuyển tải, vận chuyển nội địa, dỡ hàng tại cảng đến và tiếp nhận than về kho của nhà máy.

Nhà thầu phải mô tả chi tiết chuỗi cung ứng than theo mô hình FOB, bao gồm toàn bộ các công đoạn từ mỏ than, cảng xuất khẩu, vận chuyển quốc tế, cảng chuyển tải, vận chuyển nội địa, cảng tiếp nhận của nhà máy và kho than của nhà máy. Đồng thời, Nhà thầu cần xác định rõ vai trò của các bên liên quan trong chuỗi cung ứng như nhà cung cấp than tại các thị trường xuất khẩu (Indonesia, Australia và các quốc gia phù hợp khác), chủ tàu hoặc đơn vị vận tải biển, doanh nghiệp bảo hiểm hàng hóa, đơn vị giám định độc lập và các tổ chức/đơn vị trung gian liên quan.

Bên cạnh đó, Nhà thầu phải xây dựng cơ cấu chi phí đầy đủ của phương án mua than theo FOB, bao gồm nhưng không giới hạn ở giá than FOB tại cảng xếp hàng; chi phí vận tải biển quốc tế; chi phí chuyển tải; chi phí vận chuyển nội địa; chi phí bảo hiểm hàng hóa; chi phí xếp dỡ; chi phí lưu tàu, thưởng giải phóng tàu (demurrage/despatch); chi phí tài chính như mở thư tín dụng (L/C); chi phí hải quan, thông quan; cùng các khoản chi phí quản trị rủi ro khác.

Trên cơ sở phân tích nêu trên, Nhà thầu phải đánh giá các ưu điểm của mô hình mua than theo FOB, bao gồm khả năng chủ động thuê tàu để tối ưu chi phí logistics, tăng tính linh hoạt trong lựa chọn nhà cung cấp, minh bạch cơ cấu giá thành than nhập khẩu và khả năng tận dụng thuận lợi của thị trường cước vận tải biển khi điều kiện thị trường phù hợp.

Đồng thời, Nhà thầu phải đánh giá đầy đủ các hạn chế và rủi ro của phương án FOB như rủi ro biến động giá cước vận tải biển, rủi ro thiếu tàu hoặc tàu đến chậm, yêu cầu năng lực quản lý logistics chuyên sâu, rủi ro suy giảm chất lượng than trong quá trình vận chuyển, rủi ro liên quan đến cơ chế hạch toán chi phí nhiên liệu vào giá điện với EVN, cũng như các rủi ro pháp lý phát sinh trong giao dịch quốc tế.



Ngoài ra, Nhà thầu phải xác định các điều kiện tiên quyết để mô hình FOB có thể triển khai hiệu quả tại Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1, bao gồm năng lực quản lý vận tải biển, khả năng tiếp cận thị trường tàu, mức độ đáp ứng của hạ tầng cảng và kho than, cũng như hệ thống quản trị rủi ro của Chủ đầu tư.

2. Đánh giá tác động từ việc chuyển đổi phương thức mua than từ CIF sang FOB

Nhà thầu phải thực hiện so sánh toàn diện giữa phương thức mua than theo điều kiện CIF và FOB, bao gồm sự khác biệt về phân bổ trách nhiệm giữa các bên, cấu trúc giá mua than, mức độ kiểm soát chuỗi cung ứng, mức độ chủ động của bên mua và các loại rủi ro tương ứng.

Trên cơ sở giả định khối lượng mua than khoảng 200.000 tấn, Nhà thầu phải xây dựng mô hình tài chính để so sánh tổng chi phí mua than theo phương án CIF và FOB. Việc phân tích phải bao gồm đánh giá độ nhạy của tổng chi phí theo biến động giá cước vận tải biển, giá than quốc tế và các yếu tố thị trường khác, từ đó xác định khả năng tiết giảm chi phí (nếu có) khi chuyển đổi sang mô hình FOB.

Nhà thầu đồng thời phải đánh giá tác động vận hành của việc chuyển đổi, bao gồm sự thay đổi quy trình mua than hiện hữu, yêu cầu mới về lập kế hoạch tàu, điều độ cảng, kiểm soát tiến độ giao hàng, cũng như ảnh hưởng tới mức tồn kho an toàn và tính liên tục của chuỗi cung ứng nhiên liệu.

Về tổ chức nhân sự, Nhà thầu phải đánh giá nhu cầu thành lập hoặc bổ sung các chức năng chuyên môn như bộ phận thuê tàu (chartering/shipping), bộ phận giám sát chuyển tải và giao nhận, bộ phận quản lý hợp đồng vận tải; đồng thời đề xuất chương trình đào tạo, chuyển giao năng lực cho cán bộ liên quan.

Về pháp lý và hợp đồng, Nhà thầu phải phân tích yêu cầu điều chỉnh cấu trúc hợp đồng mua than, hợp đồng thuê tàu dài hạn (COA) hoặc thuê tàu chuyển (spot charter), trách nhiệm bảo hiểm, cơ chế xử lý khiếu nại và nguy cơ tranh chấp quốc tế.

Ngoài ra, Nhà thầu phải nhận diện và lượng hóa các rủi ro phát sinh từ việc chuyển đổi như rủi ro thị trường cước tàu, rủi ro gián đoạn nguồn cung, rủi ro tỷ giá, rủi ro tài chính, rủi ro chất lượng than và hao hụt hàng hóa.

Trên cơ sở tổng hợp toàn bộ nội dung đánh giá, Nhà thầu phải đưa ra kết luận về hiệu quả tổng thể của việc chuyển đổi từ CIF sang FOB, xác định các điều kiện cần thiết để chuyển đổi thành công và đề xuất lộ trình thực hiện nếu xét thấy phù hợp.



3. So sánh và đánh giá cơ chế mua bán than hiện nay phù hợp nhất với NMNĐ Sông Hậu 1

Nhà thầu phải nghiên cứu và so sánh các mô hình mua than hiện đang áp dụng trên thị trường, bao gồm mô hình CIF truyền thống, mô hình FOB với tàu do bên mua thuê, mô hình FOB kết hợp hợp đồng thuê tàu dài hạn (COA), mô hình kết hợp CIF và FOB, cũng như phương án mua than khác đang áp dụng trên thế giới, đảm bảo sự phù hợp với bối cảnh và mô hình quản lý/quản trị tại Petrovietnam/PVPGB/NMNĐ Sông Hậu 1.

Việc đánh giá phải dựa trên các tiêu chí định lượng và định tính, bao gồm tổng chi phí đến kho nhà máy, độ ổn định của nguồn cung, tính linh hoạt trong mua sắm, mức độ rủi ro và mức độ phù hợp với năng lực quản trị nội bộ của Chủ đầu tư.

Nhà thầu phải xây dựng các kịch bản thị trường để phân tích, bao gồm kịch bản giá than tăng hoặc giảm, giá cước vận tải cao hoặc thấp, và kịch bản gián đoạn nguồn cung từ các quốc gia xuất khẩu chính.

Trên cơ sở đặc thù của Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1 là nhà máy có nhu cầu tiêu thụ than lớn khoảng 3 - 3,5 triệu tấn/năm, nằm tại khu vực miền Nam và phụ thuộc chủ yếu vào nguồn than nhập khẩu, Nhà thầu phải đánh giá mức độ phù hợp của từng mô hình với điều kiện hạ tầng cảng, kho than và kinh nghiệm vận hành thực tế của Nhà máy.

Từ kết quả phân tích, Nhà thầu phải đề xuất mô hình mua than tối ưu, bao gồm lựa chọn mô hình chủ đạo, tỷ trọng đề xuất giữa phương thức FOB và CIF (nếu áp dụng kết hợp), chiến lược lựa chọn nhà cung cấp, chiến lược thuê tàu và phương án quản trị rủi ro đi kèm.

Nhà thầu đồng thời phải đề xuất lộ trình triển khai theo từng giai đoạn, bao gồm ngắn hạn (01 năm), trung hạn (03–05 năm) và các bước chuyển đổi cụ thể để bảo đảm tính khả thi trong thực hiện.

4. Xây dựng Hồ sơ mời thầu mua than theo điều kiện FOB

Nhà thầu có trách nhiệm xây dựng Hồ sơ mời thầu mua than theo điều kiện FOB hoàn chỉnh, khả thi và có thể áp dụng thực tế, trong đó bảo đảm phù hợp với quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam về đấu thầu, thương mại, quản lý vốn nhà nước và các quy định pháp lý liên quan.

Hồ sơ mời thầu phải phù hợp với quy chế mua sắm nội bộ của Chi nhánh/Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1, bảo đảm nguyên tắc công khai, minh bạch, cạnh tranh và hiệu quả kinh tế.



Đồng thời, Hồ sơ mời thầu phải đáp ứng yêu cầu bảo toàn và phát triển vốn Nhà nước, phù hợp với cơ chế hạch toán và tính giá điện hiện hành, đồng thời phân bổ rủi ro giữa các bên một cách hợp lý, rõ ràng, có khả năng kiểm soát và hạn chế tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng.

III. Sản phẩm bàn giao

Nhà thầu có trách nhiệm hoàn thành, bàn giao đầy đủ các sản phẩm tư vấn theo đúng tiến độ, chất lượng và yêu cầu của Chủ đầu tư. Hồ sơ bàn giao phải được lập bằng tiếng Việt (trường hợp có tài liệu tiếng nước ngoài thì kèm bản dịch phù hợp), trình bày khoa học, có số liệu phân tích, căn cứ pháp lý rõ ràng và có thể sử dụng trực tiếp cho công tác quản lý, thẩm định và triển khai thực tế. Các sản phẩm bàn giao bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau:

1. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi phương án FOB

Nhà thầu phải lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi về phương án mua than theo điều kiện FOB phục vụ Nhà máy Nhiệt điện Sông Hậu 1. Báo cáo phải đánh giá tổng quan sự cần thiết chuyển đổi phương thức mua than, mục tiêu đầu tư, cơ sở pháp lý, điều kiện thị trường, năng lực triển khai, yêu cầu hạ tầng, khả năng tổ chức thực hiện và hiệu quả dự kiến của phương án FOB.

Báo cáo phải nêu rõ các phương án lựa chọn, phân tích ưu điểm, hạn chế, điều kiện áp dụng, tính khả thi trong ngắn hạn và trung hạn, đồng thời kiến nghị phương án tối ưu để Chủ đầu tư xem xét quyết định.

2. Báo cáo phân tích tài chính và mô hình kịch bản

Nhà thầu phải xây dựng Báo cáo phân tích tài chính chi tiết nhằm so sánh hiệu quả kinh tế giữa phương thức mua than theo CIF và FOB. Nội dung báo cáo phải bao gồm cấu phần chi phí đầy đủ, tổng chi phí than đến kho nhà máy (landed cost), chi phí logistics, chi phí tài chính, bảo hiểm và các chi phí liên quan khác.

Nhà thầu phải xây dựng các mô hình kịch bản và phân tích độ nhạy đối với các yếu tố chính như giá than quốc tế, giá cước vận tải biển, tỷ giá ngoại tệ, thời gian giao hàng, chi phí chuyển tải và biến động thị trường. Kết quả phân tích phải thể hiện rõ mức tiết giảm chi phí, rủi ro tài chính và hiệu quả kinh tế của từng phương án.

3. Rủi ro và kế hoạch quản trị rủi ro

Nhà thầu phải xây dựng ma trận rủi ro tổng thể đối với phương án mua than theo FOB, trong đó nhận diện đầy đủ các nhóm rủi ro có thể phát sinh trong toàn bộ chuỗi cung ứng, bao gồm rủi ro thị trường, rủi ro vận tải biển, rủi ro chất lượng



than, rủi ro chậm giao hàng, rủi ro pháp lý, rủi ro thanh toán, rủi ro tỷ giá và các rủi ro vận hành khác.

Đối với từng rủi ro, Nhà thầu phải đánh giá mức độ ảnh hưởng, khả năng xảy ra, thứ tự ưu tiên kiểm soát và đề xuất biện pháp phòng ngừa, ứng phó, giảm thiểu thiệt hại. Đồng thời, Nhà thầu phải xây dựng kế hoạch quản trị rủi ro khả thi, phân công đầu mối thực hiện và cơ chế giám sát, cập nhật định kỳ.

4. Dự thảo Hồ sơ mời thầu hoàn chỉnh

Nhà thầu phải xây dựng và bàn giao dự thảo Hồ sơ mời thầu mua than theo điều kiện FOB ở trạng thái hoàn chỉnh, có thể sử dụng làm cơ sở phát hành sau khi Chủ đầu tư rà soát, phê duyệt.

Hồ sơ mời thầu phải bao gồm đầy đủ các nội dung chủ yếu như chỉ dẫn nhà thầu, tiêu chuẩn đánh giá, yêu cầu kỹ thuật than, điều kiện thương mại, điều kiện giao hàng FOB, điều khoản thanh toán, mẫu hợp đồng, cơ chế phân bổ rủi ro, yêu cầu bảo đảm dự thầu, bảo đảm thực hiện hợp đồng, điều kiện xử lý vi phạm và các phụ lục liên quan.

Hồ sơ mời thầu phải bảo đảm phù hợp với quy định pháp luật Việt Nam, quy chế mua sắm nội bộ của đơn vị, nguyên tắc bảo toàn vốn Nhà nước và phù hợp với cơ chế giá điện hiện hành.



PHỤ LỤC 2: BIỂU CHÀO GIÁ

STT	Nội dung	Đơn vị tính	Khối lượng	Đơn giá (trước thuế) VNĐ	Thành tiền (trước thuế) VNĐ
1	Tư vấn nghiên cứu, đánh giá toàn diện phương án mua than theo điều kiện FOB và lập Hồ sơ mời thầu cho NMNĐ Sông Hậu 1				
	TỔNG CỘNG TRƯỚC THUẾ				
	CÁC LOẠI THUẾ, PHÍ CÓ LIÊN QUAN				
	TỔNG CỘNG SAU THUẾ				

(Bằng chữ: đồng)

Hiệu lực của báo giá: 90 ngày kể từ ngày gửi báo giá.

ĐẠI DIỆN CÔNG TY
(ký tên, đóng dấu)

