

CHƯƠNG I

GIỚI THIỆU DỰ ÁN VÀ CĂN CỨ PHÁP LÝ

I.1. Giới Thiệu Tổng Quát Về Dự Án

I.1.1. Tên Dự Án

- Tên dự án : Đầu tư mua máy móc thiết bị vận tải đường bộ.
- Chủ đầu tư :

I.1.2. Giới Thiệu Chung Về Chủ Đầu Tư

- Tên công ty:
- Giấy phép đăng ký kinh doanh số
- Vốn điều lệ:
- Trụ sở công ty:
- Người đại diện hợp pháp
- Chức vụ: Tổng Giám Đốc

I.1.3. Hình thức đầu tư: Mua sắm máy móc thiết bị phục vụ cho ngành vận tải đường bộ.

I.1.4. Địa Điểm Đầu Tư:

Trụ sở giao dịch chính của dự án tọa lạc tại Bình Thạnh – một quận nội thành thuộc thành phố Hồ Chí Minh.

I.1.5. Thông tin sơ lược về Thành phố HCM.

- Diện tích: 2.095,239 km²
- Dân số: 7.123.340 người
- Dân tộc: Việt, Hoa, Khome, Chăm
- Đơn vị hành chính: 24 quận – huyện

I.2. Điều Kiện Tự Nhiên

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

I.2.1. Vị trí địa lý

Thành phố Hồ Chí Minh nằm trong toạ độ địa lý khoảng $10^{\circ} 10' - 10^{\circ} 38'$ vĩ độ bắc và $106^{\circ} 22' - 106^{\circ} 54'$ kinh độ đông. Phía Bắc giáp tỉnh Bình Dương, Tây Bắc giáp tỉnh Tây Ninh, Đông và Đông Bắc giáp tỉnh Đồng Nai, Đông Nam giáp tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Tây và Tây Nam giáp tỉnh Long An và Tiền Giang.

TP.Hồ Chí Minh cách thủ đô Hà Nội gần 1.730km đường bộ, nằm ở ngã tư quốc tế giữa các con đường hàng hải từ Bắc xuống Nam, từ Đông sang Tây, là tâm điểm của khu vực Đông Nam Á. Trung tâm thành phố cách bờ biển Đông 50 km đường chim bay. Đây là đầu mối giao thông nối liền các tỉnh trong vùng và là cửa ngõ quốc tế. Với hệ thống cảng và sân bay lớn nhất cả nước, cảng Sài Gòn với năng lực hoạt động 10 triệu tấn /năm. Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất với hàng chục đường bay chỉ cách trung tâm thành phố 7km.

I.2.2. Địa hình

Thành phố Hồ Chí Minh nằm trong vùng chuyển tiếp giữa miền Đông Nam bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Địa hình tổng quát có dạng thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Đông sang Tây. Nó có thể chia thành 3 tiểu vùng địa hình.

- Vùng cao nằm ở phía Bắc - Đông Bắc và một phần Tây Bắc (thuộc bắc huyện Củ Chi, đông bắc quận Thủ Đức và quận 9), với dạng địa hình lượn sóng, độ cao trung bình 10-25 m và xen kẽ có những đồi gò độ cao cao nhất tới 32m, như đồi Long Bình (quận 9).
- Vùng thấp trũng ở phía Nam-Tây Nam và Đông Nam thành phố (thuộc các quận 9, 8,7 và các huyện Bình Chánh, Nhà Bè, Cần Giò). Vùng này có độ cao trung bình trên dưới 1m và cao nhất 2m, thấp nhất 0,5m.
- Vùng trung bình, phân bố ở khu vực Trung tâm Thành phố, gồm phần lớn nội thành cũ, một phần các quận 2, Thủ Đức, toàn bộ quận 12 và huyện Hóc Môn. Vùng này có độ cao trung bình 5-10m.

Nhìn chung, địa hình Thành phố Hồ Chí Minh không phức tạp, song cũng khá đa dạng, có điều kiện để phát triển nhiều mặt

-----o0o-----

I.2.3. Khí hậu thời tiết

Thành phố Hồ Chí Minh nằm trong vùng nhiệt đới gió mùa cận xích đạo. Cũng như các tỉnh ở Nam bộ, đặc điểm chung của khí hậu-thời tiết TPHCM là nhiệt độ cao đều trong năm và có hai mùa mưa - khô rõ ràng làm tác động chi phối môi trường cảnh quan sâu sắc. Mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 11, mùa khô từ tháng 12 đến tháng 4 năm sau. Theo tài liệu quan trắc nhiều năm của trạm Tân Sơn Nhất, qua các yếu tố khí tượng chủ yếu; cho thấy những đặc trưng khí hậu Thành Phố Hồ Chí Minh như sau:

- Lượng bức xạ dồi dào, trung bình khoảng 140 Kcal/cm²/năm. Số giờ nắng trung bình/tháng 160-27⁰ giờ. Nhiệt độ không khí trung bình 27⁰C. Nhiệt độ cao tuyệt đối 40⁰C, nhiệt độ thấp tuyệt đối 13,8⁰C. Tháng có nhiệt độ trung bình cao nhất là tháng 4 (28,8⁰C), tháng có nhiệt độ trung bình thấp nhất là khoảng giữa tháng 12 và tháng 1 (25,7⁰C). Hàng năm có tới trên 330 ngày có nhiệt độ trung bình 25-28⁰C. Điều kiện nhiệt độ và ánh sáng thuận lợi cho sự phát triển các chủng loại cây trồng và vật nuôi đạt năng suất sinh học cao; đồng thời đẩy nhanh quá trình phân hủy chất hữu cơ chứa trong các chất thải, góp phần làm giảm ô nhiễm môi trường đô thị
- Lượng mưa cao, bình quân/năm 1.949 mm. Năm cao nhất 2.718 mm (1908) và năm nhỏ nhất 1.392 mm (1958). Số ngày mưa trung bình/năm là 159 ngày. Khoảng 90% lượng mưa hàng năm tập trung vào các tháng mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 11; trong đó hai tháng 6 và 9 thường có lượng mưa cao nhất. Các tháng 1,2,3 mưa rất ít, lượng mưa không đáng kể. Trên phạm vi không gian thành phố, lượng mưa phân bố không đều, có khuynh hướng tăng dần theo trục Tây Nam - Đông Bắc. Đại bộ phận các quận nội thành và các huyện phía Bắc thường có lượng mưa cao hơn các quận huyện phía Nam và Tây Nam.
- Độ ẩm tương đối của không khí bình quân/năm 79,5%; bình quân mùa mưa 80% và trị số cao tuyệt đối tới 100%; bình quân mùa khô 74,5% và mức thấp tuyệt đối xuống tới 20%.

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

- Về gió, Thành phố Hồ Chí Minh chịu ảnh hưởng bởi hai hướng gió chính và chủ yếu là gió mùa Tây - Tây Nam và Bắc - Đông Bắc. Gió Tây -Tây Nam từ Ấn Độ Dương thổi vào trong mùa mưa, khoảng từ tháng 6 đến tháng 10, tốc độ trung bình 3,6m/s và gió thổi mạnh nhất vào tháng 8, tốc độ trung bình 4,5 m/s. Gió Bắc- Đông Bắc từ biển Đông thổi vào trong mùa khô, khoảng từ tháng 11 đến tháng 2, tốc độ trung bình 2,4 m/s. Ngoài ra có gió tín phong, hướng Nam - Đông Nam, khoảng từ tháng 3 đến tháng 5 tốc độ trung bình 3,7 m/s. Về cơ bản TPHCM thuộc vùng không có gió bão. Năm 1997, do biến động bởi hiện tượng El-Nino gây nên cơn bão số 5, chỉ một phần huyện Cần Giờ bị ảnh hưởng ở mức độ nhẹ.

Với vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên thuận lợi, TP.HCM đã trở thành một Thành phố năng động và phát triển nhất cả nước - là trung tâm thương mại và là nơi hội tụ của nhiều dân tộc anh em, mỗi dân tộc có tín ngưỡng, sắc thái văn hoá riêng góp phần tạo nên một nền văn hoá đa dạng.

I.3. Thị Trường Mục Tiêu Của Dự Án

Nhằm phục vụ cho nhu cầu trong lĩnh vực kinh doanh thương mại, đồng thời phát triển và khai thác thị trường đầy tiềm năng này, dự án sẽ bước chân vào lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ bằng container, đầu kéo tại các thị trường chủ đạo của miền Đông Nam Bộ: thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bà Rịa – Vũng Tàu.

Với chức năng nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng và các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá, dự án đi vào hoạt động sẽ mang đến cho khách hàng sự an tâm, tin tưởng tuyệt đối vì đội ngũ công nhân nơi đây được đào tạo và huấn luyện kỹ với trình độ tay nghề cao sẽ cung cấp cho khách hàng dịch vụ logistics chuyên nghiệp nhất

I.4. Ngành Nghề Kinh Doanh:

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----oOo-----

Để đáp ứng tốt nhất nhu cầu của khách hàng, đồng thời đẩy mạnh hoạt động dịch vụ vận tải có hiệu quả, Công ty chúng tôi sẽ cung cấp cho khách hàng dịch vụ logistic chuyên nghiệp nhất bao gồm:

1. Giao nhận hàng hóa
2. Vận tải hành khách bằng đường bộ
3. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ
4. Làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác
5. Đóng gói bao bì
6. Giao hàng và các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa
7. Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp vận tải đường bộ : bốc dỡ hàng hóa....

Chúng tôi có đội ngũ công nhân nhiều kinh nghiệm nhiệt tình, các thiết bị vận chuyển hiện đại sẵn sàng đáp ứng nhu cầu của quý khách hàng.

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng, ban giám đốc công ty quyết định đầu tư mua sắm thêm thiết bị vận tải nhằm khai thác các tuyến đường nội thành thành phố HCM, nơi tập trung hàng hoá phong phú và đang cần nhiều phương tiện để chuyên chở phân phối đến các địa bàn lân cận để tiêu thụ như Bình Dương, Bà Rịa Vũng Tàu.

-----oOo-----

CHƯƠNG II

SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

Xu thế hội nhập kinh tế khu vực và thế giới đang diễn ra khắp toàn cầu như là một tất yếu khách quan với mức độ ngày càng mạnh mẽ. Là một quốc gia có nền kinh tế đang phát triển ở Đông Nam Á, Việt Nam không thể đứng ngoài tiến trình chung này. Những năm gần đây, vận tải đang trở thành một thị trường thu hút sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư, đáp ứng nhu cầu tất yếu của thị trường trong xu thế phát triển mạnh mẽ các hoạt động sản sản xuất, lưu thông hàng hoá giữa các quốc gia.

Thống kê đưa ra tại Hội thảo Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải ô tô trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, do Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam tổ chức vào tháng 03/2009, trung bình tại Việt Nam, một ô tô tải trong 1 tháng chạy khoảng 18 ngày, mỗi ngày chạy không quá 7 tiếng đồng hồ, bình quân mỗi đầu xe chở khoảng 1,7 tấn hàng/ngày, với quãng đường khoảng 73 – 100 km.

Thử làm một con tính nhỏ, so với tần suất hoạt động trung bình của một ô tô tải ở Nhật Bản là trên 26 ngày/tháng, 22 giờ/ngày, thì có thể thấy, hiệu suất hoạt động vận tải ô tô của các doanh nghiệp Việt Nam rất thấp.

Nếu so sánh về năng lực cạnh tranh của ngành đường bộ Việt Nam với các nước trong khu vực thì Diễn đàn Kinh tế thế giới năm 2008 đã đưa ra điểm số dành cho Việt Nam là 2,98, rất thấp theo thang điểm từ thấp đến cao là 1 – 7. Trong bảng xếp hạng này, ngành đường bộ của Việt Nam đứng sau tất cả các nước trong khu vực Đông Nam Á được xếp hạng như Thái Lan, Malaysia, Philippines...

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

Rõ ràng, đang có một môi trường quan không thuận cho các doanh nghiệp vận tải Việt Nam trong bối cảnh thị trường dịch vụ vận tải sẽ mở rộng và cạnh tranh gay gắt khi Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO).

Có lẽ, không thể không đề cập đến khuôn khổ chính sách tạo điều kiện tăng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Chính sách nhà nước hợp lý là điều kiện để các doanh nghiệp vận tải tồn tại và phát triển. Khó khăn lớn của các doanh nghiệp là nguồn vốn đầu tư có hạn. Việc nhà nước ưu tiên cho các doanh nghiệp vận tải vay vốn ngân hàng để duy trì hoạt động là hết sức cần thiết. Vì giao thông vận tải là một trong những ngành công nghiệp đầu não của một quốc gia.

Các công cụ vận tải sau một thời gian hoạt động có những hư hỏng cần phải kịp thời sửa chữa để đảm bảo sự an toàn. Đồng thời, các doanh nghiệp luôn phải trang bị thêm máy móc thiết bị phục vụ cho hoạt động kinh doanh phù hợp với hàng hoá bốc dỡ và vận chuyển. Dự án đầu tư mua máy móc thiết bị của Công ty không những mang ý nghĩa chiến lược của Công ty, góp phần ổn định thị trường vận tải đường bộ của quốc gia mà còn mang lại hiệu quả kinh tế, đóng góp cho ngân sách, tạo thêm việc làm cho người lao động góp phần hoàn thiện các hoạt động dịch vụ sửa chữa, thay thế của ngành vận tải và nâng cao thương hiệu của Công ty đối với thị trường vận tải trong nước và Quốc tế.

Dù chỉ là một doanh nghiệp nhỏ nhưng tiềm năng phát triển không nhỏ. Cộng với nhiệt huyết và niềm đam mê công việc, chúng tôi tin rằng Công ty sẽ còn phát triển mạnh mẽ hơn nữa, nhằm góp một phần sức lực của mình vào tiến trình phát triển kinh tế của đất nước. Sánh kịp với các nước anh em trên thế giới là ước mơ, là hoài bão mà bất cứ doanh nghiệp Việt Nam nào cũng luôn khao khát.

-----o0o-----

CHƯƠNG III

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NHU CẦU VẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BỘ TRONG NƯỚC

III.1. Dự báo cung cầu vận tải đường bộ ở Việt Nam

Kinh tế thế giới tăng trưởng tốt hơn trong năm 2010 sẽ là điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất khẩu, dự báo GDP 2010 của Việt Nam sẽ đạt 6,5% và Chính Phủ sẽ cố gắng duy trì lạm phát ở mức 7%; 3 yếu tố lạc quan tác động lên nhu cầu vận tải đường bộ Việt Nam là:

- Hầu hết các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam là hàng hóa cơ bản, phục vụ đời sống thiết yếu như gạo, giấy dếp, dệt may, thủy sản... mặc dù không tránh được suy giảm nhưng sẽ khó bị giảm mạnh trong điều kiện thu nhập vẫn bị thu hẹp và nhanh chóng tăng trở lại khi có tín hiệu khả quan;
- Đồng Việt Nam yếu cũng đang tạo ra lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu, đặc biệt là hàng hóa có tỷ lệ nguyên liệu ngoại nhập thấp;
- Việc giải ngân các dự án đầu tư và nâng cao năng lực sản xuất sẽ làm tăng nhu cầu nhập khẩu;
- Ngoài sự hồi phục của kinh tế, khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN và Australia, NewZeland – ASEAN chính thức hoạt động trong năm 2010 cũng sẽ mở ra cơ hội cho rất nhiều ngành. Việc ưu tiên cho vay xuất khẩu được thực hiện cũng sẽ tạo ra rất nhiều thuận lợi. Dự báo giá trị xuất khẩu của nước ta năm nay sẽ tăng 6% sau khi giảm 9,3% trong năm 2009.

Cùng với việc đặt mục tiêu xuất khẩu năm 2010 ở mức 59,9 tỷ USD (tăng 6%) so với năm 2009 thì Bộ Công Thương dự kiến kim ngạch nhập khẩu năm 2010

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

khoảng 74,4 tỷ USD, tăng 9% so với năm 2009; không chế nhập siêu hàng hóa năm 2010 khoảng 14,5 tỷ USD (bằng mức nhập siêu năm 2007) tỷ trọng nhập siêu/xuất khẩu ở mức 24,3%.

Tiêu dùng sẽ vẫn tăng dù chậm cũng vẫn góp phần tạo thêm lực cầu mới. Cùng với đó, các dự án đầu tư nước ngoài đăng ký trong những năm vừa qua sẽ được giải ngân nhiều hơn trong năm 2010 do kinh tế phục hồi, dẫn đến nhu cầu nhập khẩu máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu sẽ tăng. Các chương trình kích cầu sản xuất - đầu tư - tiêu dùng phát huy tác dụng sẽ dẫn đến nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu như sắt thép, vật liệu xây dựng, xăng dầu... tăng cao. Các doanh nghiệp sẽ tận dụng cơ hội từ Chương trình hỗ trợ lãi suất của Chính phủ (trung hạn và dài hạn) để mua sắm máy móc thiết bị nhập khẩu từ nước ngoài, đồng thời tận dụng cơ hội giá rẻ từ thị trường thế giới. Năng lực sản xuất trong nước được nâng cao thì nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu phục vụ đầu tư, xây dựng, sản xuất, xuất nhập khẩu cũng gia tăng.

Tuy nhiên, mục tiêu ổn định nền kinh tế được ưu tiên hơn tăng trưởng nên sản xuất sẽ chưa có sự phát triển mạnh. Và trong bối cảnh kinh tế - tài chính trong nước và quốc tế vẫn còn nhiều bất ổn cần được giải quyết lâu dài, chúng tôi giữ một góc nhìn lạc quan thận trọng về triển vọng ngành vận tải đường bộ trong năm 2010. Ngành vận tải đường bộ Việt Nam sẽ hồi phục và nhộn nhịp hơn năm 2009, nhưng duy trì ở mức trung bình.

III.2. Nhu cầu vận chuyển đường bộ

Việc Việt Nam gia nhập tổ chức thương mại thế giới có tác động rất lớn đến phát triển kinh tế trong tương lai và quyết định nhu cầu vận tải. Trên cơ sở các chỉ tiêu kinh tế xã hội được dự báo cho các năm mục tiêu 2010 và 2020, chúng ta có thể thấy rõ rằng : Sự biến động về cơ cấu hàng hoá XNK của Việt Nam trong tương lai có tác động rất lớn đến hoạt động dịch vụ vận tải quốc tế của Việt Nam, cụ thể là thị phần xuất khẩu hàng hoá thuộc nhóm sản phẩm công nghiệp (sản phẩm chế tạo) ngày càng gia tăng trong khi đó nhóm hàng nguyên liệu khoáng sản xuất khẩu ngày một hạn chế. Bên cạnh đó do nhu cầu phát triển đột biến của các ngành công

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

nghiệp điện lực và công nghiệp luyện kim, Việt Nam phải nhập khẩu một khối lượng lớn than và quặng sắt, phôi thép. Đối với hàng xuất khẩu nhu cầu vận chuyển hàng bách hoá tăng nhanh, đối với hàng nhập khẩu nhu cầu vận chuyển dầu và hàng rời như than, quặng sắt, thép tăng nhanh.

Nhu cầu vận tải hàng hoá nội địa tăng rất nhanh có tác động rất tích cực đến hoạt động dịch vụ vận tải hàng hoá trong nước, tạo cơ hội cho các doanh nghiệp dịch vụ vận tải mở rộng quy mô, có điều kiện cải thiện các chỉ tiêu vận doanh, chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật vận dụng phương tiện góp phần giảm giá thành vận tải.

Đối với vận tải hàng hoá nội địa, đường bộ đóng vai trò đặc biệt quan trọng vì đảm nhận trên 70% tổng khối lượng vận chuyển của toàn ngành. Vận tải đường bộ chủ yếu đảm nhận việc gom hàng, tạo chân hàng, vận tải hàng hoá cự ly trung bình và ngắn. Vận tải đường bộ đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong vận tải nội tỉnh ở các địa phương đặc biệt là những nơi không có đường sắt và đường sông không phát triển, trong tổng khối lượng vận tải hàng hoá đường bộ vận tải liên tỉnh chỉ chiếm 55%, còn lại 45% là vận tải nội tỉnh.

Trong vận tải liên tỉnh bằng đường bộ các mặt hàng chính chỉ chiếm dưới 30% còn lại chủ yếu là các sản phẩm chế tạo, nông thủy sản, hàng xuất nhập khẩu đòi hỏi vận chuyển nhanh, kịp thời, yêu cầu chất lượng dịch vụ vận tải cao. Còn hàng hoá vận chuyển nội tỉnh đòi hỏi chất lượng vận tải trung bình và cần chi phí vận tải rẻ, đặc điểm luồng hàng là nhỏ lẻ, phân tán. Các đặc điểm về luồng hàng đường bộ này rõ ràng là có ảnh hưởng quan trọng đến định hướng hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ vận tải. Sự ra đời của hàng loạt các nhà máy lớn, khu liên hợp sản xuất, khu khai thác nguyên liệu làm tăng đáng kể nhu cầu vận tải chuyên dùng bằng ô tô. Xu thế container hoá kể cả đối với hàng nội địa cũng là một yếu tố tác động đến hoạt động dịch vụ vận tải nội địa đặt ra yêu cầu phát triển phương tiện vận tải container, bến bãi, thiết bị xếp dỡ container của Công ty.

III.3. Thị trường vận tải đường bộ

Hiện nay khối lượng của vận tải đường bộ vào khoảng trên 160 triệu tấn/năm. Riêng khu vực phía Nam, sản lượng vận tải hàng hóa vào khoảng 90 triệu tấn/năm

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

chiếm gần 56,25% tổng sản lượng vận tải đường bộ cả nước do trên 120 tổ chức kinh tế tư nhân và hợp tác xã đường bộ thực hiện. Tổng số phương tiện của khu vực này ước tính trên 26.400 phương tiện với tổng trọng tải lên đến 184.800 tấn.

Với dự báo tăng trưởng kinh tế 7-8% /năm trong những năm sắp tới, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ trong cả nước được ước tính sẽ tăng bình quân từ 10 – 12%/năm. Riêng khu vực phía Nam do tốc độ tăng trưởng kinh tế cao hơn mức trung bình của cả nước từ 1,3 – 1,4 lần nên nhu cầu vận chuyển đường bộ sẽ tăng khoảng 13%/ năm và đây vẫn là thị trường có nhiều tiềm năng phát triển.

-----o0o-----

CHƯƠNG IV

QUY MÔ DỰ ÁN

IV.1. Quy Mô Đầu Tư

Đầu tư mua sắm phương tiện vận tải, thay thế thiết bị cũ nhằm phục vụ cho ngành vận tải, bốc dỡ hàng hoá. Cụ thể như sau:

DVT: 1.000.000VNĐ

Tổng đầu tư dự kiến cho việc đầu tư mới, thay thế máy móc thiết bị, phương tiện vận tải của ...dự kiến là **2.281.000.000 đồng (Hai tỷ hai trăm tám mươi một triệu đồng)**.

IV.2. Cơ cấu nguồn vốn đầu tư.

Trên cơ sở phân tích và tính toán về nguồn vốn đầu tư cho dự án, chủ đầu tư quyết định sử dụng vốn vay ngân hàng với 02 phương án cụ thể như sau:

Phương án 1:

DVT: 1000.000VNĐ

Với tổng mức đầu tư **2,281 triệu đồng**. Trong đó chủ đầu tư có vốn 30% tổng đầu tư tương ứng với số tiền **684 triệu đồng**. Ngoài ra công ty dự định vay của ngân hàng 70% trên tổng mức đầu tư, tức tổng số tiền cần vay là **1,596 triệu đồng**. Nguồn vốn vay này dự kiến vay trong thời gian 05 năm với lãi suất dự kiến theo tình hình chung hiện nay là 14,5%/năm và được giải ngân 1 lần trong thời mua sắm MMTB (dự kiến là đầu quý III năm 2010).

Phương thức vay vốn: Bắt đầu trả nợ từ khi dự án đi vào hoạt động. Trả nợ gốc

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

đều hàng năm và lãi vay tính theo dư nợ đầu kỳ.

Phương án 2:

ĐVT: 1.000.000VNĐ

Với tổng mức đầu tư **2,281 triệu đồng**. Trong đó chủ đầu tư có vốn 20% tổng đầu tư tương ứng với số tiền **456,12 triệu đồng**. Ngoài ra công ty dự định vay của ngân hàng 80% trên tổng mức đầu tư, tức tổng số tiền cần vay là **1,824 triệu đồng**. Nguồn vốn vay này dự kiến vay trong thời gian 05 năm với lãi suất dự kiến theo tình hình chung hiện nay là 14,5%/năm và được giải ngân 1 lần trong thời gian mua sắm MMTB (dự kiến là đầu quý III năm 2010).

Phương thức vay vốn: Bắt đầu trả nợ từ khi dự án đi vào hoạt động. Trả nợ gốc đều hàng năm và lãi vay tính theo dư nợ đầu kỳ.

CHƯƠNG VI

PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ DỰ ÁN

VI.1. Doanh Thu

Như đã trình bày trên, dự án hoạt động trên ba tuyến đường chính, là vận chuyển hàng hoá trong nội thành thành phố Hồ Chí Minh, Từ Thành phố HCM đi Bình Dương và Từ TPHCM đi Bà Rịa Vũng Tàu.

Doanh thu được khai thác chủ yếu từ 02 đầu kéo và 04 rơ móc mới mua của công ty.

- Đối với tuyến vận chuyển trong nội thành thành phố, đơn giá trung bình cho một chuyến là 1,4triệu đồng/ chuyến. Công suất khai thác trong một tháng là 70chuyến. Một năm tương đương 840 chuyến.

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

- Đối với tuyến từ TPHCM đi Bình Dương, đơn giá trung bình cho một chuyến là 1,8 triệu đồng/ chuyến. Công suất khai thác trong một tháng là 50 chuyến. Một năm tương đương 600 chuyến.
- Đối với tuyến từ TPHCM đi Bà Rịa – Vũng Tàu, đơn giá trung bình cho một chuyến là 2,8 triệu đồng/ chuyến. Công suất khai thác trong một tháng là 20 chuyến. Một năm tương đương 240 chuyến.
- Năm 2010 (năm 0) là năm mà chủ đầu tư mua sắm MMTB, và hoạt động kể từ quý IV. Đơn giá vận chuyển dự kiến tăng khoảng 2% mỗi năm trong 05 năm đầu.

Doanh thu của dự án được trình bày cụ thể qua bảng sau:

DVT: 1.000.000VNĐ

DVT: 1.000.000 VNĐ

VI.2. Chi Phí Vận Hành Dự Án Hoạt Động:

Dự kiến sẽ được đưa vào hoạt động sau 3 tháng chuẩn bị mua sắm, thay thế MMTB. Dự kiến hoạt động vào tháng 9/2010.

Khoảng chi phí vận hành dự án hoạt động hàng năm được phân chia gồm có chi phí hoạt động, chi phí khấu hao và chi phí lãi vay phải trả hàng năm.

-----o0o-----

Đơn vị tư vấn: Công Ty Cổ Phần Tư Vấn Đầu Tư Thảo Nguyên Xanh
www.lapduan.com.vn

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

VI.2.1. Chi phí thuê bãi.

Chi phí thuê bãi để tập kết hàng hóa, bốc dỡ và vận chuyển đến cho khách hàng hàng năm vào khoảng 8.000.000VNĐ/tháng, tương đương 96.000.000VNĐ/năm, ước tính chi phí này tăng khoảng 5% mỗi năm cùng với mức độ tăng giá chung.

VI.2.2. Chi phí lương quản lý:

Để dự án đi vào hoạt động có hiệu quả và mang lại lợi ích mong muốn thì đòi hỏi những người quản lý phải am hiểu rõ lĩnh vực hoạt động, năng động và xử lý vấn đề thật thông minh và khéo léo. Chi phí quản lý năm 2011 khoảng 168.000 ngàn đồng/ năm. Chi phí này được tính như sau:

Chi phí quản lý = Lương quản lý x Số lượng x Số tháng trong năm.

Lương quản lý ước tính trung bình khoảng 7 triệu đồng/ người và số lượng khoảng 2 người và số tháng tính lương trong năm là 13 tháng

Chi phí lương quản lý sẽ tăng 2% mỗi năm trong quá trình hoạt động của dự án

VI.2.3. Chi phí lương nhân viên

Lương cho đội ngũ nhân viên hành chính, điều hành và quản lý tuyến xe ước tính là cần 04 nhân viên, với mức lương 4tr/người. Lương sẽ được tính cho 12 tháng trong năm và tiền thưởng lễ , tết, dự kiến vào khoảng 208 triệu/năm và mức lương có thể tăng dao động 5% mỗi năm.

VI.2.4. Chi phí lương tài xế

Không giống các loại hình kinh doanh khác, kinh doanh vận tải thì chi phí lương cho tài xế phụ thuộc vào số tuyến xe chạy trong ngày, số chuyến xe không cố định mà có thể tăng hoặc giảm theo từng tháng. Vì vậy chi phí lương đội ngũ tài xế được tính bằng 12% trên doanh thu từng chuyến. Chi phí này ước tính vào khoảng 358 triệu trong năm 2011 và tăng lên theo từng năm.

VI.2.5. Chi phí điện nước, bảo vệ

Chi phí điện nước và bảo vệ, quản lý xe vào khoảng 60 triệu/năm và tăng theo từng năm.

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

VI.2.6. Chi phí bảo trì bảo dưỡng:

Để máy móc được vận hành tốt, trang thiết bị sử dụng bền...thì việc bảo trì, bảo dưỡng những vật dụng này thật cần thiết, do đó hằng năm chủ đầu tư bỏ ra một khoảng chi phí 15% doanh thu hằng năm để bảo trì, bảo dưỡng các dụng cụ, thiết bị, máy móc. Vì là ngành vận tải nên việc bảo dưỡng phải tiến hành thường xuyên để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện khi lưu thông trên đường.

VI.2.7. Chi phí xăng dầu

Chi phí xăng dầu là chi phí lớn nhất trong vận tải hàng hoá, chi phí này chiếm khoảng 30% doanh thu, ước tính 895 triệu đồng/năm.(2011) và dự kiến tăng lên theo từng năm theo sự biến động của giá xăng.

Bảng tính chi phí hoạt động.

DVT: 1.000.000đ

DVT: 1.000.000đ

VI.3. Chi Phí Khấu Hao.

Chi phí khấu hao được xác định theo chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định theo Quyết định số 206/2003/ QĐ –BTC ngày 12/12/2003 của Bộ Tài Chính, phương pháp khấu hao được chọn là phương pháp đường thẳng.

- Chi phí thiết bị, máy móc khấu hao trong 10 năm.
- Chi phí dự phòng khấu hao trong 05 năm.

Bảng tính khấu hao

Dvt: 1.000.000 đồng

DVT: 1.000.000đ

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

VI.4. Chi phí lãi vay:

Lãi vay được xác định dựa trên số nợ vay đầu kỳ với lãi suất dự kiến theo tình hình chung của các ngân hàng hiện nay là 14,5%/năm. Trả nợ gốc đều và lãi vay định kỳ và dự kiến tập trung trả hết nợ trong 05 năm tính từ quý III năm 2010 đến cuối quý II năm 2015.

Kế hoạch vay và trả nợ qua các năm ***Đvt : 1.000.000 đồng***

Phương án 1.

Kế hoạch trả nợ ***ĐVT: 1.000.000đ***

ĐVT: 1.000.000đ

ĐVT: 1.000.000đ

Phương án 2:

ĐVT: 1.000.000đ

Kế hoạch trả nợ ***ĐVT: 1.000.000đ***

ĐVT: 1.000.000đ

ĐVT: 1.000.000đ

VI.5. Kết Quả Phân Tích Tài Chính:

Bảng 6: báo cáo thu nhập của dự án

Phương Án 1:

-----o0o-----

Đơn vị tư vấn: Công Ty Cổ Phần Tư Vấn Đầu Tư Thảo Nguyên Xanh
www.lapduan.com.vn

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

Đvt: 1.000.000 đồng

DVT: 1.000.000đồng

Phương án 2:

Đvt: 1.000.000 đồng

DVT: 1.000.000đồng

Bảng 7: Các thông số hiệu quả kinh tế của dự án.

Phương Án 1:

DVT: 1.000.000đ

DVT:1.000.000đ

Thời gian phân tích hiệu quả tài chính của dự án trong vòng đời 10 năm kể từ năm bắt đầu xây dựng và năm thanh lý.

Dòng tiền thu vào bao gồm: tổng doanh thu hằng năm; nguồn thu từ vốn vay ngân hàng; giá trị tài sản đã khấu hao hết trong vòng 10 năm (không tính giá trị thanh lý cuối vòng đời dự án)

Dòng tiền chi ra gồm: các khoản chi đầu tư ban đầu mua sắm MMTB và chi phí hoạt động hằng năm (không bao gồm chi phí khấu hao), chi trả nợ vay ngân hàng gồm cả lãi vay và vốn gốc, tiền thuế nộp cho ngân sách Nhà Nước.

Với suất sinh lời Chủ đầu tư kỳ vọng sẽ lớn hơn lãi vay để đảm bảo khả năng thanh toán nợ vay là $r_e = 17\%$

Dựa vào kết quả ngân lưu vào và ngân lưu ra, ta tính được các chỉ số tài chính, và kết quả cho thấy:

Hiện giá thu nhập thuần của dự án là :NPV = 841.000.000đồng >0

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

Suất sinh lời nội bộ là: $IRR = 35\%$

Thời gian hoàn vốn tính là 5 năm (bao gồm cả năm đầu tư MMTB)

Qua quá trình hoạch định, phân tích và tính toán các chỉ số tài chính trên cho thấy dự án mang lại lợi nhuận cao cho chủ đầu tư so với nguồn vốn đầu tư ban đầu bỏ ra, suất sinh lời nội bộ cũng cao hơn sự kỳ vọng của nhà đầu tư, và khả năng thu hồi vốn nhanh hơn so với kế hoạch đề ra.

Phương Án 2:

DVT: 1.000.000 VNĐ

DVT: 1.000.000đ

Đối với phương án 2 :

Hiện giá thu nhập thuần của dự án là : $NPV = 763.000.000\text{đồng} > 0$

Suất sinh lời nội bộ là: $IRR = 35\%$

Thời gian hoàn vốn tính là 6 năm (bao gồm cả năm đầu tư MMTB)

-----o0o-----

CHƯƠNG VII

KẾ HOẠCH VAY TRẢ NỢ, PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI

VII.1. Kế Hoạch Vay và Trả Nợ

Phương Án 1:

Với nguồn vốn vay chiếm 70% tổng mức đầu tư, Công ty dự định vay của ngân hàng với lãi suất chung hiện nay là 14,5%/năm, và số tiền cần vay là 1.596.420.000 đồng. *(Một tỷ năm trăm chín mươi sáu triệu bốn trăm hai mươi ngàn đồng)*

Phương Án 2:

Với nguồn vốn vay chiếm 80% tổng mức đầu tư, Công ty dự định vay của ngân hàng với lãi suất chung hiện nay là 14,5%/năm, và số tiền cần vay là 1.824.480.000 đồng. *(Một tỷ tám trăm hai mươi bốn triệu bốn trăm tám mươi ngàn đồng)*

Số vốn vay này kỳ vọng sẽ được giải ngân trong 1 lần khi dự án bắt đầu chính thức thực thi.

Khi dự án đi vào khai thác kinh doanh, có nguồn thu sẽ bắt đầu trả vốn gốc. Thời gian trả nợ theo từng quý dự tính trong 5 năm với lãi suất 14,5%/năm, số tiền phải trả mỗi quý bao gồm lãi vay và vốn gốc với những khoản bằng nhau. *(Chi tiết đã trình bày trong phần VI.5: Chi phí lãi vay)*

Qua hoạch định nguồn doanh thu, chi phí và lãi vay theo kế hoạch trả nợ cho thấy dự án hoạt động hiệu quả, có khả năng trả nợ đúng hạn rất cao, mang lại lợi nhuận lớn cho nhà đầu tư và các đối tác hợp tác như ngân hàng.

VII.2. Hiệu Quả Kinh Tế

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----oOo-----

Dự án được hình thành và đầu tư phát triển theo định hướng của chủ đầu tư và xu hướng phát triển chung của nền kinh tế trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế. Dự án đi vào hoạt động góp phần nâng cao chất lượng phục vụ và hiệu quả hoạt động của ngành vận tải đường bộ TPHCM và cả nước nói chung.

Không những thế, dự án đóng góp rất lớn cho ngân sách Nhà Nước với các khoản thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân,... Một nguồn thu khác từ thuế, cũng có thể được xem như là nguồn thu nhập cho chính quyền địa phương, đó là thuế thu nhập cá nhân được nộp bởi những người lao động làm việc trong dự án này.

VII.3. Lợi Ích Xã Hội

Dự án đầu tư máy móc thiết bị phục vụ cho ngành vận tải đường bộ là một trong những dự án quan trọng có đóng góp lớn cho ngành vận tải nước nhà, giải quyết bài toán cung cầu đang rất bức thiết hiện nay.

Trong khoảng thời gian dự án hoạt động sẽ tạo công ăn việc làm cho nhiều lao động phổ thông có mức thu nhập trung bình, nhất là đội ngũ lái xe của công ty. Bên cạnh đó dự án còn tạo công ăn việc làm cho các đối tượng quản lý, vận hành dự án, đội ngũ bảo vệ, lao công vệ sinh, giữ xe và một số lượng đáng kể nhân viên làm việc trong công ty. Chưa kể dự án còn giúp nhà nước giải quyết nạn thất nghiệp và nâng cao mức thu nhập của nhiều người kéo theo nhiều lĩnh vực kinh tế xã hội khác phát triển

-----oOo-----

CHƯƠNG VIII

KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ

VIII.1. Kết Luận

Không chỉ tiềm năng về mặt thị trường khi nhu cầu nhiều mà nguồn cung hạn chế vì nhiều lý do khác nhau, dự án còn rất khả thi qua các thông số tài chính. Điều này cho thấy dự án mang lại lợi nhuận cao cho nhà đầu tư niềm tin lớn khi khả năng thanh toán nợ vay cao và thu hồi vốn đầu tư nhanh.

Thêm vào đó, dự án còn đóng góp rất lớn cho ngân sách Nhà Nước và giải quyết một lượng lớn lực lượng lao động.

Vậy dự án thực hiện sẽ mang lại nhiều yếu tố thuận lợi như sau:

- Mang lại lợi ích kinh tế cho chủ đầu tư.
- Mang đến cho khách hàng sự an tâm, tin tưởng và sự đa dạng của dịch vụ.
- Phù hợp với định hướng kinh tế xã hội, xu hướng phát triển chung của nhà nước.
- Xét về mặt kinh tế, các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cho thấy phương án kinh doanh thực hiện có lãi, tích lũy ngân sách cho Nhà nước.
- Đáp ứng yêu cầu và nguyện vọng của khách hàng.

VIII.2. Kiến Nghị:

Với thị trường đang có yêu cầu lớn về các dịch vụ vận tải đường bộ thì việc ra đời của dự án rất phù hợp với tình hình chung của xã hội. Hơn thế nữa dự án đi vào hoạt động sẽ giải quyết được công ăn việc làm, tạo thu nhập cho nhiều người. Điều đó cho thấy dự án rất khả thi về nhiều mặt

-----o0o-----

Dự Án Đầu Tư Mua Máy Móc Thiết Bị

-----o0o-----

Đề nghị các cơ quan chức năng tạo điều kiện giúp đỡ chủ đầu tư để dự án sớm thi công và đưa vào sử dụng!

CHỦ ĐẦU TƯ

-----o0o-----

Đơn vị tư vấn: Công Ty Cổ Phần Tư Vấn Đầu Tư Thảo Nguyên Xanh
www.lapduan.com.vn