CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VẬN TẢI

THUYẾT MINH DỰ ÁN



KHU LOGISTICS

Địa điểm:
Tỉnh Quảng Trị

Đơn vị tư vấn hotline:……..

……

CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VẬN TẢI

---------- ☙ ✪ ❧ ----------

DỰ ÁN

KHU LOGISTICS

Địa điểm: *Xã Mỹ Thuỷ, Tỉnh Quảng Trị*

<u>NHÀ ĐẦU TƯ</u>
CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VẬN TẢI
Chủ tịch Hội đồng thành viên kiêm Giám đốc

NGUYỄN CÔNG MINH

MỤC LỤC

MỤC LỤC 2
CHƯƠNG I. GIỚI THIỆU CHUNG 5
I. NHÀ ĐẦU TƯ/HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ 5
1.1. Nhà đầu tư 5
1.2. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư 5
II. MÔ TẢ SƠ BỘ THÔNG TIN DỰ ÁN 5
III. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ 6
3.1. Về tiềm năng phát triển Logistics, vận tải, kho bãi 6
3.2. Tình hình hoạt động logistics tại Quảng Trị 7
IV. CÁC CĂN CỨ PHÁP LÝ 9
V. MỤC TIÊU XÂY DỰNG DỰ ÁN 10
5.1. Mục tiêu chung 10
5.2. Mục tiêu cụ thể 10
CHƯƠNG II. ĐỊA ĐIỂM VÀ QUY MÔ THỰC HIỆN DỰ ÁN 11
I. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ XÃ HỘI VÙNG THỰC HIỆN DỰ ÁN 11
1.1. Điều kiện t,ự nhiên vùng thực hiện dự án 11
1.2. Điều kiện kinh tế - xã hội vùng thực hiện dự án 15
II. TỔNG QUAN NGÀNH LOGISTICS TẠI VIỆT NAM 17
III. QUY MÔ CỦA DỰ ÁN 19
3.1. Các hạng mục xây dựng của dự án 19
3.2. Bảng tính chi phí phân bổ cho các hạng mục đầu tư 21
IV. ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN VÀ NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT, HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG 26
4.1. Địa điểm khu đất thực hiện dự án 26
4.2. Hiện trạng sử dụng đất tại địa điểm thực hiện dự án 26
4.3. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất của dự án 26

4.4. Cơ sở pháp lý xác định quyền sử dụng khu đất 27
4.5. Hình thức đầu tư 27
V. SỰ PHÙ HỢP ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN 27
VI. NHU CẦU CÁC YẾU TỐ ĐẦU VÀO 27
CHƯƠNG IV. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT CÔNG NGHỆ 28
I. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH 28
II. PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT, CÔNG NGHỆ KHU LOGISTICS VÀ KHO TỔNG HỢP 29
2.1. Các hoạt động khai thác bãi container 29
CHƯƠNG VI. CÁC PHƯƠNG ÁN THỰC HIỆN DỰ ÁN 30
I. PHƯƠNG ÁN GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG, TÁI ĐỊNH CƯ VÀ HỖ TRỢ XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG 30
1.1. Chuẩn bị mặt bằng 30
1.2. Phương án tổng thể bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư: 30
1.3. Phương án hỗ trợ xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật 30
II. PHƯƠNG ÁN KIẾN TRÚC VÀ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH 30
2.1. Các phương án xây dựng công trình 30
2.2. Các phương án kiến trúc 31
III. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN 31
IV. THỜI GIAN HOẠT ĐỘNG VÀ TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN 32
4.1. Thời gian hoạt động của dự án 32
4.2. Tiến độ thực hiện của dự án 32
CHƯƠNG VII. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG 34
I. GIỚI THIỆU CHUNG 34
II. CÁC QUY ĐỊNH VÀ CÁC HƯỚNG DẪN VỀ MÔI TRƯỜNG 34
III. NHẬN DẠNG, DỰ BÁO CÁC TÁC ĐỘNG CHÍNH CỦA DỰ ÁN ĐỐI VỚI MÔI TRƯỜNG 36

3.1. Giai đoạn thi công xây dựng công trình 36
3.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng 38
IV. BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU MÔI TRƯỜNG 41
4.1. Giai đoạn xây dựng dự án 41
4.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng 46
V. KẾT LUẬN 49
CHƯƠNG VIII. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ – NGUỒN VỐN THỰC HIỆN VÀ HIỆU QUẢ CỦA DỰ ÁN 50
I. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ VÀ NGUỒN VỐN. 50
II. HIỆU QUẢ VỀ MẶT KINH TẾ VÀ XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN. 52
2.1. Nguồn vốn dự kiến đầu tư của dự án. 52
2.2. Dự kiến nguồn doanh thu và công suất thiết kế của dự án: 52
2.3. Các chi phí đầu vào của dự án: 52
2.4. Phương án vay. 52
2.5. Các thông số tài chính của dự án 53
KẾT LUẬN 56
I. KẾT LUẬN. 56
II. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ. 56
PHỤ LỤC: CÁC BẢNG TÍNH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH 57
Phụ lục 1: Tổng mức, cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án 57
Phụ lục 2: Bảng tính khấu hao hàng năm. 58
Phụ lục 3: Bảng tính doanh thu và dòng tiền hàng năm. 59
Phụ lục 4: Bảng Kế hoạch trả nợ hàng năm. 60
Phụ lục 5: Bảng mức trả nợ hàng năm theo dự án. 61
Phụ lục 6: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn giản đơn. 62
Phụ lục 7: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn có chiết khấu. 63
Phụ lục 8: Bảng Tính toán phân tích hiện giá thuần (NPV). 64
Phụ lục 9: Bảng Phân tích theo tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR). 65

CHƯƠNG I. GIỚI THIỆU CHUNG

I. NHÀ ĐẦU TƯ/HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ

1.1. Nhà đầu tư

Tên doanh nghiệp/tổ chức: **CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VẬN TẢI**

1.2. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư

Chấp thuận/lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về Đầu tư.

II. MÔ TẢ SƠ BỘ THÔNG TIN DỰ ÁN

Tên dự án:

"Khu logistics"

Địa điểm thực hiện dự án: **Tỉnh Quảng Trị**

Diện tích đất, mặt nước, mặt bằng dự kiến sử dụng: **50.000,0 m2 (5,00 ha).**

Hình thức quản lý: Nhà đầu tư trực tiếp quản lý điều hành và khai thác.

Tổng mức đầu tư của dự án: **37.551.307.000 đồng**.

(Ba mươi bảy tỷ, năm trăm năm mươi mốt triệu, ba trăm linh bảy nghìn đồng)

Trong đó:

+ Vốn tự có
+ Vốn vay

Công suất thiết kế và sản phẩm/dịch vụ cung cấp:

Dịch vụ lưu bãi container
Dịch vụ bốc xếp, đóng gói, sửa chữa, thu gom, phân phối hàng hóa
Dịch vụ cho thuê kho ngoại quan
Dịch vụ hỗ trợ khác

III. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

3.1. Về tiềm năng phát triển Logistics, vận tải, kho bãi

Việt Nam đứng vị trí thứ 43 trong bảng xếp hạng chỉ số hiệu quả, thuộc nhóm 5 nước đứng đầu ASEAN về lĩnh vực logistics. Cùng với vị trí địa lý, có cảng biển, cảng hàng không quốc tế là những điều kiện thuận lợi phát triển ngành.

Thực tế ngành logistics Việt Nam đang phát triển tiệm cận với các nước trong khu vực. Bằng chứng là chỉ số đo lường năng lực logistics của Việt Nam đứng thứ 43 thế giới. Đặc biệt, thuận lợi của ngành là xã hội và nhà nước ngày càng quan tâm hơn như tuyển sinh các ngành đại học, yêu cầu về đầu vào ngày càng tăng, chứng tỏ đánh giá cả xã hội với ngành ngày càng cao.

Thuận lợi và có nhiều cơ hội như vậy nhưng ngành Logistics Việt Nam vẫn còn nhiều thách thức, khó khăn. Bởi, hiện nay Việt Nam đang có quá nhiều cảng biển. Hầu như địa phương nào có biển đều có cảng biển.

Việt Nam hiện nay đã tập trung vào việc tạo được liên kết vùng, kết nối vùng. Vùng ở đây là vùng kinh tế trọng điểm, có liên quan với nhau, có vị trí địa lý gần nhau, có chia sẻ về nguồn hàng, nguồn khách hàng và có những nhu cầu giống nhau. Ví dụ như ở Đông Nam Bộ, các tỉnh thành như TPHCM, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu liên kết với nhau, là hình mẫu điển hình của kết nối, liên kết vùng. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có cảng biển nhưng nguồn hàng lại từ TPHCM, Bình Dương, Đồng Nai đổ về. Nói vậy để thấy quy hoạch vùng và địa phương phải hài hòa và sử dụng hệ sinh thái của nhau để giảm chi phí và tránh lãng phí. Làm được như vậy, Việt Nam mới có thể cạnh tranh sòng phẳng với các quốc gia lân cận. Chưa hết, chúng ta phải phát triển tiên tiến trong cả hạ tầng mềm và cứng.

Việt Nam có bờ bãi dài, có nhiều vị trí tốt cho mở cảng biển nhưng quả thật, tỉnh nào cũng xin mở cảng biển thì lại khiến phân tán nguồn lực quá nhiều. Trong khi đó, nhà nước chỉ cần tập trung nguồn lực ở vài nơi để tạo trọng điểm quốc gia về hàng hóa. Bởi, phát triển nhiều nhưng manh mún thì các địa phương phải cạnh tranh nhau, nhà nước cũng phải hỗ trợ dàn trải, hàng hóa thì phân tán.

Bên cạnh đó, các chuyên gia cũng lưu ý, khu công nghiệp hậu cần cảng cũng điều rất quan trọng. Nguồn lao động cũng là vấn đề vì lao động di chuyển, xáo trộn, khu công nghiệp không dám đầu tư. Số tiền đầu tư quá lớn, cả tỉ USD nhưng lao động không ổn định.

Kho bãi và lưu giữ hàng hóa là 2 yếu tố vô cùng quan trọng đối với mỗi doanh nghiệp, mang đến cho doanh nghiệp nhiều lợi ích trong việc kinh doanh để đạt hiệu quả cao nhất:

Sử dụng dịch vụ thích hợp sẽ giúp tiết kiệm nhiều chi phí

Giúp đối phó dễ dàng với biến động thị trường

Dễ dàng quản lý hàng hóa để tập trung vào việc kinh doanh

Bên cạnh đó, dịch vụ xuất nhập khẩu và logistics được đánh giá là một trong những ngành có triển vọng phát triển rất lớn ở nước ta hiện nay. Tuy nhiên thực trạng dịch vụ logistics ở nước ta vẫn chưa được đánh giá cao. Có một thực trạng là đa phần các công ty logistics này đều hoạt động với quy mô nhỏ lẻ. Số lượng doanh nghiệp làm đại lý cho các tập đoàn logistics từ nước ngoài là rất nhiều. Các công ty logistics quốc tế đã vào Việt Nam và giành được thị phần khá lớn. Hiện tại, APL, Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics đều là những tập đoàn hùng mạnh với sức cạnh tranh lớn và khả năng chiếm lĩnh thị trường Logistics cao. Đây sẽ là một thách thức không nhỏ với các doanh nghiệp logistics Việt. Hơn nữa, với hoạt động sản xuất kinh doanh và thương mại ở 63 tỉnh thành, thì con số này vẫn chưa đủ để đáp ứng được nhu cầu thị trường.

3.2. Tình hình hoạt động logistics tại Quảng Trị

Logistics Quảng Trị đang chuyển từ lợi thế về vị trí địa lý sang giai đoạn hình thành một trung tâm logistics đa phương thức của Bắc Trung Bộ và hành lang kinh tế Đông–Tây. Lợi thế nổi bật của địa phương là sự kết hợp giữa các cửa khẩu quốc tế Lao Bảo, La Lay và Cha Lo với hệ thống cảng biển Hòn La, Cửa Việt, Mỹ Thủy, cùng cao tốc Bắc–Nam, đường sắt, sân bay và các khu kinh tế. Nhờ đó, Quảng Trị có điều kiện phát triển chuỗi logistics xuyên suốt theo hướng "cửa khẩu – trung tâm logistics – cảng biển nước sâu", phục vụ thương mại Việt Nam – Lào – Thái Lan và các nước trong khu vực.

Hạ tầng cảng biển

Về hạ tầng cảng biển, Hòn La được quy hoạch với 4–6 bến, công suất khoảng 12,65–15,4 triệu tấn hàng/năm và 48.000–60.000 lượt khách/năm, kèm khu hậu cần cảng 224 ha, trong đó 142 ha dành cho trung chuyển và logistics. Mũi Độc được quy hoạch 2 bến với công suất khoảng 4,5–5,0 triệu tấn hàng/năm, phù hợp với hàng rời, hàng lỏng và cấu kiện công nghiệp. Trong khi đó, cảng nước

sâu Mỹ Thủy dự kiến vận hành từ quý II/2026, được xác định là đầu mối quan trọng của Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, phục vụ trung chuyển biển–bộ và kết nối vùng Lào, Thái Lan ra Biển Đông.

Hoạt động tại các cửa khẩu cũng cho thấy nhu cầu logistics đang tăng. Lao Bảo tiếp tục là đầu tàu kinh tế cửa khẩu với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2025 đạt khoảng 738 triệu USD, trong khi lưu lượng xe xuất nhập cảnh tăng từ hơn 230.000 lượt năm 2024 lên hơn 272.000 lượt năm 2025. Tại La Lay, kim ngạch nhập khẩu duy trì trên 200 triệu USD/năm, chủ yếu là than đá, gỗ và nông sản. Riêng Cha Lo ghi nhận kim ngạch nhập khẩu tăng từ hơn 635 triệu USD năm 2024 lên hơn 835 triệu USD năm 2025, phản ánh dòng hàng trung chuyển qua trục Bắc Trung Bộ đang mở rộng.

Các dự án và quy hoạch trọng điểm

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Cảng biển Quảng Trị được xác định thuộc cảng biển loại II, nằm trong nhóm cảng biển số 2.

Tỉnh đang triển khai quy hoạch hệ thống cảng cạn và trung tâm logistics đến năm 2030 với tổng diện tích khoảng 1.302 ha, tổng vốn dự kiến trên 6.283 tỷ đồng. Hai cảng cạn trọng điểm là Lao Bảo và Mỹ Thủy. Dự án Khu cảng cạn Vsico Quảng Trị tại Lao Bảo có tổng vốn 236,6 tỷ đồng đang được triển khai; tỉnh cũng đang nghiên cứu Trung tâm logistics thông minh Lao Bảo với diện tích khoảng 21,87 ha. Song song đó, cao tốc Cam Lộ–Lao Bảo, với tổng vốn khoảng 14.000 tỷ đồng, khi hoàn thành sẽ rút ngắn 30 km từ biên giới về các cảng biển Quảng Trị. Cao tốc Vũng Áng–Cha Lo khoảng 95 km cũng được xem là trục vận tải quốc tế quan trọng, kết nối Lào và Thái Lan ra Biển Đông.

Tuy nhiên, phát triển logistics của Quảng Trị vẫn còn một số điểm nghẽn. Chi phí logistics hiện nay còn cao do phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ, trong khi các phương thức đường sắt, thủy nội địa và hàng không chưa phát huy đủ vai trò. Một số dự án trọng điểm tại Khu kinh tế Hòn La còn chậm tiến độ do vướng mắc về mặt bằng và thủ tục. Hiệu quả của hệ thống logistics trong thời gian tới sẽ phụ thuộc nhiều vào tiến độ giải phóng mặt bằng, hoàn thiện kết nối đường bộ từ cao tốc và quốc lộ ra cảng, cũng như khả năng thu hút nguồn hàng ổn định cho cảng Mỹ Thủy và các trung tâm logistics.

Nhìn chung, Quảng Trị có tiềm năng rõ rệt trong phân khúc logistics trung chuyển xuyên biên giới, kho bãi sau cảng, cảng cạn, hàng rời – hàng lỏng và dịch vụ vận tải door-to-door giữa Việt Nam, Lào và Thái Lan. Đối với nhà đầu tư, cần phân biệt rõ giữa quy hoạch dài hạn và năng lực vận hành hiện hữu; các dự án nên ưu tiên vị trí gắn với Mỹ Thủy, Hòn La hoặc Lao Bảo, có phương án nguồn hàng cụ thể và đánh giá kỹ tiến độ hạ tầng kết nối.

Từ những thực tế trên, chúng tôi đã lên kế hoạch thực hiện dự án ***"Khu logistics"*** tại Xã Mỹ Thuỷ, Tỉnh Quảng Trị nhằm phát huy được tiềm năng thế mạnh của mình, đồng thời góp phần phát triển hệ thống hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật thiết yếu để đảm bảo phục vụ cho ngành logistics vận tải, kho bãi của tỉnh Quảng Trị.

IV. CÁC CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 ngày 11 tháng 12 năm 2025 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật số 43/2024/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai số 31/2024/QH15, Luật Nhà ở số 27/2023/QH15, Luật Kinh doanh bất động sản số 29/2023/QH15 và Luật Các tổ chức tín dụng số 32/2024/QH15 ngày 29 tháng 6 năm 2024;
- Luật xây dựng số 135/2025/QH15 ngày 10 tháng 12 năm 2025 của Quốc hội;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày ngày 17 tháng 11 năm 2020 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 06 năm 2020 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật số 76/2025/QH15 của Quốc hội: Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Doanh nghiệp;
- Luật thuế thu nhập doanh nghiệp số 67/2025/QH15 ngày 14 tháng 06 năm 2025 do văn phòng quốc hội ban hành;
- Nghị định số 96/2026/NĐ-CP ngày 31 tháng 03 năm 2026 Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;
- Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 07 năm 2024 Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai;
- Nghị định 217/2026/NĐ-CP ngày 19/06/2026 quy định chi tiết Luật Xây

dựng về quản lý xây dựng;

– Nghị định số 206/2026/NĐ-CP ngày 15/06/2026 Quy định quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

– Nghị định 207/2026/NĐ-CP ngày 15/06/2026 Quy định chi tiết một số điều của luật xây dựng về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

– Thông tư 36/2026/TT-BXD ngày 26/06/2026 về Hướng dẫn một số nội dung, phương pháp xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

– Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng quy định tại Phụ lục VIII, của Thông tư 38/2026/TT-BXD ngày 26/06/2026 về Ban hành định mức xây dựng

– Thông tư số 01/2021/TT-BXD ngày 19 tháng 05 năm 2021 của Bộ Xây dựng ban hành QCVN 01:2021/BXD quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng;

– Quyết định 425/QĐ-BXD của Bộ xây dựng ngày 30 tháng 03 năm 2026 về Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2025.

V. MỤC TIÊU XÂY DỰNG DỰ ÁN

5.1. Mục tiêu chung

– Phát triển dự án ***"Khu logistics"*** theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại, cung cấp cung cấp sản phẩm dịch vụ hỗ trợ vận tải kho bãi bảo quản hàng hóa và các dịch vụ liên quan chất lượng, hiệu quả, đáp ứng nhu cầu thị trường góp phần tăng hiệu quả kinh tế địa phương cũng như của cả nước.

–

5.2. Mục tiêu cụ thể

– Dự án thiết kế với quy mô, công suất như sau:

Dịch vụ lưu bãi container

Dịch vụ bốc xếp, đóng gói, sửa chữa, thu gom, phân phối hàng hóa

Dịch vụ cho thuê kho ngoại quan

Dịch vụ hỗ trợ khác

– Góp phần phát triển kinh tế xã hội của người dân trên địa bàn và tỉnh Quảng Trị nói chung.

CHƯƠNG II. ĐỊA ĐIỂM VÀ QUY MÔ THỰC HIỆN DỰ ÁN

I. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ XÃ HỘI VÙNG THỰC HIỆN DỰ ÁN

1.1. Điều kiện t,ự nhiên vùng thực hiện dự án

Vị trí địa lý

Quảng Trị là tỉnh ven biển gần cực nam của vùng Bắc Trung Bộ, miền Trung của Việt Nam.

Theo dữ liệu Sáp nhập tỉnh, thành Việt Nam 2025, tỉnh Quảng Trị mới là sáp nhập của hai tỉnh Quảng Bình cũ và Quảng Trị cũ. Tỉnh mới có diện tích: 12.700 km², xếp thứ 10; dân số: 1.870.845 người, xếp thứ 23; GRDP 2024: 113.687.549 triệu VNĐ, xếp thứ 26 toàn quốc; thu ngân sách 2024: 12.082.370 triệu VNĐ, xếp thứ 27; thu nhập bình quân: 48,65 triệu VNĐ/năm, xếp thứ 25 toàn quốc.



DANH SÁCH 78 ĐƠN VỊ HÀNH CHÍNH CẤP XÃ THUỘC TỈNH QUẢNG TRỊ

STT		TÊN	STT		TÊN
1	Xã	Nam Ganh	40	Xã	Vĩnh Thủy
2	Xã	Nam Ba Đồn	41	Xã	Bến Quan
3	Xã	Đồn Hóa	42	Xã	Cồn Tiên
4	Xã	Kim Điền	43	Xã	Cửa Việt
5	Xã	Kim Phú	44	Xã	Gio Linh
6	Xã	Minh Hóa	45	Xã	Bến Hải
7	Xã	Tân Thành	46	Xã	Cam Lộ
8	Xã	Tuyên Lâm	47	Xã	Hiếu Giang
9	Xã	Tuyên Sơn	48	Xã	La Lay
10	Xã	Đồng Lê	49	Xã	Tà Rụt
11	Xã	Tuyên Phú	50	Xã	Đakrông
12	Xã	Tuyên Bình	51	Xã	Ba Lòng
13	Xã	Tuyên Hóa	52	Xã	Hướng Hiệp
14	Xã	Tân Gianh	53	Xã	Hướng Lập
15	Xã	Trung Thuần	54	Xã	Hướng Phùng
16	Xã	Quảng Trạch	55	Xã	Khe Sanh
17	Xã	Hòa Trạch	56	Xã	Tân Lập
18	Xã	Phú Trạch	57	Xã	Lao Bảo
19	Xã	Thượng Trạch	58	Xã	Lia
20	Xã	Phong Nha	59	Xã	A Dơi
21	Xã	Bắc Trạch	60	Xã	Triệu Phong
22	Xã	Đông Trạch	61	Xã	Ái Tử
23	Xã	Hoàn Lão	62	Xã	Triệu Bình
24	Xã	Bố Trạch	63	Xã	Triệu Cơ
25	Xã	Nam Trạch	64	Xã	Nam Cửa Việt
26	Xã	Quảng Ninh	65	Xã	Diên Sanh
27	Xã	Ninh Châu	66	Xã	Mỹ Thủy
28	Xã	Trường Ninh	67	Xã	Hải Lăng
29	Xã	Trường Sơn	68	Xã	Nam Hải Lăng
30	Xã	Lệ Thủy	69	Xã	Vĩnh Định
31	Xã	Cam Hồng	70	Phường	Đông Hới
32	Xã	Sen Ngư	71	Phường	Đồng Thuận
33	Xã	Tân Mỹ	72	Phường	Đồng Sơn
34	Xã	Trường Phú	73	Phường	Ba Đồn
35	Xã	Lệ Ninh	74	Phường	Bắc Gianh
36	Xã	Kim Ngân	75	Phường	Đông Hà
37	Xã	Vĩnh Linh	76	Phường	Nam Đông Hà
38	Xã	Cửa Tùng	77	Phường	Quảng Trị
39	Xã	Vĩnh Hoàng	78	Đặc khu	Cồn Cỏ

Quảng Trị là một tỉnh nằm ở dải đất miền Trung Việt Nam, nơi chuyển tiếp giữa hai miền địa lý Bắc - Nam. Tọa độ địa lý tỉnh Quảng Trị ở vào vị trí từ 16°18' đến 17°10' vĩ độ Bắc, 106°32' đến 107°34' kinh độ Đông. Nằm cách thủ đô Hà

Nội 593 km về phía Nam, cách thành phố Đà Nẵng 178 km về phía Bắc. Có vị trí địa lý:

- Phía đông giáp Biển Đông

- Phía tây giáp tỉnh Khammuane, tỉnh Savannakhet và tỉnh Salavan, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào

- Phía nam giáp thành phố Huế

- Phía bắc giáp tỉnh Hà Tĩnh.

Với tọa độ địa lý này, Quảng Trị được tạo nên bởi một không gian lãnh thổ mang sắc thái khí hậu nhiệt đới ẩm, điển hình của vòng đai nội chí tuyến Bắc bán cầu và chịu ảnh hưởng rất lớn của biển Đông.

Địa hình

Quảng Trị nằm trong vùng đứt gãy của dãy Trường Sơn. Địa hình đa dạng bao gồm núi, đồi, đồng bằng, cồn cát và bãi biển chạy theo hướng tây bắc - đông nam. Quảng Trị có nhiều sông ngòi với 7 hệ thống sông chính là sông Thạch Hãn, sông Bến Hải, sông Hiếu, sông Ô Lâu, sông Bến Đá, sông Xê Pôn và sông Sê Păng Hiêng. Sông ở các huyện miền núi có khả năng xây dựng thủy điện vừa và nhỏ. Nhìn đại thể, địa hình núi, đồi và đồng bằng Quảng Trị chạy dài theo hướng tây bắc - đông nam và trùng với phương của đường bờ biển.

Sự trùng hợp này được thấy rõ trên dường phân thủy giữa Trường Sơn Đông và Trường Sơn Tây. Ở Quảng Bình, các đỉnh cao nhất đều nằm ở giữa đường biên giới Việt - Lào nhưng ở Quảng Trị, các đỉnh cao lại nằm sâu trong lãnh thổ Việt Nam. Các sông lớn như Sê Păng Hiêng, Sê Pôn... đều bắt nguồn từ Việt Nam chảy qua Lào.Tuy nhiên nếu xem xét địa hình ở quy mô nhỏ hơn, từng dãy núi, từng dải đồi thì địa hình lại có hướng song song với các thung lũng sông lớn như Cam Lộ, Thạch Hãn, Bến Hải...

Địa hình núi cao. Phân bố ở phía Tây từ dãy Trường Sơn đến miền đồi bát úp, chiếm diện tích lớn nhất, có độ cao từ 250–2000 m, độ dốc 20-300. Địa hình phân cắt mạnh, độ dốc lớn, quá trình xâm thực và rửa trôi mạnh. Các khối núi điển hình là Động Voi Mẹp, Động Sa Mui, Động Châu, Động Vàng. Địa hình vùng núi có thể phát triển trồng rừng, trồng cây lâu năm và chăn nuôi đại gia súc. Tuy nhiên phần lớn địa hình bị chia cắt mạnh, sông suối, đèo dốc nên đi lại khó khăn, làm hạn chế trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng như giao thông, mạng lưới

điện... cũng như tổ chức đời sống xã hội và sản xuất. Tuy nhiên có tiềm năng thủy điện nhỏ khá phong phú.

- Địa hình gò đồi, núi thấp.Là phần chuyển tiếp từ địa hình núi cao đến địa hình đồng bằng, chạy dài dọc theo tỉnh. Có độ cao từ 50-250m, một vài nơi có độ cao trên 500 m. Địa hình gò đồi, núi thấp (vùng gò đồi trung du) tạo nên các dải thoải, lượn sóng, độ phân cắt từ sâu đến trung bình. Khối bazan Gio Linh - Cam Lộ có độ cao xấp xỉ 100 – 250 m dạng bán bình nguyên, lượn sóng thoải, vỏ phong hóa dày, khối bazan Vĩnh Linh nằm sát ven biển, có độ cao tuyệt đối từ 50-100m. Địa hình gò đồi, núi thấp thích hợp cho trồng cây công nghiệp như cao su, hồ tiêu, cây ăn quả lâu năm.

- Địa hình đồng bằng.Là những vùng đất được bồi đắp phù sa từ hệ thống các sông, địa hình tương đối bằng phẳng, có độ cao tuyệt đối từ 25–30 m. Bao gồm đồng bằng Triệu Phong được bồi tụ từ phù sa sông Thạch Hãn khá màu mỡ; đồng bằng Hải Lăng, đồng bằng sông Bến Hải tương đối phì nhiêu. Đây là vùng trọng điểm sản xuất lương thực, nhất là sản xuất lúa ở các huyện Hải Lăng, Triệu Phong, Gio Linh, Vĩnh Linh.

- Địa hình ven biển.Chủ yếu là các cồn cát, đụn cát phân bố dọc ven biển. Địa hình tương đối bằng phẳng, thuận lợi cho việc phân bố dân cư. Một số khu vực có địa hình phân hóa thành các bồn trũng cục bộ dễ bị ngập úng khi có mưa lớn hoặc một số khu vực chỉ là các cồn cát khô hạn, sản xuất chưa thuận lợi, làm cho đời sống dân cư thiếu ổn định.

Khí hậu

Quảng Trị nằm ở phía Nam của Bắc Trung Bộ, trọn vẹn trong khu vực nhiệt đới ẩm gió mùa, là vùng chuyển tiếp giữa hai miền khí hậu là cận nhiệt đới gió mùa và nhiệt đới gió mùa. Ở vùng này khí hậu khắc nghiệt, chịu hậu quả nặng nề của gió tây nam khô nóng, bão, mưa lớn, khí hậu biến động mạnh, thời tiết diễn biến thất thường, vì vậy trong sản xuất và đời sống người dân gặp không ít khó khăn.

Độ ẩm: Quảng Trị có độ ẩm tương đối, trung bình năm khoảng 80-85%. Giữa hai miền Đông và Tây Trường Sơn chế độ ẩm cũng phân hóa theo thời gian. Tháng có độ ẩm thấp nhất là từ tháng 5 đến đầu tháng 8 vì đây là các tháng chịu ảnh hưởng mạnh mẽ nhất của gió phơn Tây Nam khô nóng và ít mưa, độ ẩm thấp nhất có khi xuống đến 22%; trong những tháng mùa mưa, độ ẩm tương đối trung bình thường trên 85%, có khi lên đến 88-90%.

Gió: Tỉnh Quảng Trị chịu ảnh hưởng của hai hướng gió chính là gió mùa Tây Nam và gió mùa Đông Bắc. Đặc biệt gió Tây Nam khô nóng ở Quảng Trị là hiện tượng rất điển hình, được đánh giá là dữ dội nhất ở nước ta. Trung bình mỗi năm có khoảng 45 ngày. Trong các đợt gió Tây Nam khô nóng, nhiệt độ có thể lên tới 40 - 42 °C. Gió Tây Nam khô nóng làm ảnh hưởng không nhỏ tới các hoạt động kinh tế - xã hội, đặc biệt là sản xuất nông nghiệp.

Do nằm trọn vẹn trong nội chí tuyến Bắc bán cầu, hàng năm có hai lần mặt trời đi qua thiên đỉnh (tháng 5 và tháng 8), nền bức xạ cao (cực đại vào tháng 5, cực tiểu vào tháng 12). Tổng lượng cán cân bức xạ cả năm ở Quảng Trị dao động trong khoảng 70-80 Kcalo/cm² năm), những tháng mùa hè gấp 2-3 lần những tháng mùa đông. Tổng số giờ nắng trung bình năm ở Quảng Trị dao động từ 1.800 - 2.000 giờ. Số giờ nắng nhất vào tháng 7 (240-250 giờ).

Nhiệt độ trung bình hàng năm dao động từ 24,5 - 25,2 °C, tháng 7 cao nhất còn tháng 1 thấp nhất. Nhiệt độ tối cao trong năm vào các tháng nóng, ở vùng đồng bằng trên 40 °C và ở vùng núi thấp 34-35 °C. Nhiệt độ thấp nhất trong năm có thể xuống tới 8-10 °C ở vùng đồng bằng và 3-5 °C ở vùng núi cao. Gió phơn tây nam khô nóng, thường gọi là "gió Lào", thường xuất hiện vào tháng 3-9 và gay gắt nhất tháng 4-5 đến tháng 8. Hàng năm có 40-60 ngày khô nóng.

Mùa mưa diễn ra từ cuối tháng 8 đến tháng 12, với lượng mưa trong thời gian này chiếm trên 80% tổng lượng mưa cả năm. Lượng mưa trong khoảng đầu mùa mưa (tháng 8 - 11) chủ yếu là từ các cơn bão, áp thấp và vùng xoáy thấp nhiệt đới. Lượng mưa nửa cuối mùa mưa chủ yếu từ các đợt gió mùa Đông Bắc gây ra kiểu thời tiết lạnh và ẩm. Các tháng mưa kéo dài, lớn là tháng 9-11 (có thể đạt khoảng 600 mm). Tháng ít mưa nhất là tháng 2-7 (thấp nhất là 40mm/tháng). Tổng lượng mưa cả năm dao động khoảng 2.000–2.700 mm, số ngày mưa 130-180 ngày. Độ ẩm tương đối trung bình, tháng ẩm 85-90%, độ ẩm thấp nhất tháng khô có thể xuống dưới 50%, có. Thành phố Đông Hà vào mùa hè bị khô cạn hơn cả, vùng Khe Sanh (Hướng Hóa) có khí hậu quanh năm ẩm.

Mùa bão ở Quảng Trị diễn ra từ tháng 7 đến tháng 11, trong đó tháng 9-10 nhiều bão nhất. Theo số liệu thống kê trong 98 năm có 75 cơn bão đổ bộ vào khu vực Bình Trị Thiên, bình quân 0,8 cơn bão/năm ảnh hưởng trực tiếp đến Quảng Trị, có năm không có bão, nhưng lại có năm liên tiếp 2-3 cơn bão đổ bộ trực tiếp. Ảnh hưởng tai hại nhất là bão gây ra gió xoáy giật kèm theo mưa to dài ngày (2-5 ngày)gây ra lũ lụt nghiêm trọng. Tỷ lệ mưa do bão và áp thấp nhiệt đới ngây ra

chiếm tới 40-50% tổng lượng mưa trong các tháng 7-10. Lượng mưa do một cơn bão gây ra khoảng 300–400 mm, có khi lên tới 1.000 mm.

Giao thông

Quảng Trị có điều kiện giao thông khá thuận lợi cả về đường bộ, đường sắt và đường thủy. Qua địa phận Quảng Trị có các tuyến giao thông huyết mạch như Quốc lộ 1, đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông, đường Hồ Chí Minh (nhánh Đông và nhánh Tây), tuyến đường sắt Bắc - Nam chạy dọc qua tỉnh, và Quốc lộ 9 gắn với đường xuyên Á cho phép Quảng Trị có thể giao lưu kinh tế với các tỉnh trong vùng và cả nước. Cảng Cửa Việt là một trong những cảng biển có thể phục vụ cho vận chuyển hàng hóa trong vùng và trung chuyển hàng hóa qua đường Xuyên Á. Cách không xa trung tâm tỉnh lỵ Đông Hà có sân bay Phú Bài - Thừa Thiên Huế (khoảng 80 km) và sân bay quốc tế Đà Nẵng (khoảng 150 km).

Tỉnh có đường sắt Bắc Nam, đường Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh chạy qua. Đặc biệt có đường 9 nối với đường liên Á qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo sang Lào. Dự án sân bay Quảng Trị ở Gio Linh, cách Đông Hà 7 km về phía bắc chính thức được khởi công xây dựng năm 2024 và dự kiến hoàn thành năm 2026. Cảng biển Mỹ Thủy, Đại lộ Đông Tây bảy làn xe nối từ cảng Mỹ Thủy qua cửa khẩu Lao Bảo, có tổng vốn đầu tư khoảng 150 triệu USD.

1.2. Điều kiện kinh tế - xã hội vùng thực hiện dự án

Kinh tế - xã hội

GRDP tỉnh Quảng Trị quý II năm 2026 ước tính tăng 8,07% (xếp thứ 21/34 tỉnh, thành phố) và 6 tháng đầu năm 2026 tăng 8,10% (xếp thứ 23/34 tỉnh, thành phố) so với cùng kỳ năm trước. Mức tăng trưởng này đã thể hiện sự nỗ lực lớn của các cấp, các ngành và cộng đồng doanh nghiệp trong bối cảnh còn nhiều khó khăn, tạo nền tảng quan trọng để tỉnh tiếp tục tập trung triển khai quyết liệt các nhiệm vụ, giải pháp trong những tháng cuối năm nhằm phấn đấu hoàn thành cao nhất mục tiêu tăng trưởng GRDP năm 2026.

Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,94%, đóng góp 0,76 điểm phần trăm; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 11,36% (công nghiệp tăng 10,88%, xây dựng tăng 12,01%), đóng góp 3,07 điểm phần trăm; khu vực dịch vụ tăng 7,91%, đóng góp 3,95 điểm phần trăm; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 8,58% so với cùng kỳ năm trước, đóng góp 0,32 điểm phần trăm trong tăng trưởng kinh tế toàn tỉnh.

Cơ cấu kinh tế: Khu vực nông, lâm nghiệp và thuỷ sản chiếm 18,65%; khu vực công nghiệp, xây dựng chiếm 27,33% (công nghiệp chiếm 14,34%, xây dựng chiếm 12,99%); khu vực dịch vụ chiếm 50,31%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm 3,71%.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế 6 tháng đầu 2026 đạt khá cao nhờ có sự đóng góp quan trọng của khu vực dịch vụ (khu vực dịch vụ chiếm tỷ trọng 50,31% trong tổng số GRDP, đóng góp 3,95 điểm phần trăm vào tăng trưởng); đứng thứ hai về mức độ đóng góp là khu vực công nghiệp và xây dựng, đóng góp 3,07 điểm phần trăm; bên cạnh đó, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản cũng đạt tốc độ tăng trưởng cao hơn so với cùng kỳ.

Dân cư

Dân số của tỉnh Quảng Trị sau sáp nhập đã tăng đáng kể, đạt khoảng 1.870.845 người, đưa tỉnh này trở thành một trong những khu vực đông dân ở miền Trung Việt Nam. Sự gia tăng dân số không chỉ phản ánh quy mô lớn hơn mà còn thể hiện sự đa dạng về văn hóa và cộng đồng dân cư, từ đồng bằng đến miền núi.

Quy mô dân số tổng thể: Theo dữ liệu từ Nghị quyết số 202/2025/QH15, tỉnh Quảng Trị mới có dân số 1.870.845 người, bao gồm khoảng 791.000 người từ Quảng Trị cũ và 1.080.000 người từ Quảng Bình cũ. Mật độ dân số trung bình đạt khoảng 147 người/km², với các khu vực đô thị như Đồng Hới có mật độ cao hơn nhiều so với vùng núi.

Phân bố dân cư theo khu vực: Dân số tập trung chủ yếu ở các khu vực đô thị như thành phố Đồng Hới (133.672 người) và thị xã Ba Đồn (106.413 người). Các huyện miền núi như Đakrông và Minh Hóa có mật độ dân số thấp hơn, chủ yếu là các cộng đồng dân tộc thiểu số như Vân Kiều và Pa Cô, sinh sống dựa vào nông nghiệp và lâm nghiệp.

Đặc điểm văn hóa dân cư: Sự sáp nhập mang lại sự giao thoa văn hóa giữa các cộng đồng, từ văn hóa Hòa Bình, Đông Sơn ở Quảng Bình đến văn hóa tâm linh đặc trưng của Quảng Trị. Tỉnh Quảng Trị mới có sự hiện diện của nhiều tôn giáo, với Phật giáo (52.881 người), Công giáo (25.720 người) và Tin Lành (7.750 người) chiếm phần lớn.

II. TỔNG QUAN NGÀNH LOGISTICS TẠI VIỆT NAM

Trong những tháng đầu năm, nền kinh tế Việt Nam ghi nhận sự phục hồi đồng bộ trên tất cả các trụ cột, bất chấp những biến động địa chính trị phức tạp trên toàn cầu. Theo các số liệu thống kê mới nhất, tăng trưởng GDP quý I/2026 đạt mức 7,83%, một con số cực kỳ ấn tượng và vượt xa kỳ vọng so với cùng kỳ năm trước. Động lực tăng trưởng chính yếu đến từ khu vực công nghiệp chế biến, chế tạo, sự bứt tốc mạnh mẽ của xuất khẩu (tăng gần 20%) và tiến độ giải ngân nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lập đỉnh mới.

Sự khởi sắc của kinh tế vĩ mô mang đến khối lượng công việc khổng lồ nhưng đồng thời cũng đặt các doanh nghiệp vận tải vào thế phải giải quyết nhanh bài toán chi phí. Theo đánh giá ngành vận tải ở Việt Nam, cước vận tải quốc tế trên nhiều tuyến hàng hải trọng điểm đi Mỹ và châu Âu đã tăng gấp 2 đến 3 lần. Mặc dù vậy, nhờ sự bùng nổ của xuất nhập khẩu, sản lượng hàng hóa luân chuyển qua các cảng biển và cửa khẩu vẫn duy trì sắc xanh tích cực.

Quý I/2026, quy mô thị trường logistics Việt Nam được ước tính đạt khoảng 40-42 tỷ USD. Ngành Logistics Việt Nam đặt mục tiêu duy trì mức tăng trưởng 12–15% mỗi năm trong giai đoạn 2025–2035. Hoạt động của các phương thức giao thông vận tải đang chứng kiến sự phân hóa và chuyển dịch rõ nét:

- Vận tải đường biển: Hưởng lợi nhờ hệ sinh thái cảng nước sâu đang được mở rộng và chính sách miễn giảm lệ phí hàng hải nội địa từ đầu tháng 4/2026, giúp các doanh nghiệp tối ưu hóa được đáng kể chi phí trung gian.

- Vận tải đường bộ nội địa: Trong Báo cáo thị trường quý I/2026 ngành vận tải ở Việt Nam, đường bộ vẫn chiếm thế độc tôn với tỷ trọng hơn 70% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển, nhưng biên lợi nhuận của các nhà xe đang bị bào mòn bởi giá nhiên liệu neo cao và tình trạng ùn tắc hạ tầng.

- Vận tải hàng không: Ghi nhận sự bứt phá mạnh mẽ ở nhóm hàng hóa giá trị cao (linh kiện điện tử, dược phẩm) và sự bùng nổ của thương mại điện tử xuyên biên giới.



Theo đó, các nhà quản trị doanh nghiệp hiện nay không chỉ đau đầu với bài toán kiểm soát chi phí logistics mà còn phải khẩn trương giải quyết bài toán cốt lõi về con người.

Xu hướng chuyển dịch ngành trong năm 2026

Sự tương tác qua lại mạnh mẽ giữa kinh tế vĩ mô và hoạt động hậu cần đã tạo ra một lực đẩy, buộc nhiều tổ chức phải thực hiện quá trình chuyển đổi số toàn diện. Việc số hóa quy trình quản lý, ứng dụng nền tảng điện toán đám mây (Cloud) và Internet vạn vật (IoT) giúp doanh nghiệp kiểm soát trạng thái đội xe và luồng hàng hóa theo thời gian thực. Theo kết quả khảo sát, hơn 60% doanh nghiệp logistics quy mô vừa và lớn tại Việt Nam đã gia tăng ngân sách cho công nghệ để đối phó với rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng.

Các chiến lược thích ứng nổi bật đang được áp dụng mạnh mẽ bao gồm:Tối ưu hóa hành trình giao hàng (Route Optimization) bằng công nghệ phân tích dữ liệu nhằm cắt giảm chi phí xăng dầu. Chủ động tích hợp đa phương thức vận tải nhằm giảm thiểu rủi ro khi phụ thuộc vào một phương thức đường bộ duy nhất. Nâng tầm trải nghiệm dịch vụ khách hàng qua các hệ thống truy xuất nguồn gốc lộ trình minh bạch, chính xác đến từng phút.

Biến động chi phí nhiên liệu và cước logistics

Trong bức tranh toàn cảnh, vấn đề nhức nhối và thu hút nhiều sự chú ý nhất chính là sự biến động dữ dội của chi phí nhiên liệu kéo theo đà tăng phi mã của cước logistics. Khởi đầu năm 2026, các doanh nghiệp không chỉ phải đối phó với dư chấn từ nền kinh tế vĩ mô mà còn chịu áp lực trực tiếp từ những bất ổn địa

chính trị toàn cầu. Tỷ trọng chi phí nhiên liệu trong cơ cấu giá thành vận tải đang ở mức cao nhất trong vòng ba năm trở lại đây, đòi hỏi các đơn vị vận hành phải tái cấu trúc khẩn cấp để duy trì biên lợi nhuận.

Chính là sức ép từ việc giá xăng dầu thế giới leo thang do xung đột tại khu vực Trung Đông và biển Đỏ. Điều này tác động trực diện đến chi phí vận hành thường xuyên của hàng loạt doanh nghiệp. Theo các số liệu cập nhật đầu năm, giá nhiên liệu hàng hải (như dầu FO, DO) có thời điểm neo ở mức rất cao, khiến khoản chi này chiếm từ 30% đến 40% tổng chi phí vận tải của các hãng. Điều này tạo gánh nặng cực kỳ lớn cho các đội xe đường bộ và cả đội tàu biển. Sự đội vốn đầu vào này buộc các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics phải điều chỉnh biểu giá cước để bù đắp, dẫn đến hiệu ứng domino lên toàn bộ chuỗi cung ứng và hàng hóa tiêu dùng.

III. QUY MÔ CỦA DỰ ÁN

3.1. Các hạng mục xây dựng của dự án

Diện tích đất của dự án gồm các hạng mục như sau:

Bảng tổng hợp danh mục các công trình xây dựng và thiết bị

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT
I	**Xây dựng**		**m^2**
1	Văn phòng điều hành		m^2
2	Khu vực thủ tục hành chính, thông quan hàng hoá		m^2
3	Cổng giao nhận container		m^2
4	Bãi chứa container		m^2
5	Khu vực dịch vụ kỹ thuật - vệ sinh container		m^2
6	Khu vực kho ngoại quan		m^2
7	Khu vực điểm thu gom hàng lẻ (kho hàng CFS)		m^2
8	Nhà xưởng đóng gói hàng hoá		m^2
9	Nhà xưởng sửa chữa		m^2
10	Nhà nghỉ dừng chân cho lái xe		m^2
11	Khu nhà ăn, canteen, nhà nghỉ công nhân		m^2

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT
12	Trạm cung cấp xăng dầu nội bộ		m^2
13	Diện tích cây xanh		m^2
14	Khuôn viên, hạ tầng kỹ thuật, đường nội bộ		m^2
	Hệ thống tổng thể		
-	Hệ thống cấp nước		Hệ thống
-	Hệ thống cấp điện tổng thể		Hệ thống
-	Hệ thống thoát nước tổng thể		Hệ thống
-	Hệ thống PCCC		Hệ thống
II	**Thiết bị**		
1	Thiết bị văn phòng, điều hành		Trọn Bộ
2	Thiết bị kho hàng hóa		Trọn Bộ
3	Thiết bị đóng gói hàng hóa		Trọn Bộ
4	Xe công tác kho bãi bốc dỡ container, hàng hóa		Trọn Bộ
5	Xe vận chuyển hàng hóa		Trọn Bộ
6	Thiết bị trạm cân		Trọn Bộ
7	Hệ thống thiết bị hạ tầng kỹ thuật		Trọn Bộ
8	Thiết bị khác		Trọn Bộ

3.2. Bảng tính chi phí phân bổ cho các hạng mục đầu tư

(ĐVT: 1000 đồng)

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT	Suất vốn đầu tư	Hệ số điều chỉnh vùng	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
I	**Xây dựng**									
1	Văn phòng điều hành									
2	Khu vực thủ tục hành chính, thông quan hàng hoá									
3	Cổng giao nhận container									
4	Bãi chứa container									
5	Khu vực dịch vụ kỹ thuật - vệ sinh container									
6	Khu vực kho ngoại quan									
7	Khu vực điểm thu gom hàng lẻ (kho hàng CFS)									
8	Nhà xưởng đóng gói hàng hoá									
9	Nhà xưởng sửa chữa									
10	Nhà nghỉ dừng chân cho lái xe									

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT	Suất vốn đầu tư	Hệ số điều chỉnh vùng	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
11	Khu nhà ăn, canteen, nhà nghỉ công nhân									
12	Trạm cung cấp xăng dầu nội bộ									
13	Diện tích cây xanh									
14	Khuôn viên, hạ tầng kỹ thuật, đường nội bộ									
	Hệ thống tổng thể									
-	Hệ thống cấp nước									
-	Hệ thống cấp điện tổng thể									
-	Hệ thống thoát nước tổng thể									
-	Hệ thống PCCC									
II	**Thiết bị**									
1	Thiết bị văn phòng, điều hành									
2	Thiết bị kho hàng hóa									
3	Thiết bị đóng gói hàng hóa									
4	Xe công tác kho bãi bốc dỡ container, hàng hóa									
5	Xe vận chuyển hàng hóa									
6	Thiết bị trạm cân									

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT	Suất vốn đầu tư	Hệ số điều chỉnh vùng	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
7	Hệ thống thiết bị hạ tầng kỹ thuật									
8	Thiết bị khác									
III	**Chi phí quản lý dự án**					**2,929**	**(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%**			**893.886**
IV	**Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng**									**2.540.432**
1	Chi phí lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư					0,287	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%			87.588
2	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi					0,565	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%			172.429
3	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu khả thi					1,049	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%			320.139
6	Chi phí thiết kế bản vẽ thi công					2,928	GXDtt * ĐMTL%			594.105
7	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu tiền khả thi					0,079	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%			24.110
8	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi					0,225	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%			68.667
9	Chi phí thẩm tra thiết kế xây dựng					0,257	GXDtt * ĐMTL%			52.146
10	Chi phí thẩm tra dự toán xây dựng					0,249	GXDtt * ĐMTL%			50.523

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT	Suất vốn đầu tư	Hệ số điều chỉnh vùng	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
11	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu tư vấn					0,766	GTVtt * ĐMTL%			11.810
12	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu thi công xây dựng					0,400	GXDtt * ĐMTL%			81.162
13	Chi phí lập hồ sơ mời thầu, đánh giá hồ sơ dự thầu mua sắm vật tư, thiết bị					0,549	GTBtt * ĐMTL%			56.152
14	Chi phí giám sát thi công xây dựng					3,182	GXDtt * ĐMTL%			645.643
15	Chi phí giám sát lắp đặt thiết bị					1,147	GTBtt * ĐMTL%			117.315
16	Chi phí báo cáo đánh giá tác động môi trường					TT	Tạm tính			258.644
V	**Chi phí vốn lưu động**									
VI	**Chi phí khác**									
VII	**Chi phí dự phòng**									
1	Chi phí dự phòng cho yếu tố khối lượng, công việc phát sinh									
Tổng cộng										

<u>Ghi chú</u>: Dự toán sơ bộ tổng mức đầu tư được tính toán căn cứ theo Thông tư 36/2026/TT-BXD ngày 26/06/2026 về Hướng dẫn một số nội dung, phương pháp xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng; Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng quy định tại Phụ lục VIII, của Thông tư 38/2026/TT-BXD ngày 26/06/2026 về Ban hành định mức xây dựng và Quyết định 425/QĐ-BXD của Bộ xây dựng ngày 30 tháng 03 năm 2026 về Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2025.

IV. ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN VÀ NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT, HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

4.1. Địa điểm khu đất thực hiện dự án

Vị trí thực hiện dự án

- Diện tích khu đất thực hiện dự án**: 50.000,0 m2 (5,00 ha),** trong đó:

+ Diện tích đất**: 50.000,0 m^2 (5,00 ha)**; diện tích mặt nước: Không có; diện tích nhà xưởng: 5.200,00 m^2 diện tích mặt **.000,0 m^2 (5,00 ha).**

Vị trí thực hiện dự án

4.2. Hiện trạng sử dụng đất tại địa điểm thực hiện dự án

- Hiện trạng sử dụng đất: Đất sản xuất kinh doanh.

4.3. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất của dự án

- Diện tích sử dụng đất: **50.000,0 m^2 (5,00 ha).**

+ Diện tích sử dụng rừng: Không có.

+ Diện tích sử dụng khu vực biển: Không có.

- Thời hạn sử dụng đất: Theo thời hạn của dự án.

- Tỷ lệ sử dụng của từng hạng mục công trình:

Bảng cơ cấu nhu cầu sử dụng đất

TT	Nội dung	Diện tích (m^2)	Tỷ lệ (%)
1	Văn phòng điều hành		
2	Khu vực thủ tục hành chính, thông quan hàng hoá		
3	Cổng giao nhận container		
4	Bãi chứa container		
5	Khu vực dịch vụ kỹ thuật - vệ sinh container		
6	Khu vực kho ngoại quan		
7	Khu vực điểm thu gom hàng lẻ (kho hàng CFS)		
8	Nhà xưởng đóng gói hàng hoá		
9	Nhà xưởng sửa chữa		
10	Nhà nghỉ dừng chân cho lái xe		
11	Khu nhà ăn, canteen, nhà nghỉ công nhân		
12	Trạm cung cấp xăng dầu nội bộ		

TT	Nội dung	Diện tích (m^2)	Tỷ lệ (%)
13	Diện tích cây xanh		
14	Khuôn viên, hạ tầng kỹ thuật, đường nội bộ		
Tổng cộng			

4.4. Cơ sở pháp lý xác định quyền sử dụng khu đất

4.5. Hình thức đầu tư

Dự án được đầu tư theo hình thức xây dựng mới.

V. SỰ PHÙ HỢP ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN

VI. NHU CẦU CÁC YẾU TỐ ĐẦU VÀO

CHƯƠNG IV. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT CÔNG NGHỆ

I. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

Bảng tổng hợp quy mô diện tích xây dựng công trình

BẢNG THỐNG KÊ DIỆN TÍCH							
STT	**Hạng mục công trình**	**Diện tích đất (m2)**	**Diện tích xây dựng (m2)**	**Tầng cao (Tầng)**	**Diện tích sàn (m2)**	**Mật độ xây dựng gộp (%)**	**Tỷ lệ chiếm đất (%)**
1	Văn phòng điều hành						
2	Khu vực thủ tục hành chính, thông quan hàng hoá						
3	Cổng giao nhận container						
4	Bãi chứa container						
5	Khu vực dịch vụ kỹ thuật - vệ sinh container						
6	Khu vực kho ngoại quan						
7	Khu vực điểm thu gom hàng lẻ (kho hàng CFS)						
8	Nhà xưởng đóng gói hàng hoá						
9	Nhà xưởng sửa chữa						
10	Nhà nghỉ dừng chân cho lái xe						
11	Khu nhà ăn, canteen, nhà nghỉ công nhân						
12	Trạm cung cấp xăng dầu nội bộ						
13	Diện tích cây xanh						
14	Khuôn viên, hạ tầng kỹ thuật, đường nội bộ						
	TỔNG CỘNG						

+ Mật độ xây dựng:

+ Hệ số sử dụng đất:

II. PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT, CÔNG NGHỆ KHU LOGISTICS VÀ KHO TỔNG HỢP

2.1. Các hoạt động khai thác bãi container



CHƯƠNG VI. CÁC PHƯƠNG ÁN THỰC HIỆN DỰ ÁN

I. PHƯƠNG ÁN GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG, TÁI ĐỊNH CƯ VÀ HỖ TRỢ XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG

1.1. Chuẩn bị mặt bằng

Nhà đầu tư sẽ phối hợp với các cơ quan liên quan để thực hiện đầy đủ các thủ tục về đất đai theo quy định hiện hành. Ngoài ra, dự án cam kết thực hiện đúng theo tinh thần chỉ đạo của các cơ quan ban ngành và luật định.

1.2. Phương án tổng thể bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư:

Dự án thực hiện tái định cư theo quy định hiện hành.

1.3. Phương án hỗ trợ xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật

Dự án chỉ đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng liên quan đến dự án như đường giao thông đối ngoại và hệ thống giao thông nội bộ trong khu vực.

II. PHƯƠNG ÁN KIẾN TRÚC VÀ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

2.1. Các phương án xây dựng công trình

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT
I	**Xây dựng**					**m^2**
1	Văn phòng điều hành					m^2
2	Khu vực thủ tục hành chính, thông quan hàng hoá					m^2
3	Cổng giao nhận container					m^2
4	Bãi chứa container					m^2
5	Khu vực dịch vụ kỹ thuật - vệ sinh container					m^2
6	Khu vực kho ngoại quan					m^2
7	Khu vực điểm thu gom hàng lẻ (kho hàng CFS)					m^2
8	Nhà xưởng đóng gói hàng hoá					m^2
9	Nhà xưởng sửa chữa					m^2

TT	Nội dung	Diện tích	Diện tích xây dựng	Tầng cao	Diện tích sàn	ĐVT
10	Nhà nghỉ dừng chân cho lái xe					m^2
11	Khu nhà ăn, canteen, nhà nghỉ công nhân					m^2
12	Trạm cung cấp xăng dầu nội bộ					m^2
13	Diện tích cây xanh					m^2
14	Khuôn viên, hạ tầng kỹ thuật, đường nội bộ					m^2
	Hệ thống tổng thể					
-	Hệ thống cấp nước					Hệ thống
-	Hệ thống cấp điện tổng thể					Hệ thống
-	Hệ thống thoát nước tổng thể					Hệ thống
-	Hệ thống PCCC					Hệ thống

Các danh mục xây dựng công trình phải đáp ứng các tiêu chuẩn, quy chuẩn và quy định về thiết kế xây dựng. Chi tiết được thể hiện trong giai đoạn thiết kế cơ sở xin phép xây dựng.

2.2. Các phương án kiến trúc

Căn cứ vào nhiệm vụ các hạng mục xây dựng và yêu cầu thực tế để thiết kế kiến trúc đối với các hạng mục xây dựng. Chi tiết sẽ được thể hiện trong giai đoạn lập dự án khả thi và Bản vẽ thiết kế cơ sở của dự án. Cụ thể các nội dung như:

III. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Dự án được Nhà đầu tư trực tiếp tổ chức triển khai, tiến hành xây dựng và khai thác khi đi vào hoạt động.

Nguồn lao động: Công ty ưu tiên tuyển dụng, giải quyết việc làm cho lao động tại địa phương, trong quá trình hoạt động sẽ tiếp tục đào tạo nâng cao tay nghề, kỹ thuật sản xuất, đào tạo an toàn vệ sinh lao động cho nhân viên.

Đối với lao động chuyên môn nghiệp vụ, Nhà đầu tư sẽ tuyển dụng thêm và lên kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho con em trong vùng để từ đó về phục vụ trong quá trình hoạt động sau này.

Bảng tổng hợp Phương án nhân sự dự kiến (ĐVT: 1000 đồng)

TT	Chức danh	Số lượng	Mức thu nhập bình quân/tháng	Tổng lương năm	Bảo hiểm 21,5%	Tổng/năm
1	Giám đốc					
2	Ban quản lý, điều hành					
3	Công nhân viên văn phòng					
4	Kỹ sư vận hành kho bãi					
5	Công nhân viên kho bãi					
6	Tài xế xe hàng, xe công tác bến cảng					
	Cộng					

IV. THỜI GIAN HOẠT ĐỘNG VÀ TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN

4.1. Thời gian hoạt động của dự án

Thời gian hoạt động dự án: 50 năm kể từ ngày các cơ quan có thẩm quyền cấp phép đầu tư dự án.

4.2. Tiến độ thực hiện của dự án

a) Tiến độ góp vốn và huy động các nguồn vốn

b) Tiến độ thực hiện các mục tiêu hoạt động chủ yếu của dự án đầu tư:

Tiến độ thực hiện các mục tiêu hoạt động của dự án là 24 tháng kể từ ngày cấp phép đầu tư dự án, trong đó các mục tiêu hoạt động chủ yếu của dự án đầu tư như sau:

+ Thời gian chuẩn bị đầu tư: 12 tháng
+ Thời gian xây dựng và hoàn thành dự án: 12 tháng.

c) Tiến độ xây dựng cơ bản và đưa công trình vào hoạt động hoặc khai thác vận hành (đối với dự án có cấu phần xây dựng)

CHƯƠNG VII. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG

I. GIỚI THIỆU CHUNG

Mục đích của công tác đánh giá tác động môi trường của dự án ***"Khu logistics"*** là xem xét đánh giá những yếu tố tích cực và tiêu cực ảnh hưởng đến khu vực thực hiện dự án và khu vực lân cận, để từ đó đưa ra các giải pháp khắc phục, giảm thiểu ô nhiễm để nâng cao chất lượng môi trường hạn chế những tác động rủi ro cho môi trường và cho chính dự án khi đi vào hoạt động, đáp ứng được các yêu cầu về tiêu chuẩn môi trường.

II. CÁC QUY ĐỊNH VÀ CÁC HƯỚNG DẪN VỀ MÔI TRƯỜNG.

- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/11/2020;

- Luật Tài nguyên nước số 28/2023/QH15 đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 27 tháng 11 năm 2023;

- Luật Phòng cháy số 55/2024/QH15 ngày 29 tháng 11 năm 2024 của Quốc hội;

- Luật số 70/2025/QH15 ngày 14 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội ban hành sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14;

- Bộ Luật lao động số 45/2019/QH14 đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 20/11/2019;

- Nghị định số 105/2025/NĐ-CP ngày 15/5/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy, chữa cháy và Cứu nạn, cứu hộ.

- Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

- Nghị định số 05/2025/NĐ-CP của Chính phủ ngày 06 tháng 01 năm 2025 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;

- Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của BTNMT Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

Các tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng:

- TCVN 13606:2023 - Cấp nước - Mạng lưới đường ống và công trình Yêu cầu thiết kế;

- QCVN 01:2021/BXD: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng;

- Thông tư 103/2025/TT-BCA ban hành QCVN 10:2025/BCA về trang bị, bố trí phương tiện phòng cháy, chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ cho nhà và công trình.

- TCVN 7957:2023 - Thoát nước – Mạng lưới và công trình bên ngoài;

- QCVN 40:2025/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải công nghiệp;

- QCVN 26:2025/BNNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn;

- QCVN 05:2023/BTNMT - Chất lượng không khí;

- QCVN 14:2025/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải sinh hoạt và nước thải đô thị, khu dân cư tập trung;

- QCVN 40:2025/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải công nghiệp;

- QCVN 27:2025/BNNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung;

- QCVN 02:2019/BYT được ban hành kèm Thông tư số 02/2019/TT-BYT quy định về bụi – giá trị giới hạn tiếp xúc cho phép 05 yếu tố bụi tại nơi làm việc;

- QCVN 03:2019/BYT: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Giá trị giới hạn tiếp xúc cho phép của 50 yếu tố hóa học tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 21:2016/BYT về Điện từ trường tần số cao - Mức tiếp xúc cho phép điện từ trường tần số cao tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 22:2016/BYT về Chiếu sáng - Mức cho phép chiếu sáng nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 23:2016/BYT về Bức xạ tử ngoại - Mức tiếp xúc cho phép bức xạ tử ngoại tại nơi làm việc;

- QCVN 24/2016/BYT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn - Mức tiếp xúc cho phép tiếng ồn tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 25:2016/BYT về Điện từ trường tần số công nghiệp - Mức tiếp xúc cho phép điện từ trường tần số công nghiệp tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 26:2016/BYT về Vi khí hậu - Giá trị cho phép vi khí hậu tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 29:2016/BYT về Bức xạ ion hóa - Giới hạn liều tiếp xúc bức xạ ion hóa tại nơi làm việc;

- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 30:2016/BYT về Bức xạ tia X - Giới hạn liều tiếp xúc bức xạ tia x tại nơi làm việc.

III. NHẬN DẠNG, DỰ BÁO CÁC TÁC ĐỘNG CHÍNH CỦA DỰ ÁN ĐỐI VỚI MÔI TRƯỜNG

3.1. Giai đoạn thi công xây dựng công trình

- ***Tác động đến môi trường không khí:***

Quá trình xây dựng sẽ không tránh khỏi phát sinh nhiều bụi (ximăng, đất, cát…) từ công việc đào đất, san ủi mặt bằng, vận chuyển và bốc dỡ nguyên vật liệu xây dựng, pha trộn và sử dụng vôi vữa, đất cát... hoạt động của các máy móc thiết bị cũng như các phương tiện vận tải và thi công cơ giới tại công trường sẽ gây ra tiếng ồn. Bụi phát sinh sẽ gây ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe công nhân trên công trường và người dân lưu thông trên tuyến đường.

Tiếng ồn phát sinh trong quá trình thi công là không thể tránh khỏi. Tiếng ồn có thể phát sinh khi xe, máy vận chuyển đất đá, vật liệu hoạt động trên công trường sẽ gây ảnh hưởng đến người dân sống hai bên tuyến đường vận chuyển và người tham gia giao thông.

- ***Tác động của nước thải:***

Trong giai đoạn thi công cũng có phát sinh nước thải sinh hoạt của công nhân xây dựng. Lượng nước thải này tuy không nhiều nhưng cũng cần phải được kiểm soát chặt chẽ để không làm ô nhiễm nguồn nước mặt, nước ngầm.

Nước mưa chảy tràn qua khu vực Dự án trong thời gian xây dựng cũng là một trong những tác nhân gây ô nhiễm môi trường nếu dòng chảy cuốn theo bụi, đất đá, xăng dầu và các loại rác thải sinh hoạt. Trong quá trình xây dựng dự án áp dụng các biện pháp thoát nước mưa thích hợp.

- ***Tác động của chất thải rắn:***

Chất thải rắn phát sinh trong giai đoạn này gồm 2 loại: Chất thải rắn từ quá trình xây dựng và rác sinh hoạt của công nhân xây dựng. Các chất thải rắn phát sinh trong giai đoạn này nếu không được quản lý và xử lý kịp thời sẽ có thể bị cuốn trôi theo nước mưa gây tắc nghẽn đường thoát nước và gây ra các vấn đề vệ sinh khác. Ở đây, phần lớn phế thải xây dựng (xà bần, cát, sỏi…) sẽ được tái sử dụng làm vật liệu san lấp. Riêng rác sinh hoạt rất ít vì lượng công nhân không nhiều cũng sẽ được thu gom và giao cho các đơn vị dịch vụ vệ sinh đô thị xử lý ngay.

- ***Tác động đến hệ sinh thái, cảnh quan khu vực:***

Quá trình thi công cần đào đắp, san lấp mặt bằng, bóc hữu cơ và chặt bỏ lớp thảm thực vật trong phạm vi quy hoạch nên tác động đến hệ sinh thái và cảnh quan khu vực dự án, cảnh quan tự nhiên được thay thế bằng cảnh quan nhân tạo.

- ***Tác động đến sức khỏe cộng đồng:***

Các chất có trong khí thải giao thông, bụi do quá trình xây dựng sẽ gây tác động đến sức khỏe công nhân, người dân xung quanh (có phương tiện vận chuyển chạy qua) và các công trình lân cận. Một số tác động có thể xảy ra như sau:

– Các chất gây ô nhiễm trong khí thải động cơ (Bụi, SO_2, CO, NO_x, THC,...), nếu hấp thụ trong thời gian dài, con người có thể bị những căn bệnh mãn tính như

về mắt, hệ hô hấp, thần kinh và bệnh tim mạch, nhiều loại chất thải có trong khí thải nếu hấp thụ lâu ngày sẽ có khả năng gây bệnh ung thư;

– Tiếng ồn, độ rung do các phương tiện giao thông, xe ủi, máy đầm,…gây tác động hệ thần kinh, tim mạch và thính giác của cán bộ công nhân viên và người dân trong khu vực dự án;

– Các sự cố trong quá trình xây dựng như: tai nạn lao động, tai nạn giao thông, cháy nổ,… gây thiệt hại về con người, tài sản và môi trường.

– Tuy nhiên, những tác động có hại do hoạt động xây dựng diễn ra có tính chất tạm thời, mang tính cục bộ.

3.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng

- ***Tác động do bụi và khí thải:***

Đối với dự án, bụi và khí thải sẽ phát sinh do các nguồn chính:

Từ hoạt động giao thông (các phương tiện vận chuyển ra vào dự án);

Từ quá trình hoạt động:

+ Bụi phát sinh từ quá trình vận chuyển, bốc dở, nhập liệu (nếu có);
+ Bụi phát sinh từ dây chuyền sản xuất (nếu có);

Hoạt động của dự án luôn gắn liền với các hoạt động chuyên chở hàng hóa nhập, xuất kho và nguyên liệu. Đồng nghĩa với việc khi dự án đi vào hoạt động sẽ phát sinh ô nhiễm không khí từ các phương tiện xe chuyên chở vận tải chạy bằng dầu DO. Trong dầu DO có các thành phần gây ô nhiễm như Bụi, CO, SO_2, NO_x, HC…

Mức độ ô nhiễm này còn tùy thuộc vào từng thời điểm có số lượng xe tập trung ít hay nhiều, tức là còn phụ thuộc vào khối lượng hàng hóa nhập, xuất kho.

Đây là nguồn gây ô nhiễm di động nên lượng chất ô nhiễm này sẽ rải đều trên những đoạn đường mà xe đi qua, chất độc hại phát tán cục bộ. Xét riêng lẻ, tuy chúng không gây tác động rõ rệt đối với con người nhưng lượng khí thải này góp phần làm tăng tải lượng ô nhiễm cho môi trường xung quanh. Cho nên chủ

dự án cũng sẽ áp dụng các biện pháp quản lý nội vi nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ảnh hưởng do ô nhiễm không khí đến chất lượng môi trường tại khu vực dự án trong giai đoạn này.

Bụi: Tác hại chủ yếu là hít thở không khí có bụi gây tác hại đến phổi. Ngoài ra bụi còn gây tổn thương lên mắt, da, hệ tiêu hóa. Các hạt bụi có kích thước < 10µm còn lại sau khi bị giữ phần lớn ở mũi tiếp tục đi sâu vào các ống khí quản. Đại diện cho nhóm bụi độc dễ tan trong nước là các muối của Pb. Bụi Pb thâm nhập chủ yếu qua con đường hô hấp. Bụi Pb gây tác hại cho quá trình tổng hợp

- CO

CO là khí độc, có tính chất hóa học gần giống nitơ, ít tan trong nước, có tính khử mạnh. CO có phản ứng rất mạnh với hồng cầu hình thành cacboxyl hemoglobin (-COHb), làm hạn chế sự trao đổi, vận chuyển oxy của máu đi nuôi cơ thể. Áp lực của CO đối với hồng cầu cao gấp 200 lần so với oxy. Tuy nhiên CO không để lại hậu quả bệnh lý lâu dài. Người bị nhiễm CO khi rời khỏi nơi ô nhiễm thì nồng độ COHb trong máu giảm dần do CO được thải ra ngoài qua đường hô hấp. CO còn là chất khí có khả năng gây hiệu ứng nhà kính cao.

- SO_2

SO_2 là chất khí dễ tan trong nước, được hấp thu rất nhanh khi hít thở ở đoạn trên của đường hô hấp. Khi hít thở SO_2 nồng độ cao, $[SO_2]$ = 10 ppm, có thể làm cho đường hô hấp bị co thắt nghiêm trọng, gây khó thở. SO_2 còn gây hiện tượng ăn mòn hóa học cho vật thể xung quanh, gây ra tình trạng mưa axít.

- NO_x

Gồm khí NO, NO_2. NO_2 là khí độc, có mùi hăng, gây kích thích, có tác động mãn tính. NO_2 hấp thu ánh sáng mặt trời và tạo ra hàng loạt các phản ứng quang hóa. NO_x còn có khả năng gây hiện tượng mưa axít.

- ***Tác động do nước thải***

Nước thải phát sinh tại dự án bao gồm:

+ Nước thải sinh hoạt

Trong nước thải sinh hoạt chủ yếu chứa các chất cặn bã, các chất lơ lửng (SS), các hợp chất hữu cơ (BOD, COD), các chất dinh dưỡng (N, P) và các vi sinh vật. Theo WHO, khối lượng chất ô nhiễm do mỗi người hàng ngày thải vào môi trường (nếu không xử lý) được thể hiện ở bảng sau:

Các chất ô nhiễm trong nước thải sinh hoạt

TT	Chất ô nhiễm	Đơn vị	Giá trị
1	BOD_5	g/người/ngày	45 – 54
2	COD	g/người/ngày	72 – 102
3	SS	g/người/ngày	70 – 145
4	Tổng N	g/người/ngày	6 – 12
5	Tổng P	g/người/ngày	0,8 – 4,0
6	Amoni	g/người/ngày	2,4 – 4,8
7	Dầu mỡ động thực vật	g/người/ngày	10 – 30
8	Tổng Coliform*	MPN/100ml	106 – 109

Nguồn: Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), năm 1993

**: Nguyễn Xuân Nguyên, Nước thải và công nghệ xử lý nước thải, năm 2003*

Nếu nước thải sinh hoạt không được thu gom và xử lý thích hợp thì chúng sẽ gây ô nhiễm môi trường nước mặt, đất, nước ngầm và là nguy cơ lan truyền bệnh cho con người và gia súc.

+ Nước mưa chảy tràn

Vào những hôm trời mưa, nước mưa chảy tràn qua khu vực của dự án sẽ cuốn theo đất, cát, chất cặn bã, dầu mỡ rơi rớt xuống kênh mương của khu vực. Nếu lượng nước này không được quản lý tốt cũng sẽ gây tác động tiêu cực lớn đến nguồn nước mặt, nước ngầm và đời sống thủy sinh trong khu vực. Theo số liệu thống kê của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) thì nồng độ các chất ô nhiễm được dự báo như ở bảng sau:

Nồng độ một số chất ô nhiễm trong nước mưa

TT	Thông số	Đơn vị	Nồng độ
1	COD	Mg/l	10-20
2	Chất rắn lơ lửng	Mg/l	10-20
3	Tổng Nitơ	Mg/l	0,5-1,5
4	Tổng phốt pho	Mg/l	0,004 - 0,03

Nguồn: WHO,1993

- ***Tác động do chất thải rắn***

Các loại chất thải phát sinh tại dự án bao gồm:

+ Chất thải rắn sinh hoạt: Phát sinh từ hoạt động của công nhân viên phần rác thải chủ yếu là thực phẩm thừa, bao bì đựng thức ăn hay đồ uống như hộp xốp, bao cà phê, ly sinh tố, hộp sữa tươi, đũa tre, ống hút, muỗng nhựa, giấy,…; cành, lá cây phát sinh từ hoạt động vệ sinh sân vườn trong khuôn viên của nhà máy. Theo thống kê của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO, 1993), thì hệ số phát sinh chất thải rắn sinh hoạt là 0,5 kg/người/ngày

+ Chất thải nguy hại: Các chất thải rắn nguy hại phát sinh dính hóa chất trong quá trình hoạt động. Xăng xe, sơn, dầu mỡ tra máy trong quá trình bảo dưỡng thiết bị, máy móc; vỏ hộp đựng sơn, vecni, dầu mỡ; chất kết dính, chất bịt kín là các thành phần nguy hại đối với môi trường và con người.

IV. BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU MÔI TRƯỜNG

4.1. Giai đoạn xây dựng dự án

a. Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí

- Các xe vận chuyển chở đúng trọng tải quy định, được phủ bạt kín thùng xe để hạn chế gió gây phát tán bụi vào môi trường ảnh hưởng xung quanh.
- Hạn chế tốc độ lái xe ra vào khu khu vực và khu dự án nhằm đảm bảo an toàn giao thông khu vực và hạn chế cuốn theo bụi (tốc độ xe ≤ 15-20km/h).
- Thường xuyên kiểm tra các phương tiện thi công nhằm đảm bảo các thiết bị, máy móc luôn ở trong điều kiện tốt nhất về mặt kỹ thuật, điều này sẽ giúp hạn chế được sự phát tán các chất ô nhiễm vào môi trường;
- Bố trí hợp lý tuyến đường vận chuyển và đi lại. Các phương tiện đi ra khỏi công trường được vệ sinh sạch sẽ, che phủ bạt (nếu không có thùng xe) và làm ướt vật liệu để tránh rơi vãi đất, cát… ra đường, là nguyên nhân gián tiếp gây ra tai nạn giao thông;
- Công nhân làm việc tại công trường được sử dụng các thiết bị bảo hộ lao động như khẩu trang, mũ bảo hộ, kính phòng hộ mắt;

- Máy móc, thiết bị thực hiện trên công trường cũng như máy móc thiết bị phục vụ hoạt động của dự án phải tuân thủ các tiêu chuẩn Việt Nam về an toàn (ví dụ: TCVN 4726 – 89 Máy cắt kim loại - Yêu cầu đối với trang thiết bị điện; TCVN 4431-1987 Tiêu chuẩn bắt buộc áp dụng toàn phần: Lan can an toàn - Điều kiện kĩ thuật, …)
- Hạn chế vận chuyển vào giờ cao điểm: hoạt động vận chuyển đường bộ sẽ được sắp xếp vào buổi sáng (từ 8h đến 11h00), buổi chiều (từ 13h30 đến 16h30), buổi tối (từ 18h00 đến 20h) để tránh giờ tan ca của công nhân của các công trình lân cận;
- Phun nước làm ẩm các khu vực gây bụi như đường đi, đào đất, san ủi mặt bằng…
- Che chắn các bãi tập kết vật liệu khỏi gió, mưa, nước chảy tràn, bố trí ở cuối hướng gió và có biện pháp cách ly tránh hiện tượng gió cuốn để không ảnh hưởng toàn khu vực.

b. Biện pháp giảm thiểu tác động của nước thải

- *Giảm thiểu tác động nước thải sinh hoạt:*

- Tăng cường tuyển dụng công nhân địa phương, có điều kiện tự túc ăn ở và tổ chức hợp lý nhân lực trong các giai đoạn thi công nhằm giảm lượng nước thải sinh hoạt của dự án
- Trong khu vực công trường, sẽ lắp đặt các nhà vệ sinh công cộng di động phục vụ công trường. Dự kiến chủ dự án sẽ kí hợp đồng thuê 2 nhà vệ sinh lưu động đồng thời sẽ khoán gọn cho đơn vị lắp đặt nhà vệ sinh chịu trách nhiệm xử lý nước thải sinh hoạt của công nhân.
- Thường xuyên kiểm tra, nạo vét, không để bùn đất, rác thải xâm nhập vào đường thoát nước thải. Đường thoát nước thải sinh hoạt tạm thời sẽ được đưa vào tuyến quy hoạch hay hệ thống thoát nước tuỳ theo từng giai đoạn xây dựng. Phải đảm bảo nguyên tắc không gây trở ngại, làm mất vệ sinh cho các hoạt động xây

dựng cũng như không ảnh hưởng đến hệ thống kênh mương và các hoạt động dân sinh bên ngoài khu vực dự án.

- *Giảm thiểu tác động của nước thải thi công xây dựng*

– Xây dựng hệ thống rãnh thu, thoát nước tạm, hố lắng tạm thời khu vực thi công để thu và thoát nước thải thi công.

– Nước thải thi công xây dựng (nước thải vệ sinh thiết bị, dụng cụ lao động) chứa thành phần chính là chất rắn lơ lửng, đất cát được dẫn vào các hố lắng để lắng cặn, sau đó thoát ra nguồn tiếp nhận là hệ thống thoát nước chung của khu vực.

– Thường xuyên tiến hành nạo vét, khơi thông hệ thống rãnh thu, hố lắng đảm bảo thoát nước trong quá trình thi công, định kỳ 1 tuần/lần. Lượng bùn nạo vét sẽ thuê đơn vị có chức năng thu gom, vận chuyển và đổ thải theo quy định.

– Không thi công vào ngày có mưa to, bão lũ.

– Dọn sạch mặt bằng thi công vào cuối ngày làm việc.

– Các bãi chứa nguyên vật liệu và phế thải xây dựng phải được che chắn cẩn thận.

c. Chất thải rắn

- *Chất thải rắn sinh hoạt*

– Phân loại chất thải sinh hoạt thành 2 loại: chất thải hữu cơ và chất thải vô cơ.

– Bố trí 02 thùng rác dung tích khoảng 200 lít trong khu vực lán trại của công nhân.

– Tuyển dụng công nhân địa phương để giảm bớt nhu cầu lán trại tạm ngoài công trường.

– Lập các nội quy về trật tự, vệ sinh và bảo vệ môi trường trong tập thể công nhân và lán trại, trong đó có chế độ thưởng phạt.

– Tập huấn, tuyên truyền cho công nhân các quy định về bảo vệ môi trường.

- *Chất thải rắn thông thường*

- Các đơn vị thầu xây dựng các hạng mục trên công trường sẽ tiến hành thu gom, phân loại và lưu giữ các chất thải xây dựng tại các vị trí quy định trên công trường. Các vị trí lưu giữ phải thuận tiện cho các đơn vị thi công đổ thải. Để tránh gây thất thoát và rò rỉ chất thải ra ngoài môi trường các vị trí lưu giữ được thiết kế có vách cứng bao che và có rãnh thoát nước tạm thời…
- Đối với chất thải rắn vô cơ: đất, đá, sỏi, gạch vỡ, bê tông… một phần sử dụng san nền, phần thừa sẽ được đơn vị thi công hợp đồng với đơn vị thu gom đổ đúng nơi quy định.
- Các chất thải xây dựng sẽ được vận chuyển đi ngay trong ngày để trả lại mặt bằng thi công. Phương tiện vận chuyển phải là các phương tiện chuyên dụng như: có che đậy, thùng chứa không thủng… để tránh rò rỉ chất thải ra ngoài môi trường trong quá trình vận chuyển.
- Đối với những chất thải có khả năng tái chế như carton, gỗ pallet, ống nhựa được các nhà thầu thu gom bán cho cơ sở tái chế.
- Có sự giám sát thường xuyên và chặt chẽ của chủ dự án tránh trường hợp đổ chất thải xây dựng bừa bãi, không đúng nơi quy định.

Chất thải nguy hại

- Do lượng chất thải nguy hại phát sinh trong quá trình thi công xây dựng nhỏ nên chủ dự án sẽ lưu giữ tạm thời chất thải theo đúng quy định của Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của BTNMT Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;, cụ thể như sau:

Trang bị 4 thùng rác 240 lít có nắp đậy để chứa riêng biệt từng loại CTNH phát sinh, bên ngoài thùng có dán nhãn cảnh báo CTNH theo TCVN 6707: 2009 – Tiêu chuẩn quốc gia về Chất thải nguy hại – Dấu hiệu cảnh báo đầy đủ theo Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của BTNMT Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

d. Các biện pháp giảm thiểu tác động do tiếng ồn và độ rung

- Đối với phương tiện vận tải, máy móc, thiết bị thi công phải qua kiểm tra về độ ồn, rung, và khí thải đảm bảo tiêu chuẩn Việt Nam.

- Đối với trang thiết bị, máy móc xây dựng: luôn được kiểm tra kỹ thuật và sẽ hoạt động trong tình trạng tốt nhất để đạt các tiêu chuẩn về phát sinh tiếng ồn và rung cho thiết bị xây dựng. Xe cơ giới, xe tải nặng, thiết bị thi công mà dự án sử dụng phải qua kiểm tra về độ ồn, rung, đây là điều kiện đấu thầu mà Nhà đầu tư dự án sẽ đưa vào hồ sơ mời thầu.
- Không thi công vào các giờ nghỉ của công nhân lao động trên công trường: sáng từ 11h30 đến 1h và tối là sau 22h00. Các công nhân xây dựng được trang bị các thiết bị bảo hộ lao động và các nút bịt tai nếu cần thiết.
- Quy định tốc độ xe, máy móc khi hoạt động trong khu vực dự án không quá 20km/giờ.
- Những máy móc gây ra tiếng ồn và rung lớn như xe lu, máy xúc chỉ được phép làm việc vào ban ngày tại khu vực dự án. Nếu cần phải thi công vào ban đêm để đảm bảo tiến độ của công trình phải được sự đồng ý của UBND xã và sự đồng tình của nhân dân quanh khu vực dự án.
- Không sử dụng các máy móc thi công đã cũ, hệ thống giảm âm bị hỏng vì chúng sẽ gây ra ô nhiễm tiếng ồn rất lớn. Thường xuyên bảo dưỡng bộ phận giảm âm ở thiết bị.

e.Biện pháp giảm thiểu tác động do nhiệt

- Cung cấp đầy đủ nước uống và trang phục bảo hộ lao động cho CBCNV thi công.
- Hạn chế thi công các hạng mục ngoài trời khi nhiệt độ > 40^{o}C.
- Tuân thủ đúng quy định về Luật An toàn lao động để bố trí thời gian nghỉ ngơi phù hợp cho công nhân.
- Bố trí lịch vận chuyển nguyên vật liệu, đất đổ thải hợp lý.
- Hạn chế vận hành nhiều phương tiện thi công tại cùng một thời điểm để giảm thiểu sự tỏa nhiệt ra môi trường xung quanh.
- Định kỳ bảo dưỡng máy móc, thiết bị thi công tại các gara chuyên dụng với tần suất 1 tháng/lần.

f. Giảm thiểu tác động nước mưa chảy tràn

- Bố trí rãnh thu và hố lắng (kích thước 1x1x1m) tạm thời tại các vị trí phù hợp để thu nước mưa chảy tràn, hố lắng bố trí song chắn rác loại bỏ rác thô kích thước lớn.
- Tiến hành thu dọn các chất rơi vãi trong khi đào, đắp móng các công trình, hạn chế các chất rơi vãi bị cuốn theo nước mưa.
- Hạn chế vận chuyển nguyên vật liệu vào những ngày có mưa, tránh hiện tượng rơi vãi làm tắc hệ thống thoát nước khu vực.
- Dầu mỡ và vật liệu độc hại do phương tiện vận chuyển và thi công gây ra được quản lý, thu gom hợp lý và đúng quy định.
- Nạo vét định kỳ hố ga thu nước mưa và rãnh thoát nước, tần suất 2 tháng/lần.

g. Giảm thiểu tác động đến hệ sinh thái thực vật

- Không chặt phá cây xanh nằm trên các khu đất ngoài phạm vi dự án;
- Người, thiết bị và xe thi công được hạn chế trong các khu vực công trường được xác định bằng hàng rào dựng lên tại ranh giới công trường.
- Không đốt cây cối sau khi phát quang
- Tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường, thực hiện các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường trong quá trình thi công xây dựng.
- Bảo vệ tất cả các cây xanh ở bên trong ranh giới công trường nếu chúng không ảnh hưởng tới việc thi công hoặc các hoạt động của dự án.
- Xây dựng phương án, kế hoạch Phòng chống, ứng phó sự cố cháy nổ.

4.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng

a. Giảm thiểu ô nhiễm không khí

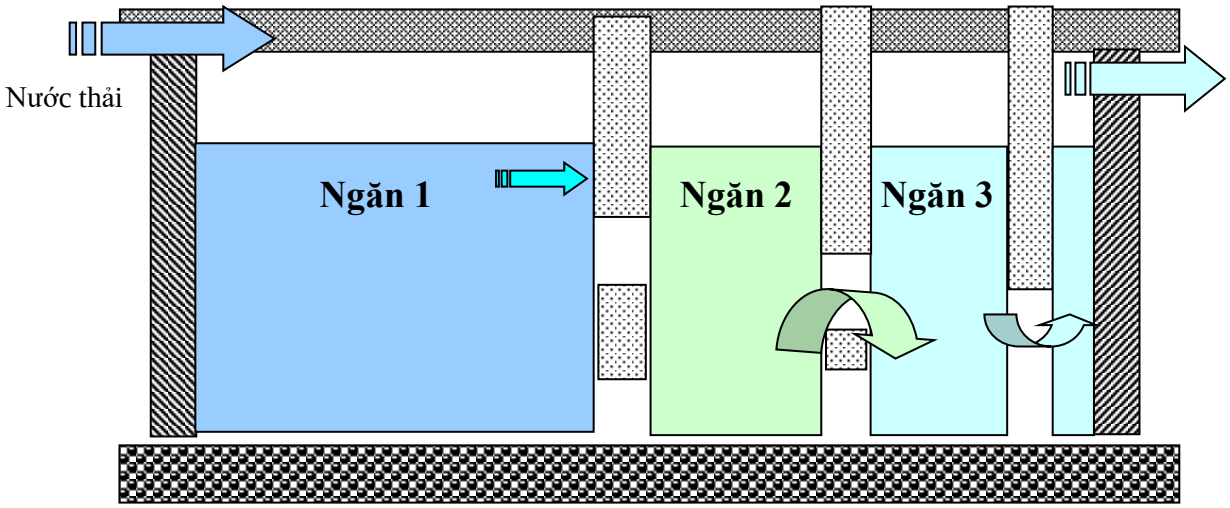
Các biện pháp giảm thiểu bụi, khí thải từ phương tiện vận chuyển ra vào dự án gồm:

- Sử dụng các loại xe đã được đăng kiểm theo đúng quy định của Nhà nước.
- Sử dụng các xe chuyên dụng, có nắp kín vận chuyển chất thải đến tận chân công trình hố tập kết chất thải rắn.
- Không chở quá tải trọng cho phép của các phương tiện, hạn chế rơi vãi và bụi phát sinh.
- Các xe vận chuyển được rửa xe trước khi ra khỏi khu vực.
- Tiến hành tưới nước giảm thiểu bụi trên các tuyến đường nội bộ khu vực. Tần suất tưới: 2 lần/ngày (phụ thuộc vào tình hình thời tiết thực tế có thể điều chỉnh tần suất tưới nước cho hợp lý).
- Bố trí diện tích trồng cây xanh, thảm cỏ theo đúng diện tích đất đã quy hoạch trồng cây xanh thảm cỏ của dự án.
- Bố trí lao động dọn vệ sinh tại khu vực dự án, các khu xử lý và các tuyến đường nội bộ, cổng ra vào, hạn chế bụi phát sinh ảnh hưởng đến sức khỏe CBCNV làm việc.
- Thường xuyên kiểm tra và bảo trì phương tiện vận chuyển, đảm bảo tình trạng kỹ thuật tốt.
- Quy định tốc độ của xe chạy trong khu vực đường giao thông nội bộ từ 10-15km/h.
- Tắt máy phương tiện khi không tiến hành di chuyển.
- Quy định nghiêm ngặt về thời gian đổ, số lượng xe và các xe vận chuyển phải đảm bảo tiêu chuẩn môi trường.

b. Giảm thiểu tác động nước thải

- Nước thải sinh hoạt:

Nước thải từ nhà vệ sinh được xử lý bằng bể tự hoại 3 ngăn. Bể tự hoại là công trình đồng thời làm 2 chức năng gồm: lắng và phân huỷ cặn lắng. Cặn lắng được giữ lại trong bể từ 2-3 năm, dưới ảnh hưởng của các sinh vật kỵ khí, các chất hữu cơ sẽ bị phân huỷ từ từ. Hiệu quả xử lý nước thải sinh hoạt bằng bể tự hoại đạt 60 - 65% cặn lơ lửng SS và 20 - 40% BOD.



Cấu tạo của bể tự hoại

Nước thải được đưa vào ngăn thứ nhất của bể, có vai trò lắng, lên men kỵ khí. Ở những ngăn tiếp theo, nước thải chuyển động theo chiều từ dưới lên trên, tiếp xúc với các vi sinh vật kỵ khí trong lớp bùn hình thành ở đáy bể trong điều kiện động. Các chất bẩn hữu cơ được các vi sinh vật hấp thụ và phân hủy, nước thải sau đó được dẫn ra hệ tiếp nhận.

- Giảm thiểu tác động nước mưa chảy tràn:

– Thiết kế xây dựng và vận hành hệ thống thoát nước mưa tách biệt hoàn toàn với với hệ thống thu gom nước thải;

– Định kỳ nạo vét các hố ga và khai thông cống thoát nước mưa;

– Quản lý tốt chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn sản xuất và chất thải nguy hại, tránh các loại chất thải này rơi vãi hoặc bị cuốn vào hệ thống thoát nước mưa.

Giảm thiểu ô nhiễm chất thải rắn

Nhà đầu tư cam kết sẽ tuân thủ đúng pháp luật hiện hành trong công tác thu gom, lưu trữ và xử lý các chất thải rắn, cụ thể là tuân thủ theo Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022, Nghị định số 48/2026/NĐ-CP ngày 29/01/2026 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025; Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022, Thông tư số 09/2026/TT-BNNMT ngày 29/01/2026 của Bộ

trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 07/2025/TT-BTNMT ngày 28 tháng 02 năm 2025 và Thông tư số 07/2025/TT- BNNMT ngày 16 tháng 6 năm 2025.

V. KẾT LUẬN

Các tác động từ hoạt động của dự án tới môi trường là không lớn và hoàn toàn có thể kiểm soát được. Đồng thời, các sản phẩm mà dự án tạo ra đóng vai trò rất quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu của thị trường. Hoạt động của dự án mang lại lợi ích đáng giá và đặc biệt có hiệu quả về mặt xã hội lớn lao, tạo điều kiện công việc làm cho người lao động tại địa phương.

Trong quá trình hoạt động của dự án, các yếu tố ô nhiễm môi trường phát sinh không thể tránh khỏi. Nhận thức được tầm quan trọng của công tác bảo vệ môi trường, mối quan hệ giữa phát triển sản xuất và giữ gìn trong sạch môi trường sống, Nhà đầu tư sẽ thực hiện các bước yêu cầu của công tác bảo vệ môi trường. Bên cạnh đó, vấn đề an toàn lao động trong sản xuất cũng được chú trọng.

CHƯƠNG VIII. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ – NGUỒN VỐN THỰC HIỆN VÀ HIỆU QUẢ CỦA DỰ ÁN

I. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ VÀ NGUỒN VỐN.

Nguồn vốn: vốn chủ sở hữu 20%, vốn vay 80%. Nhà đầu tư sẽ làm việc với các ngân hàng thương mại để vay dài hạn. Lãi suất cho vay các ngân hàng thương mại theo lãi suất hiện hành.

Tổng mức đầu tư xây dựng công trình được lập dựa theo quyết định về Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình của Bộ Xây dựng; giá thiết bị dựa trên cơ sở tham khảo các bản chào giá của các nhà cung cấp vật tư thiết bị.

Nội dung tổng mức đầu tư

Mục đích của tổng mức đầu tư là tính toán toàn bộ chi phí đầu tư xây dựng dự án ***"Khu logistics"*** làm cơ sở để lập kế hoạch và quản lý vốn đầu tư, xác định hiệu quả đầu tư của dự án.

Tổng mức đầu tư bao gồm: Chi phí xây dựng và lắp đặt, Chi phí vật tư thiết bị; Chi phí tư vấn, Chi phí quản lý dự án & chi phí khác, dự phòng phí.

Chi phí xây dựng và lắp đặt

Chi phí xây dựng các công trình, hạng mục công trình; Chi phí xây dựng công trình tạm, công trình phụ trợ phục vụ thi công; chi phí nhà tạm tại hiện trường để ở và điều hành thi công.

Chi phí thiết bị

Chi phí mua sắm thiết bị công nghệ; chi phí đào tạo và chuyển giao công nghệ; chi phí lắp đặt thiết bị và thí nghiệm, hiệu chỉnh; chi phí vận chuyển, bảo hiểm thiết bị; thuế và các loại phí có liên quan.

Các thiết bị chính, để giảm chi phí đầu tư mua sắm thiết bị và tiết kiệm chi phí lãi vay, các phương tiện vận tải có thể chọn phương án thuê khi cần thiết. Với phương án này không những giảm chi phí đầu tư mà còn giảm chi phí điều hành hệ thống vận chuyển như chi phí quản lý và lương lái xe, chi phí bảo trì bảo dưỡng và sửa chữa…

Chi phí quản lý dự án

Chi phí quản lý dự án tính theo Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng công trình.

Chi phí quản lý dự án bao gồm các chi phí để tổ chức thực hiện các công việc quản lý dự án từ giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án đến khi hoàn thành nghiệm thu bàn giao công trình vào khai thác sử dụng, bao gồm:

- Chi phí tổ chức lập dự án đầu tư.
- Chi phí tổ chức thẩm định dự án đầu tư, tổng mức đầu tư; chi phí tổ chức thẩm tra thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công và dự toán xây dựng công trình.
- Chi phí tổ chức lựa chọn nhà thầu trong hoạt động xây dựng;
- Chi phí tổ chức quản lý chất lượng, khối lượng, tiến độ và quản lý chi phí xây dựng công trình;
- Chi phí tổ chức đảm bảo an toàn và vệ sinh môi trường của công trình;
- Chi phí tổ chức nghiệm thu, thanh toán, quyết toán hợp đồng; thanh toán, quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình;
- Chi phí tổ chức nghiệm thu, bàn giao công trình;
- Chi phí khởi công, khánh thành;

Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng: bao gồm

- Chi phí khảo sát xây dựng phục vụ thiết kế cơ sở;
- Chi phí khảo sát phục vụ thiết kế bản vẽ thi công;
- Chi phí tư vấn lập dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Chi phí thẩm tra thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, dự toán xây dựng công trình;
- Chi phí lập hồ sơ yêu cầu, hồ sơ mời sơ tuyển, hồ sơ mời thầu và chi phí phân tích đánh giá hồ sơ đề xuất, hồ sơ dự sơ tuyển, hồ sơ dự thầu để lựa chọn nhà thầu tư vấn, nhà thầu thi công xây dựng, nhà thầu cung cấp vật tư thiết bị, tổng thầu xây dựng;
- Chi phí giám sát khảo sát xây dựng, giám sát thi công xây dựng và giám sát lắp đặt thiết bị;
- Chi phí lập báo cáo đánh giá tác động môi trường;
- Chi phí quản lý chi phí đầu tư xây dựng: tổng mức đầu tư, dự toán, định mức xây dựng, đơn giá xây dựng công trình, hợp đồng;
- Chi phí tư vấn quản lý dự án;

Chi phí khác

Chi phí khác bao gồm các chi phí cần thiết không thuộc chi phí xây dựng; chi phí thiết bị; chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng, chi phí quản lý dự án và chi phí tư vấn đầu tư xây dựng nói trên:

- Chi phí thẩm tra tổng mức đầu tư; Chi phí bảo hiểm công trình;
- Chi phí kiểm toán, thẩm tra, phê duyệt quyết toán vốn đầu tư;
- Chi phí vốn lưu động ban đầu đối với các dự án đầu tư xây dựng nhằm mục đích kinh doanh, lãi vay trong thời gian xây dựng; chi phí cho quá trình tiền chạy thử và chạy thử.

Dự phòng phí

- Dự phòng phí bằng 5% chi phí xây lắp, chi phí thiết bị, chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng và chi phí khác.

II. HIỆU QUẢ VỀ MẶT KINH TẾ VÀ XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN.

2.1. Nguồn vốn dự kiến đầu tư của dự án.

Tổng mức đầu tư của dự án: **37.551.307.000 đồng**.

(Ba mươi bảy tỷ, năm trăm năm mươi mốt triệu, ba trăm linh bảy nghìn đồng)

Trong đó:

2.2. Dự kiến nguồn doanh thu và công suất thiết kế của dự án:

Dịch vụ lưu bãi container

Dịch vụ bốc xếp, đóng gói, sửa chữa, thu gom, phân phối hàng hóa

Dịch vụ cho thuê kho ngoại quan

Dịch vụ hỗ trợ khác

Nội dung chi tiết được trình bày ở Phần phụ lục dự án kèm theo.

2.3. Các chi phí đầu vào của dự án:

2.4. Phương án vay.

- Số tiền : **30.041.046.000 đồng**.
- Thời hạn :
- lãi suất ngân hàng).
- Tài sản bảo đảm tín dụng: thế chấp toàn bộ tài sản hình thành từ vốn vay.

Lãi vay, hình thức trả nợ gốc			
1	Thời hạn trả nợ vay		năm
2	Lãi suất vay cố định		/năm
3	Chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu (tạm tính)		/năm
4	Chi phí sử dụng vốn bình quân WACC		/năm
5	Hình thức trả nợ	1	
(1: trả gốc đều; 2: trả gốc và lãi đều; 3: theo năng lực của dự án)			

Chi phí sử dụng vốn bình quân được tính trên cơ sở tỷ trọng vốn vay là 80%; tỷ trọng vốn chủ sở hữu là 20%; lãi suất vay dài hạn 10%/năm; chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu (tạm tính) là 15%/năm.

2.5. Các thông số tài chính của dự án

2.5.1. Kế hoạch hoàn trả vốn vay.

Kết thúc năm đầu tiên phải tiến hành trả lãi vay và trả nợ gốc thời gian trả nợ trong vòng 10 năm của dự án, trung bình mỗi năm trả **4,8 tỷ đồng**. Theo phân tích khả năng trả nợ của dự án (phụ lục tính toán kèm theo) cho thấy, khả năng trả được nợ là rất cao, trung bình dự án có khả năng trả được nợ, trung bình khoảng trên 276% trả được nợ.

2.5.2. Khả năng hoàn vốn và thời gian hoàn vốn giản đơn.

Khả năng hoàn vốn giản đơn: Dự án sẽ sử dụng nguồn thu nhập sau thuế và khấu hao cơ bản của dự án để hoàn trả vốn vay.

KN hoàn vốn = (LN sau thuế + khấu hao + lãi vay)/Vốn đầu tư.

Theo phân tích khả năng hoàn vốn giản đơn của dự án (phần phụ lục) thì chỉ số hoàn vốn của dự án là 15.97 lần, chứng tỏ rằng cứ 1 đồng vốn bỏ ra sẽ được đảm bảo bằng 15.97 đồng thu nhập. Dự án có đủ khả năng tạo vốn cao để thực hiện việc hoàn vốn.

Thời gian hoàn vốn giản đơn (T): Theo (Bảng phụ lục tính toán) ta nhận thấy đến năm thứ 6 đã thu hồi được vốn và có dư, do đó cần xác định số tháng của năm thứ 5 để xác định được thời gian hoàn vốn chính xác.

Số tháng = Số vốn đầu tư còn phải thu hồi/thu nhập bình quân năm có dư.

Như vậy thời gian hoàn vốn giản đơn của dự án là **5 năm 1 tháng** kể từ ngày hoạt động.

2.5.3. Khả năng hoàn vốn và thời gian hoàn vốn có chiết khấu.

$$PIp = \frac{\sum_{t=1}^{t=n} CFt(P/F, i\%, t)}{P}$$

Khả năng hoàn vốn và thời điểm hoàn vốn được phân tích cụ thể ở bảng phụ lục tính toán của dự án. Như vậy PIp = 2.73 cho ta thấy, cứ 1 đồng vốn bỏ ra đầu tư sẽ được đảm bảo bằng 2.73 đồng thu nhập cùng quy về hiện giá, chứng tỏ dự án có đủ khả năng tạo vốn để hoàn trả vốn.

Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (Tp) (hệ số chiết khấu 9.4%).

$$O = -P + \sum_{t=1}^{t=Tp} CFt(P/F, i\%, Tp)$$

Theo bảng phân tích cho thấy đến năm thứ 7 đã hoàn được vốn và có dư. Do đó ta cần xác định số tháng cần thiết của năm thứ 6.

Như vậy thời gian hoàn vốn có chiết khấu của dự án là **6 năm 10 tháng** kể từ ngày hoạt động.

2.5.4. Phân tích theo phương pháp hiện giá thuần (NPV).

$$NPV = -P + \sum_{t=1}^{t=n} CFt(P/F, i\%, t)$$

Trong đó:

- P: Giá trị đầu tư của dự án tại thời điểm đầu năm sản xuất.
- CFt : Thu nhập của dự án = lợi nhuận sau thuế + khấu hao.

Hệ số chiết khấu mong muốn 9.4%/năm.

Theo bảng phụ lục tính toán **NPV = 65.080.940.000 đồng**. Như vậy chỉ trong vòng 50 năm của thời kỳ phân tích dự án, thu nhập đạt được sau khi trừ giá trị đầu tư qui về hiện giá thuần **65.080.940.000 đồng > 0** chứng tỏ dự án có hiệu quả cao.

2.5.5. Phân tích theo tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR).

Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR) là tỷ suất chiết khấu mà tại đó hiện giá ròng NPV bằng 0. Hay nói cách khác, IRR là suất chiết khấu mà khi dùng nó để quy

đổi dòng tiền tệ thì giá trị hiện tại của dòng thu nhập cân bằng với giá trị hiện tại của chi phí.

$$0 = \text{NPV} = \sum_{t=0}^{n} \frac{C_t}{(1+r^*)^t} - C_0 \rightarrow r^* = IRR$$

Trong đó:

- C_0: là tổng chi phí đầu tư ban đầu (năm 0)
- C_t: là dòng tiền thuần tại năm t
- n: thời gian thực hiện dự án.
- NPV: hiện giá thuần.

Theo phân tích được thể hiện trong bảng phân tích của phụ lục tính toán cho thấy **IRR = 21.95% > 9.4%** như vậy đây là chỉ số lý tưởng, chứng tỏ dự án có khả năng sinh lời.

KẾT LUẬN

.....

I. KẾT LUẬN.

Với kết quả phân tích như trên, cho thấy hiệu quả tương đối cao của dự án mang lại, đồng thời giải quyết việc làm cho người dân trong vùng. Cụ thể như sau:

+ Các chỉ tiêu tài chính của dự án cho thấy dự án có hiệu quả về mặt kinh tế.
+ Hàng năm đóng góp vào ngân sách địa phương trung bình khoảng **1,5 tỷ đồng** thông qua nguồn thuế thu nhập từ hoạt động của dự án.
+ Hàng năm giải quyết việc làm cho nhiều lao động của địa phương.

Góp phần phát huy tiềm năng, thế mạnh của địa phương; đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế.

II. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ.

Với tính khả thi của dự án, rất mong các cơ quan, ban ngành xem xét và hỗ trợ chúng tôi để chúng tôi có thể triển khai thực hiện các bước của dự án ***"Khu logistics"*** tại Xã Mỹ Thuỷ, Tỉnh Quảng Trị theo đúng tiến độ và quy định, sớm đưa dự án đi vào hoạt động.

PHỤ LỤC: CÁC BẢNG TÍNH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH

.....

(KHÁCH HÀNG SẼ NHẬN ĐƯỢC SAU KHI THANH TOÁN CHI PHÍ THEO HỢP ĐỒNG. XIN CẢM ƠN)

ĐVT: 1000 VNĐ

Phụ lục 1: Tổng mức, cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án

Phụ lục 2: Bảng tính khấu hao hàng năm.

Phụ lục 3: Bảng tính doanh thu và dòng tiền hàng năm.

Phụ lục 4: Bảng Kế hoạch trả nợ hàng năm.

Phụ lục 5: Bảng mức trả nợ hàng năm theo dự án.

Phụ lục 6: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn giản đơn.

Phụ lục 7: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn có chiết khấu.

Phụ lục 8: Bảng Tính toán phân tích hiện giá thuần (NPV).

Phụ lục 9: Bảng Phân tích theo tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR).