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

DỰ ÁN ĐẦU TƯ & PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS

ĐƠN VỊ TƯ VẤN :CÔNG TY CP TƯ VẤN ĐẦU TƯ THẢO NGUYÊN XANH
CHỦ ĐẦU TƯ :

Mục lục

CHƯƠNG I: GIỚI THIỆU CHỦ ĐẦU TƯ VÀ DỰ ÁN 4
I.1. Giới thiệu chủ đầu tư 4
I.2. Mô tả sơ bộ dự án 4
I.3. Cơ sở pháp lý 4
CHƯƠNG II: NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG 7
II.1. Tóm tắt tình hình ngành vận tải Container Việt Nam
II.2. Hiện trạng logistics Việt Nam 7
II.3. Định hướng, mục tiêu phát triển dịch vụ logistics 10
II.3.1. Định hướng 10
II.3.2. Mục tiêu 10
CHƯƠNG III: SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ 11
III.1. Mục tiêu nhiệm vụ đầu tư 11
III.2. Sự cần thiết phải đầu tư 11
CHƯƠNG IV: ĐỊA ĐIỂM ĐẦU TƯ DỰ ÁN 12
IV.1. Vị trí đầu tư dự án 12
IV.2. Điều kiện tự nhiên 15
IV.3. Cơ sở hạ tầng 15
IV.4. Lợi thế từ hoạt động kinh doanh của Cảng 20
CHƯƠNG V: CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS 22
V.1. Ma trận SWOT đối với dịch vụ logistics 22
V.2. Chiến lược kinh doanh và phát triển hệ thống logistics 23
V.2.1. Chiến lược sản phẩm 23
V.2.2. Chiến lược thị trường 23
V.2.3. Chiến lược tài chính 23
V.2.4. Chiến lược con người 23
V.3. Một số vấn đề trước mắt cho việc xây dựng và thực hiện chiến lược kinh doanh 23
CHƯƠNG VI : KẾ HOẠCH VÀ LỘ TRÌNH THỰC HIỆN
VI.1 TẠI KHU VỰC CẢNG ĐỒNG NAI
VI.2. TẠI KHU VỰC CẢNG GÒ DẦU
CHƯƠNG VII : PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG LAO ĐỘNG 25
VII.1. Sơ đồ tổ chức bộ máy nhân sự 25
VII.2. Nhu cầu nhân sự và tiền lương 26
CHƯƠNG VIII: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ DỰ ÁN 29
VIII.1. Cơ sở lập tổng mức đầu tư 29
VIII.2. Nội dung tổng mức đầu tư 29
VIII.2.1. Mục đích và nội dung 29
VIII.2.2. Kết quả tổng mức đầu tư 32
CHƯƠNG IX: NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ CỦA DỰ ÁN 33
IX.1. Cấu trúc nguồn vốn và phân bổ vốn đầu tư 33
IX.2. Tiến độ sử dụng vốn 33
IX.3. Cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án 34
CHƯƠNG X: HIỆU QUẢ KINH TẾ-TÀI CHÍNH 35
X.1. Các giả định kinh tế và cơ sở tính toán 35
X.2. Tính toán chi phí của dự án 35

X.3. Doanh thu từ dự án 37
X.4. Các chỉ tiêu kinh tế của dự án 39
X.4.1. Báo cáo thu nhập của dự án: 39
X.4.2. Báo cáo ngân lưu 39
X.5. Kế hoạch trả lãi vay và lộ trình thoái vốn (nguồn vốn Thụy Điển) 41
X.6. Đánh giá ảnh hưởng kinh tế - xã hội 42
CHƯƠNG XI: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ 43
XI.1. Kết luận 43
XI.2. Kiến nghị 43

CHƯƠNG I: GIỚI THIỆU CHỦ ĐẦU TƯ VÀ DỰ ÁN

I.1. Giới thiệu chủ đầu tư

- Chủ đầu tư :
- Giấy phép ĐKKD :
- Nơi cấp :
- Ngày cấp :
- Trụ sở công ty
- Đại diện pháp luật
- Chức vụ :

I.2. Mô tả sơ bộ dự án

- Tên dự án
- Địa điểm xây dựng : Cảng
- Hình thức đầu tư : Đầu tư mới hệ thống máy móc thiết bị, kho bãi

I.3. Cơ sở pháp lý

- ✓ Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/6/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Hàng hải số 40/2005/QH11 ngày 25 tháng 12 năm 2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Hải quan sửa đổi số 42/2005/QH11 ngày 14/6/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của chính phủ về vận tải đa phương thức;
- ✓ Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc;
- ✓ Thông tư số 194/2010/TT-BT ngày 06 tháng 12 năm 2010 Hướng dẫn về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu;
- ✓ Thông tư số 45/2011/TT-BTC ngày 04 tháng 04 năm 2011 của Bộ tài chính về Quy định thủ tục hải quan đối với hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế;
- ✓ Nghị định số 14/2011/NĐ-CP ngày 16/2/2011 về đăng ký và hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan;
- ✓ Quyết định số175/QĐ-TTg ngày 27/1/2011 Thủ tướng Chính Phủ v/v phê duyệt chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của VN đến năm 2020 ;
- ✓ Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 17/6/2003 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Đất đai số 13/2003/QH11 ngày 26/11/2003 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Đầu tư số 59/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;

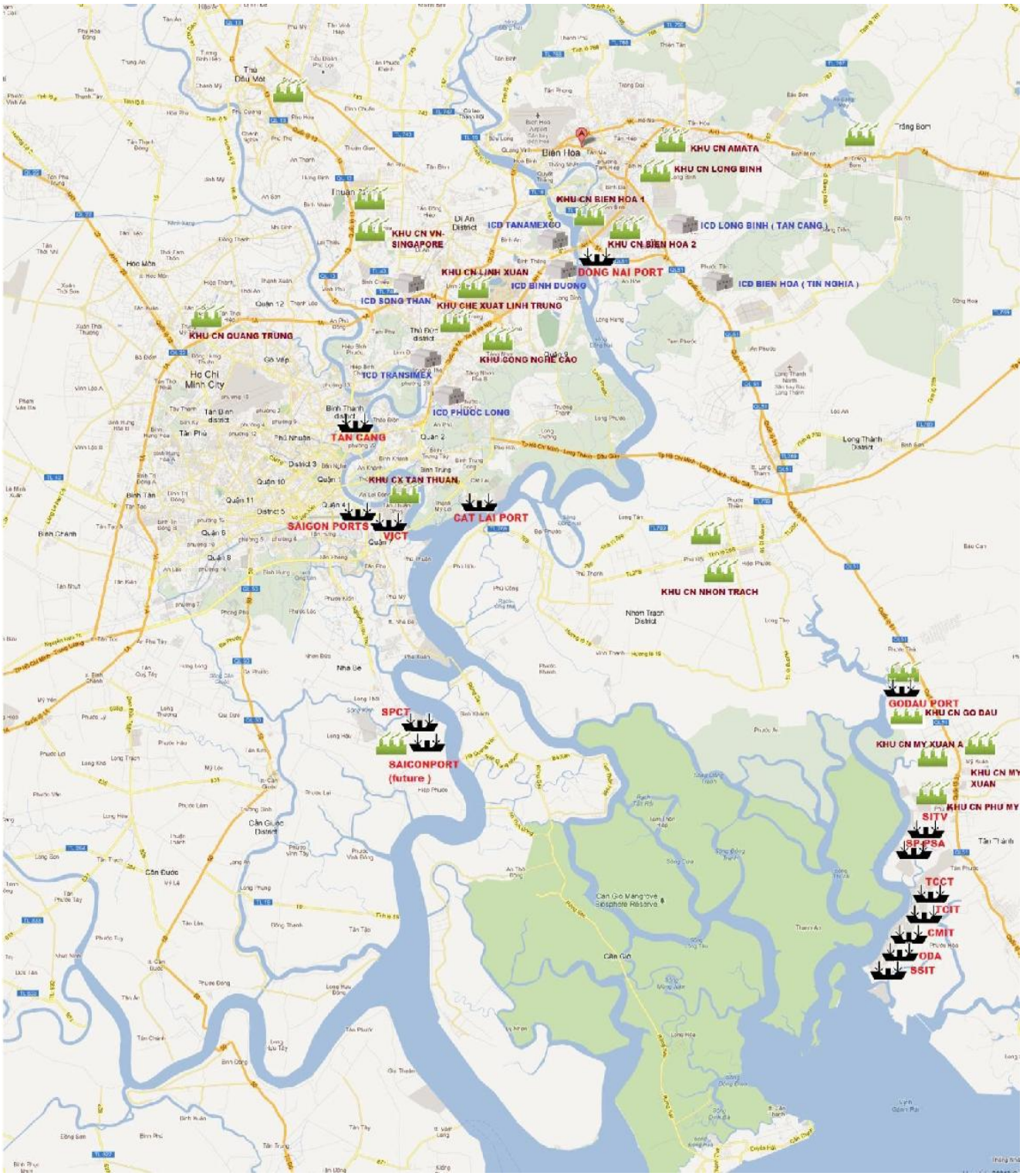
- ✓ Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Đấu thầu số 61/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Nhà ở 56/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Bảo vệ môi trường số 52/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Bộ luật Dân sự số 33/2005/QH11 ngày 14/6/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật thuế Giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- ✓ Nghị định số 124/2008 NĐ-CP ngày 11 tháng 12 năm 2008 của Chính Phủ về thuế thu nhập doanh nghiệp;
- ✓ Nghị định số 123/2008/NĐ-CP ngày 08/12/2008 của Chính phủ Qui định chi tiết thi hành Luật Thuế giá trị gia tăng;
- ✓ Nghị định 140/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22 tháng 11 năm 2006 quy định việc bảo vệ môi trường trong các khâu lập, thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình và dự án phát triển;
- ✓ Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 của Chính phủ về việc qui định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;
- ✓ Nghị định số 21/2008/NĐ-CP ngày 28/02/2008 của Chính phủ về sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09/08/2006 của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;
- ✓ Thông tư số 12/2008/TT-BXD ngày 07/05/2008 của Bộ xây dựng hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí khảo sát xây dựng;
- ✓ Thông tư số 05/2009/TT-BXD ngày 15/04/2009 của Bộ Xây dựng hướng dẫn điều chỉnh dự toán xây dựng công trình;
- ✓ Thông tư số 33/2007/TT-BTC ngày 09/4/2007 của Bộ Tài chính hướng dẫn quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước;
- ✓ Công văn số 1779/BXD-VP ngày 16/08/2007 của Bộ Xây dựng về việc công bố định mức dự toán xây dựng công trình - Phần Khảo sát xây dựng;
- ✓ Thông tư số 08/2006/TT-BTNMT ngày 08/9/2006 của Bộ Tài nguyên và Môi trường hướng dẫn về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường;
- ✓ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/2/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư và xây dựng công trình;
- ✓ Nghị định số 209/2004/NĐ-CP ngày 16/12/2004 của Chính phủ về việc Quản lý chất lượng công trình xây dựng và Nghị định số 49/2008/NĐ-CP ngày 18/04/2008 của Chính phủ về việc sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 2009/2004/NĐ-CP;

- ✓ Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng kèm theo Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/9/2009 của Bộ Xây dựng;
- ✓ Nghị định số 99/2007/NĐ-CP ngày 13/06/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- ✓ Các văn bản khác của Nhà nước liên quan đến lập Tổng mức đầu tư, tổng dự toán và dự toán công trình.

CHƯƠNG II: NGHIÊN CỨU THỊ TRƯỜNG

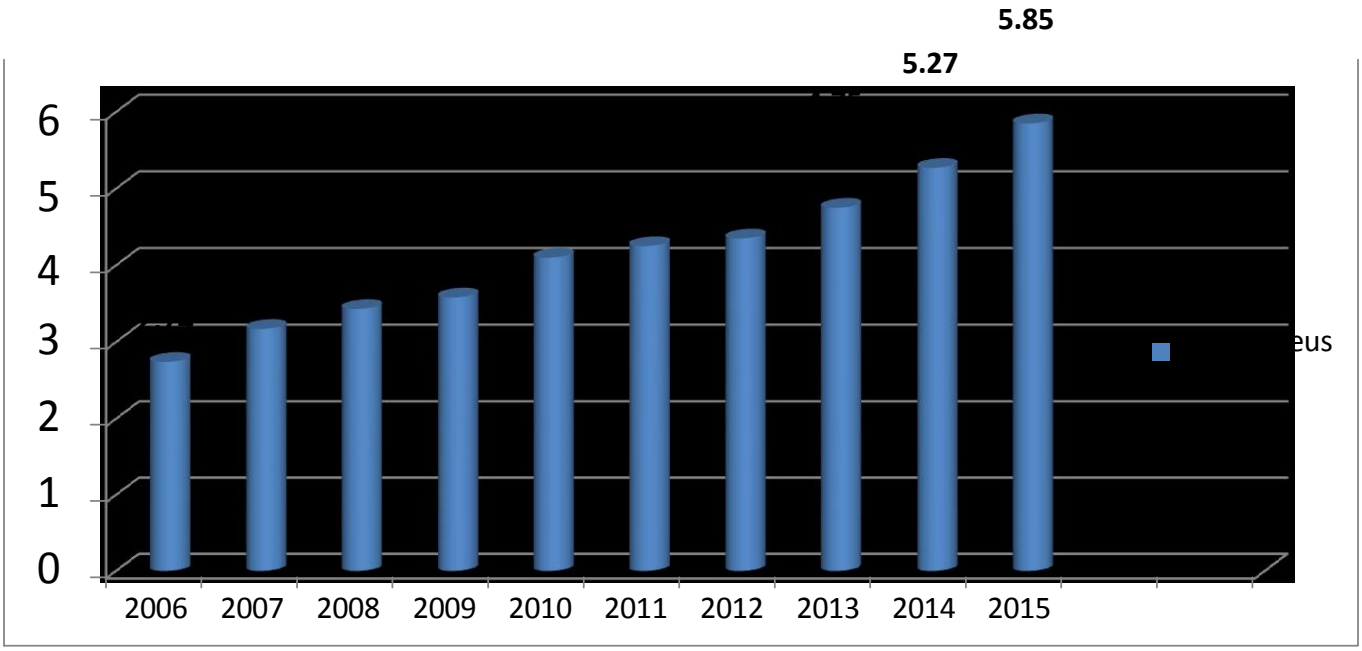
II.1. Tóm tắt tình hình ngành vận tải container Việt Nam :

- Hệ thống cảng biển khu vực tp.HCM :

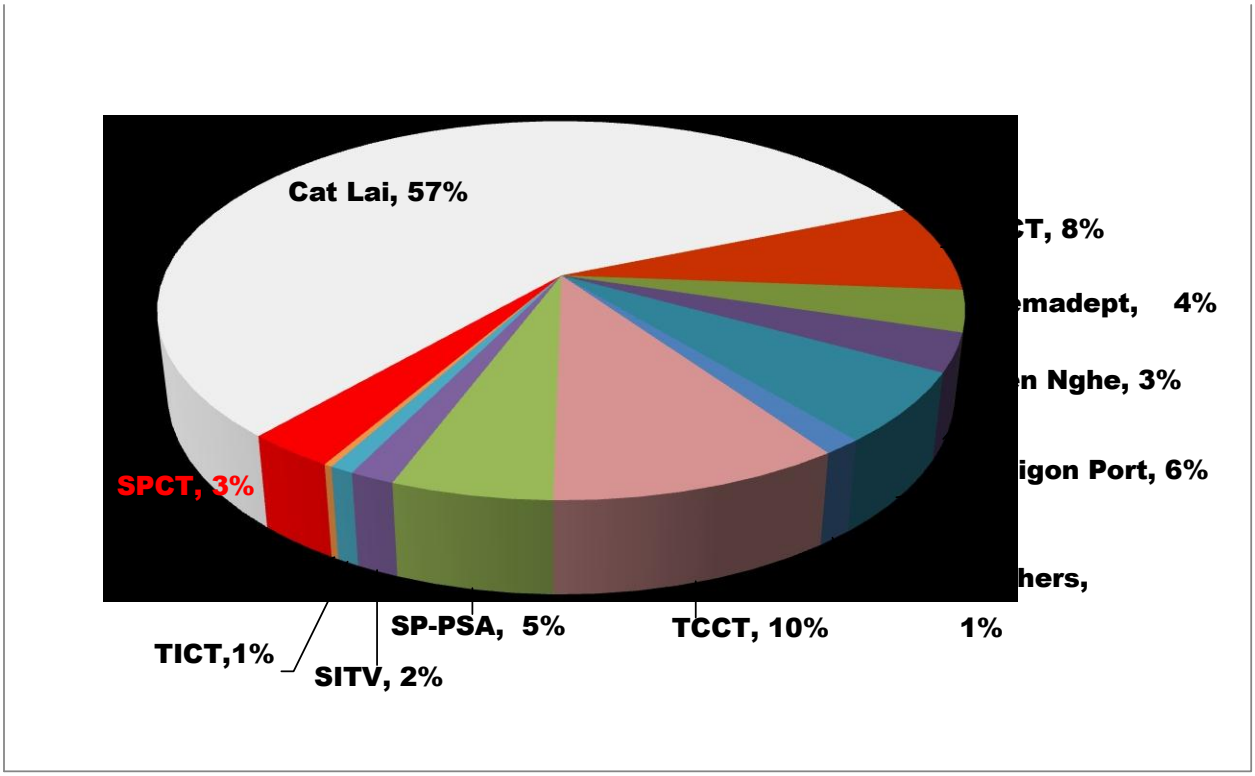


Sản lượng Container vận chuyển qua các cảng khu vực TP.HCM (thực tế và dự kiến):

-



- Phân chia thị phần cảng khu vực tp.HCM 2011 :



II.2. Hiện trạng logistics Việt Nam

Dịch vụ logistics được coi là tâm điểm của sự phát triển kinh tế, thương mại tại nhiều nước. Với tốc độ phát triển trung bình 20%/năm, logistics đã và đang trở thành một ngành dịch vụ đầy triển vọng tại Việt Nam.

Tuy chỉ mới xuất hiện tại Việt Nam từ khi nền kinh tế hàng hóa ra đời, nhất là khi trao đổi thương mại giữa Việt Nam và các nước trên thế giới phát triển, nhưng ngành logistics đã và đang từng bước góp phần rất lớn của mình vào công cuộc phát triển kinh tế đất nước. Theo Bộ Công Thương, dịch vụ logistic ở Việt Nam chiếm từ 15 - 20% GDP (khoảng 12 tỷ USD) - một khoản tiền rất lớn và gắn với toàn bộ khâu lưu thông, phân phối của nền kinh tế. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất của logistic là vận tải, chiếm từ 40 - 60% chi phí thì cũng đã là một thị trường dịch vụ khổng lồ. Điều này cho thấy, dịch vụ logistics có ý nghĩa quan trọng và việc giảm chi phí này sẽ góp phần tạo lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa, dịch vụ của doanh nghiệp trong nước.

Về số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics ở Việt Nam, hiện chưa thấy tổ chức kinh tế xã hội nào có số liệu tin cậy, kể cả Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS) là một hiệp hội chuyên ngành. Theo số liệu không chính thức, đến giữa năm 2011 Việt Nam có khoảng trên dưới 1,000 doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế đang kinh doanh dịch vụ Logistics ở Việt Nam. Trong số này, tính đến tháng 10 năm 2011, có 133 doanh nghiệp là hội viên của VIFFAS, gồm 116 hội viên chính thức và 17 hội viên liên kết. Quy mô các doanh nghiệp hầu hết đều thuộc loại vừa và nhỏ.

Các công ty logistics Việt Nam được chia thành ba nhóm chính: (1) Công ty nước ngoài với 100% vốn đầu tư nước ngoài hoặc công ty liên doanh, (2) Doanh nghiệp tập đoàn nhà nước, (3) công ty tư nhân (theo ông Trịnh Ngọc Hiến, chủ tịch HĐQT kiêm TGĐ của Vinafco). Nhóm thứ nhất - đa phần tập trung vào phân khúc khách hàng toàn cầu của họ tại mỗi quốc gia, là những khách hàng có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics trọn gói. Nhóm thứ hai - chiếm lĩnh gần như toàn bộ các dịch vụ về giao nhận, vận tải trong nước, phục vụ đa dạng phân khúc khách hàng và chủ yếu có thế mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ. Phần lớn lợi nhuận trong lĩnh vực vận tải và vận tải phân phối rơi vào khối doanh nghiệp này. Nhóm thứ ba - nhóm có nhiều tiềm năng phát triển nhất trong tương lai, nhắm vào phân khúc khách hàng tương đồng - các công ty tư nhân, cổ phần là những thương hiệu mạnh của Việt Nam. Ở nhóm thứ ba này, cả nhà cung ứng dịch vụ logistics lẫn người sử dụng dịch vụ đều đang thay đổi rất nhanh nhận thức về logistics. Khi quyền lợi của người làm chủ gắn liền với quyền lợi của doanh nghiệp, họ luôn tính toán phương án hiệu quả nhất cho hoạt động kinh doanh đặc biệt là các yếu tố tác động đến chi phí và cạnh tranh.

Theo nguồn Ngân hàng thế giới (Worldbank) chỉ số đánh giá phát triển logistics (Logistics Performance Index - LPI) của Việt Nam vào tháng 9/2011 là 2.96. Xếp hạng 53 trên tổng số 155 quốc gia được đánh giá (bằng mức 2010), và xếp thứ 5 trong khối ASEAN.

Bên cạnh những kết quả khả quan, logistics Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế. Cũng như các nước đang phát triển trong khu vực, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, việc liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp còn yếu; nguồn nhân lực cũng rất hạn chế và chưa được đào tạo một cách bài bản. Quan trọng hơn, ngành logistics vẫn chưa tạo được hành lang vận tải đa phương thức để đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng hóa chất lượng cao của các nhà xuất nhập khẩu. Ngoài ra, chính hệ thống giao thông không

đồng bộ, chất lượng dịch vụ kém đã khiến cho cước phí vận chuyển của Việt Nam cao nhất Đông Nam Á. Việt Nam lại thiếu các cảng nước sâu, cảng trung chuyển, công nghệ bốc xếp tại nhiều cảng vẫn còn thô sơ nên năng suất chưa cao. Kho bãi cũng chưa được đầu tư xây dựng theo chuẩn quốc tế khiến khách hàng e ngại khi chọn Việt Nam làm điểm trung chuyển.

II.3. Định hướng, mục tiêu phát triển dịch vụ logistics

II.3.1. Định hướng

Logistics là yếu tố động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội, đặc biệt phát triển thương mại trong nước và xuất nhập khẩu, cung ứng và phân phối hàng hóa, dịch vụ đáp ứng và thỏa mãn nhu cầu tiêu dùng. Do đó nhà nước cần có những định hướng sau:

+ Đẩy mạnh và hiện thực hóa kỹ năng quản trị logistics, quản trị dây chuyền cung ứng trong tất cả các cấp quản lý, các ngành, các doanh nghiệp có ý nghĩa thiết thực trong việc tái cơ cấu nền kinh tế hiện nay.

+ Giảm chi phí logistics trong cơ cấu GDP (hiện nay khoảng 25% GDP) của Việt Nam có ý nghĩa quan trọng góp phần thực hiện thắng lợi định hướng, mục tiêu kinh tế xã hội đã đề ra.

+ Logistics trong chiến lược phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững mà mục tiêu là vận tải đa phương thức với chất lượng cao là cơ hội cải tạo sản phẩm, dịch vụ đáp ứng tiêu dùng trong nước, nâng lợi thế cạnh tranh quốc gia, hội nhập kinh tế quốc tế.

+ Dịch vụ logistics hướng đến dịch vụ trọn gói 3PL (integrated third party logistics service) là chiến lược cạnh tranh để phát triển thị trường dịch vụ logistics của nước ta ngang tầm khu vực và thế giới cần được định hướng và hỗ trợ từ phía Nhà nước, các ngành có liên quan.

+ Phát triển logistics điện tử (e-logistics) cùng với thương mại điện tử và quản trị chuyền cung ứng an toàn và thân thiện là xu hướng thời đại.

II.3.2. Mục tiêu

- Phấn đấu giảm chi phí logistics đến mức 20% GDP.
- Giữ vững tốc độ tăng trưởng trung bình thị trường dịch vụ logistics là 20-25%, tổng giá trị thị trường này dự đoán chiếm 10% GDP vào năm 2020. (Tài liệu Spire Consutants)
- Tỉ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đến năm 2020 là 40%. (Nguồn PAMC (2006)).
- Cơ cấu lại lực lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics: giảm số lượng, tăng chất lượng đến năm 2020 tương đương các nước trong khu vực hiện nay (Thái Lan, Singapore).
- Phấn đấu đến năm 2015 chỉ số LPI của Việt Nam do WB báo cáo, nằm trong top 35 hoặc 40 trong các nền kinh tế trên thế giới.

Xác định các trọng tâm ưu tiên phát triển của ngành cần thực hiện các chiến lược ưu tiên sau đây:

+ Chiến lược giảm chi phí logistics ở Việt Nam (can thiệp vào các điểm hạn chế (bottleneck) của chuỗi cung ứng như năng suất của các cảng, kho bãi và điểm trung chuyển; quy hoạch vận tải đa phương thức thúc đẩy phát triển nhanh hơn các phương thức vận tải hàng hóa có chi phí thấp; xác định các cơ hội cải tạo các sản phẩm xuất khẩu cụ thể).

+ Chiến lược đào tạo nguồn nhân lực ngành logistics một mặt nhằm đáp ứng nhanh nhu cầu nhân lực qua đào tạo cho ngành, mặt khác đẩy nhanh chương trình đào tạo các chuyên gia

logistics có kỹ năng ứng dụng và triển khai các thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng theo kịp các nước công nghiệp phát triển.

+ Chiến lược tái cấu trúc logistics, trong đó có kế hoạch thúc đẩy sự tăng trưởng những nhà cung ứng dịch vụ logistics bên thứ ba (3PLs) trong nước, xem đây là tiền đề phát triển thị trường dịch vụ logistics tại Việt Nam.

+ Thúc đẩy và gắn kết công nghệ thông tin trong logistics, đặc biệt khâu thủ tục hải quan và tại biên giới (tăng cường tổ chức, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ…, phát triển các cổng thông tin logistics, EDI, e-logistics…).

CHƯƠNG III: SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

III.1. Mục tiêu nhiệm vụ đầu tư

... đầu tư hệ thống logistics với các loại máy móc, công nghệ hiện đại nhằm thực hiện các chức năng sau:

- Cung cấp dịch vụ kho bãi, tập kết, lưu giữ, đóng gói, phân phối hàng hóa.
- Cung cấp dịch vụ vận tải bao gồm hoạt động vận chuyển hàng hóa chủ yếu là vận chuyển container, công nghệ bốc xếp nâng hạ tự động, đồng thời thực hiện các dịch vụ làm thủ tục hải quan xuất nhập khẩu hàng hóa của các khu công nghiệp lân cận. Lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa, dịch vụ tiếp nhận, lưu kho và phân phối hàng hóa, quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa.

Bên cạnh những mục tiêu kinh tế có lợi cho chính chủ đầu tư, công ty chúng tôi mong muốn rằng dự án sẽ mang lại hiệu quả kinh tế xã hội to lớn. Ngoài việc góp phần vào hoạt động khai thác có hiệu quả cảng Cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải và từng bước phát triển, hoàn thiện dịch vụ logistic, hiện đại hóa cho ngành hàng hải cũng như các dịch vụ khác đặc biệt là dịch vụ công: hải quan, thuế..., dự án còn góp phần giảm tối đa chi phí vận chuyển hàng hóa, làm gia tăng sản lượng xếp dỡ tại cảng và tạo môi trường đầu tư hấp dẫn từ đó thu hút vốn đầu tư trong cũng như ngoài nước.

Bên cạnh đó, dịch vụ logistics khi đi vào hoạt động sẽ góp phần tạo việc làm cho người lao động, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ở địa phương. Đối với doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics thì chi phí sản xuất giảm do các chi phí vận tải, lưu kho bãi, chi phí cho cán bộ thực hiện các thủ tục giao nhận, thủ tục hải quan…đều giảm, thời gian dành cho các quá trình này cũng được rút ngắn đáng kể so với trước, rủi ro được hạn chế đến mức tối thiểu.

III.2. Sự cần thiết phải đầu tư

Lưu thông phân phối hàng hoá, trao đổi thương mại giữa các vùng trong nước với nhau và với nước ngoài là hoạt động thiết yếu của nền kinh tế quốc dân. Việc đảm bảo sự thông suốt, có hiệu quả của những hoạt động này sẽ góp phần to lớn làm cho các ngành sản xuất phát triển; ngược lại nếu những hoạt động này bị ngưng trệ thì sẽ tác động tiêu cực đến toàn bộ sản xuất và đời sống.

Sự ra đời của hệ thống Logistics sẽ giúp những hoạt động lưu thông phân phối hàng hóa đạt hiệu quả cao, khắc phục ảnh hưởng của các yếu tố cự ly, thời gian và chi phí sản xuất, vận chuyển. Hệ thống Logistics góp phần đáng kể vào việc phân bố các ngành sản xuất một cách hợp lý để đảm bảo sự cân đối và tăng trưởng của toàn bộ nền kinh tế quốc dân.

Nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, cảng Cảng có một vị trí cực kỳ thuận lợi để phát triển. Cảng Cảng là cửa ngõ thông thương với nước ngoài của tỉnh Cảng, là trung tâm trung chuyển hàng hóa bằng đường bộ - đường sông - đường biển của tỉnh Cảng và khu vực Miền Đông Nam Bộ.

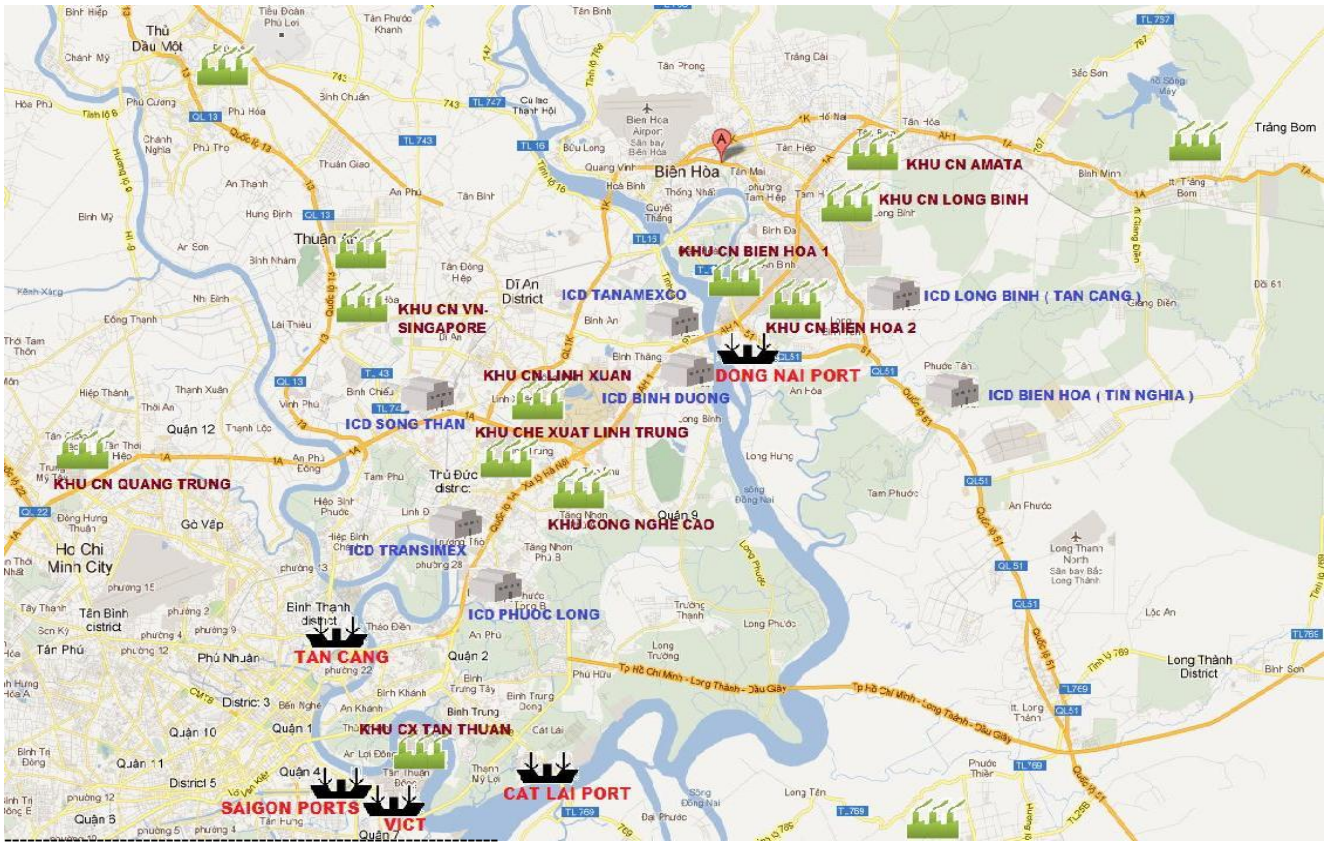
Hoạt động của hệ thống Logistics ở Cảng đã góp phần làm cho quá trình lưu thông, phân phối hàng hóa trong khu vực này luôn được thông suốt, chuẩn xác và an toàn, tiết kiệm chi phí vận tải. Nhưng với quy mô hiện tại, hệ thống này chưa tận dụng hết được những lợi thế vốn có của cảng. Vì vậy việc thành lập hệ thống Logistics tại cảng Cảng của ... Cảng sẽ là hoạt động rất cần thiết để phát huy tổng lực các nguồn lực một cách hiệu quả nhất, mang lại lợi ích lớn nhất.

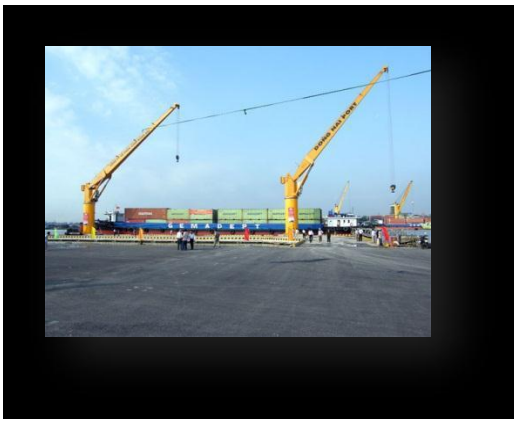
CHƯƠNG IV: ĐỊA ĐIỂM ĐẦU TƯ DỰ ÁN

IV.1. Vị trí đầu tư dự án

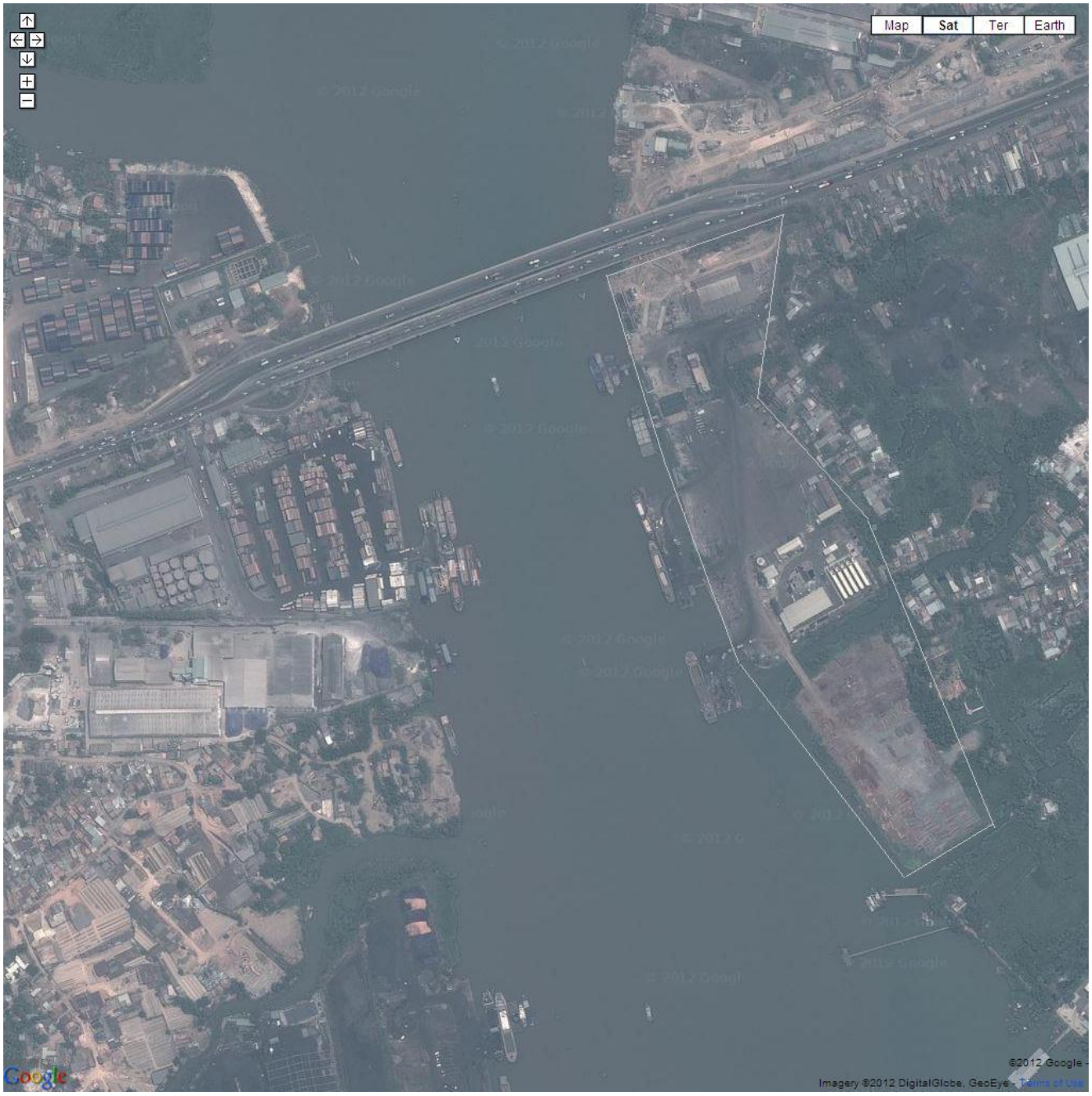
Dự án đầu tư xây dựng hệ thống logistics

Vị trí Cảng:

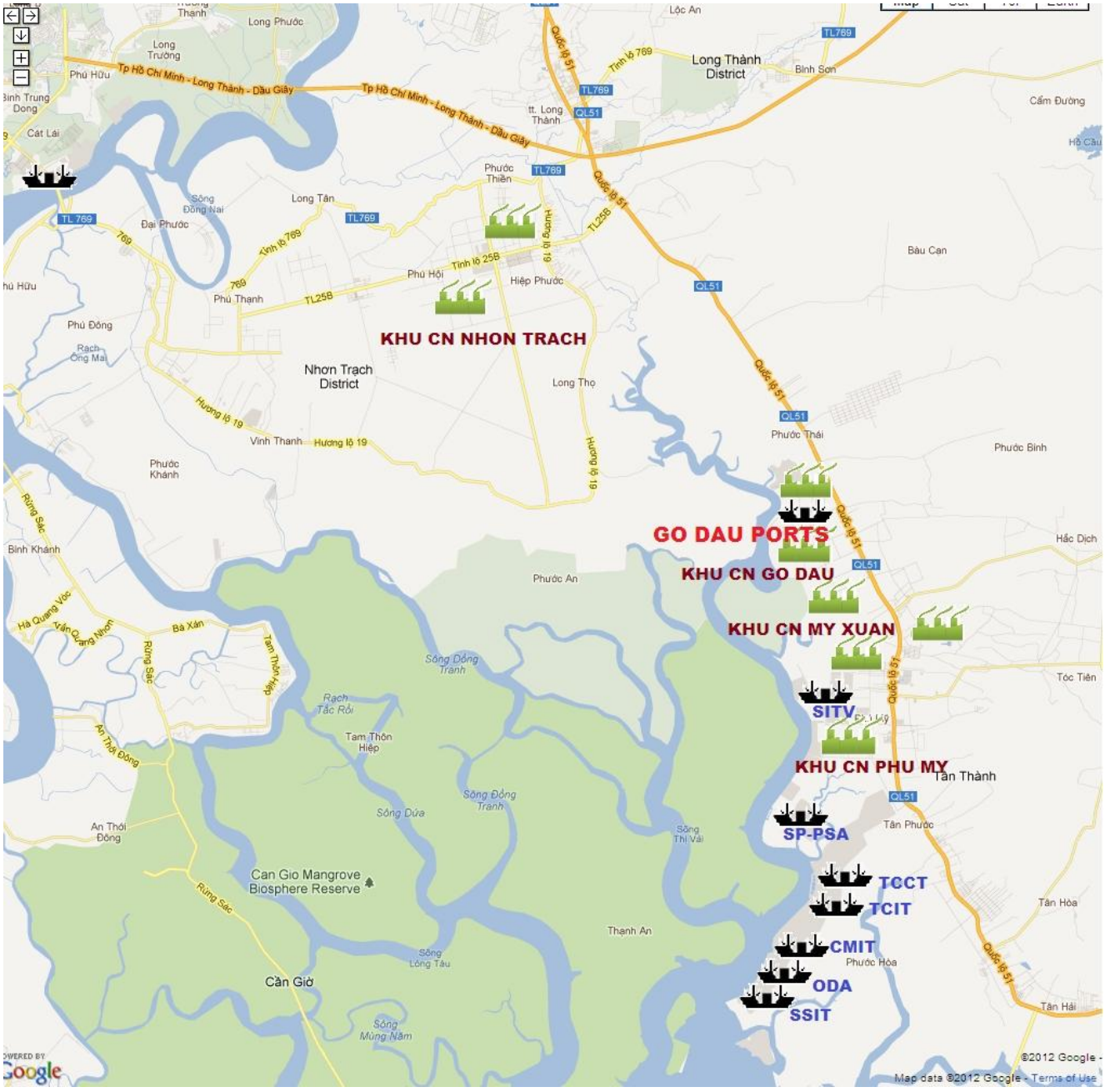




Đây là một trong những cảng biển địa phương thuộc Nhóm cảng biển số 5, nằm sâu trong nội địa thuộc vùng tứ giác kinh tế trọng điểm phía Nam với sản lượng hàng hóa luân chuyển qua các cảng khu vực Sài Gòn-Nhà Bè và các cảng vùng Đông Bắc trên 4 triệu Teus /năm giai đoạn 2010-2012, trong đó nguồn hàng từ phía Bắc và phía Đông Sài Gòn chiếm tới 48%, cảng Cảng có lợi thế to lớn về chân hàng, giữ vai trò quan trọng của một trong những đầu mối lưu thông hàng hóa thuận lợi



- **Cảng Gò Dầu A**: 10°39’28"N - 107°01'16"E
- **Cảng Gò Dầu B:** 10°37’08"N - 107°01'26"E
- Điểm đón trả hoa tiêu: 10°20'N - 107°01'26"E



Do đó, lợi thế quan trọng mà Cảng đang nắm giữ sẽ trở thành đòn bẩy mạnh mẽ giúp hoạt động kinh doanh logistics của công ty chúng tôi phát triển.

IV.2. Điều kiện tự nhiên

Dự án được đầu tư tại Cảng nằm trong vùng khí hậu chung của tỉnh với kiểu khí hậu nhiệt đới có gió mùa, quanh năm ôn hòa, ít bão lụt và thiên tai, nhiệt độ bình quân hàng năm 25-26^{o}C, gồm 2 mùa mưa nắng, lượng mưa tương đối cao khoảng 1,500mm - 2,700mm, độ ẩm trung bình 82%.

Cảng nằm sâu trong nội địa chịu ảnh hưởng của chế độ thủy văn sông, chịu tác động dòng chảy lớn và tác động sóng không đáng kể.

Luồng vào Cảng:

- Long Bình Tân (trên sông Cảng): dài 100km, Độ sâu đáy luồng: 4.0m + Chế độ thủy triều: bán nhật triều không đều. Chênh lệch bình quân: 3m + Mớn nước cao nhất: 6.2m

+ Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 5,000 DWT

- Gò Dầu A và Gò Dầu B (trên sông Thị Vải): dài 35km, Độ sâu đáy luồng: 6.5m + Thủy triều: bán nhật triều không đều.

+ Chênh lệch bình quân: 4.6m

+ Mức nước cao nhất tàu ra vào: 11.1m

+ Cỡ tàu lớn nhất: 10,000 DWT (Gò Dầu A) , 15,000 DWT (Gò dầu B)

Khí hậu ôn hòa, độ sâu luồng toàn tuyến phù hợp, ít biến đổi về mặt hình thái, ít xảy ra hiện tượng bồi lắng là thuận lợi cho Cảng nói chung và hệ thống logistics của công ty CP Dịch vụ Cảng phát triển.

IV.3. Cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng xung quanh hệ thống logistics của công ty rất tốt, giao thông luân chuyển thuận lợi, cầu cảng kho bãi của Cảng đầy đủ và hiện đại.

Hệ thống logistic bao gồm:

+ 1 kho bãi

+ Khu nhà văn phòng điều hành, dịch vụ và khu cấp điện nước +
Các loại máy móc thiết bị
+ 1 bãi đậu, bảo trì xe.

❖ **Thiết bị chính**

Loại / Kiểu	**Số lượng**	**Hình ảnh**
Hammar Side loader 160S	4	
Mọc Hammar	4	

Đầu Kéo SideLoader	5		
Xe cẩu 150T	2		
Xe đầu kéo Hyundai	25		
Ro mooc	50		
Xe nâng	3		
Cẩu chân đế	1		

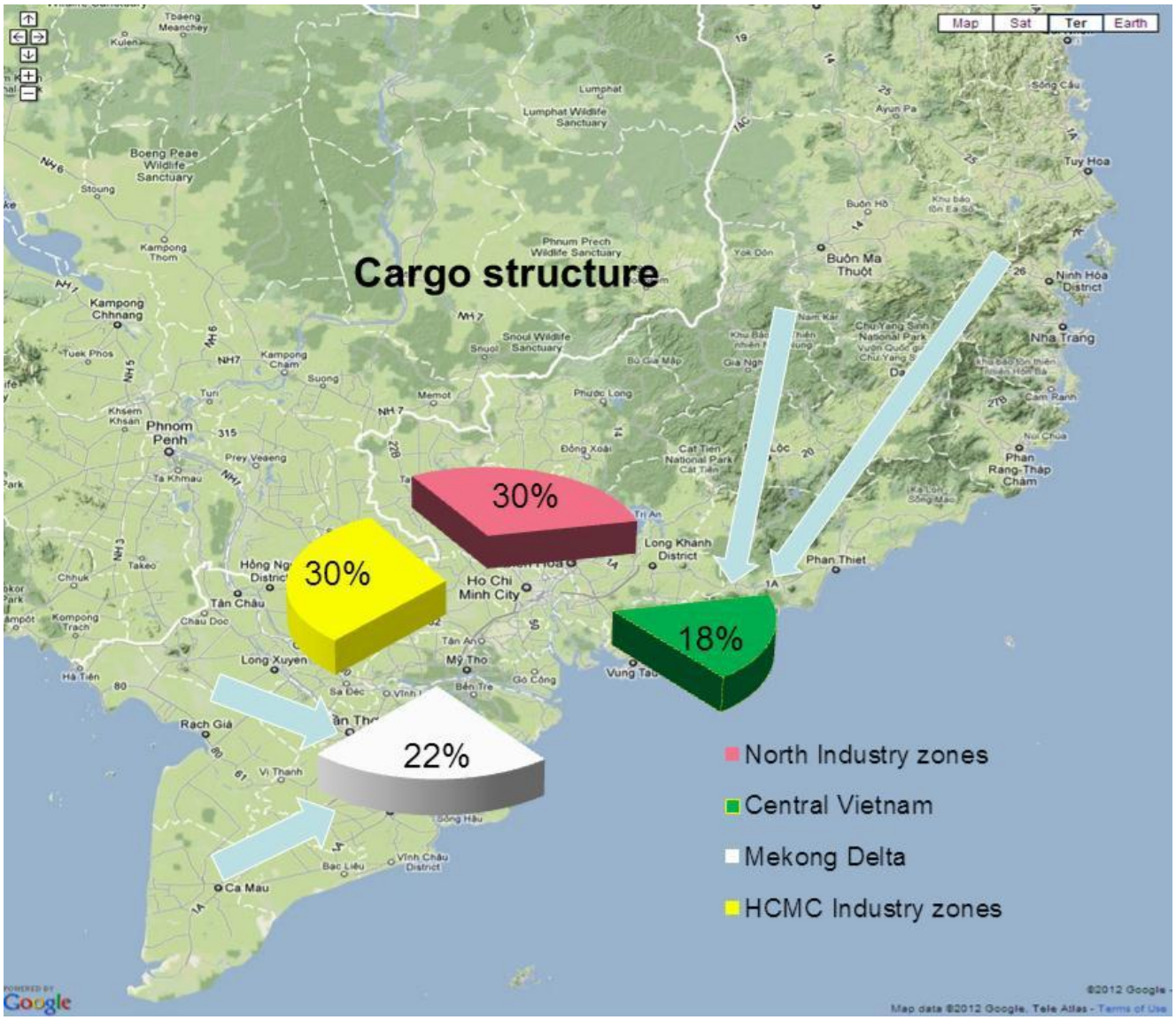
Mooc Module 60 trục	1 hệ thống	
Xe nâng hàng	6	

Trong đó chúng tôi đã đầu tư vào giai đoạn 1:

Đầu tư máy móc thiết bị	ĐVT	SL
Xe cẩu	5	
Xe xúc đào	2	
Xe vận chuyển container	3	

Hammar Side loader 160S	1	
Công cụ hỗ trợ	TB	

IV.4. Lợi thế từ hoạt động kinh doanh của Cảng



Cảng được đánh giá là một trong những doanh nghiệp hoạt động hiệu quả của tỉnh Cảng với doanh thu, lợi nhuận ổn định trong những năm gần đây và năng lực đón tàu ngày càng được cải thiện.

Khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn của cảng có sự tăng trưởng mạnh qua các năm, từ 3,000 DWT năm 1995 lên đến 15,000 DWT hiện nay, và dự kiến sẽ tăng lên 30,000 DWT vào năm sau. Với 3 cảng tại lưu vực sông Cảng và sông Thị Vải, 9 bến tàu và xà lan, Cảng đang trong quá trình đầu tư để khai thác hết các tiềm năng của doanh nghiệp.

Tốc độ tăng trưởng bình quân trong 3 năm qua (từ năm 2008 đến 2010) các chỉ tiêu kinh doanh như doanh thu thuần tăng khoảng 16.11%, lợi nhuận sau thuế ổn định qua các năm bình quân khoảng 32.49 tỷ đồng; lãi cơ bản trên mỗi cổ phiếu bình quân khoảng 5,282 đồng/cp. Mặc dù chịu ảnh hưởng của sự khủng hoảng kinh tế, nhưng cảng đã có nhiều giải pháp phấn đấu đảm bảo các chỉ tiêu kinh doanh đều đạt và vượt kế hoạch đề ra.

Ngoài ra, Cảng còn khai thác hàng container của các khu công nghiệp đóng trên địa bàn Cảng, Vũng Tàu, Bình Dương và KCN Sài Gòn bằng hình thức trung chuyển container từ sà lan tại khu vực cảng Long Bình Tân ra tàu mẹ cập ở Cái Mép và Nhà Bè. Cảng là điểm trung chuyển container phù hợp trong tình hình hệ thống đường bộ thường xuyên quá tải, không đáp ứng kịp với tốc độ luân chuyển hàng hóa qua các cảng trung tâm của khu vực TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận, giúp hạ giá thành vận chuyển và tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa Việt. Thậm chí, ngay cả khi hệ thống giao thông đường bộ phát triển, thì vị trí này vẫn là điểm tiếp cận rất thuận lợi của các phương tiện thủy với các khu công nghiệp và các cảng lớn ở khu vực Cái Mép và Hiệp Phước-Nhà Bè.

Do đó, lợi thế mà Cảng đem lại vô cùng to lớn. Với vị trí đắc địa, thương hiệu lâu đời, nguồn cung hàng hóa dồi dào của Cảng sẽ góp phần vào hoạt động kinh doanh của công ty CP Dịch vụ Cảng.

Lượng hàng hóa dự kiến đi qua khu vực Biên Hòa - Cảng (2013)

4.75 triệu TEUs x 48% = 2.28 triệu TEUs

Lượng Container dự kiến đi qua các cảng nước sâu (Cái Mép - Thị Vải năm 2013)

2.28 triệu TEUs x 30% = 684,000 TEUs

Thị phần mục tiêu Cty DV-CP Cảng : **10% = 68,400 teus**

CHƯƠNG V: CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS

V.1. Ma trận SWOT đối với dịch vụ logistics

CHIẾN LƯỢC KINH DOANH	**NHỮNG ĐIỂM MẠNH- S** 1/ Thiết bị, máy móc, công nghệ hiện đại 3/ Tình hình tài chính lành mạnh. 4/ Có mối quan hệ tốt với Công ty Cổ phần Cảng và UB tỉnh 5/ Vị trí đầu tư đắc địa, mang tầm chiến lược.	**NHỮNG ĐIỂM YẾU - W** 1/ Nguồn nhân lực chưa tương xứng với quy mô đầu tư
CÁC CƠ HỘI - O 1/Có sự hỗ trợ tương đối lớn từ Công ty CP Cảng Đồng Nai 2/Cơ sở hạ tầng có sẵn từ hệ thống Cảng 3/ Nhiều khu công nghiệp lân cận, lưu lượng hàng hóa lớn 2/ Xu hướng container hóa cao do thay đổi cơ cấu mặt hàng 3/ Hệ thống giao thông phát triển 3/ Nền kinh tế hội nhập sâu rộng, chính sách chế độ thay đổi có lợi cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.	**CÁC CHIẾN LƯỢC- S/O** 1/Tận dụng vị thế của Cảng , cùng xu thế phát triển hàng container và hệ thống giao thông dẫn về Cảng. 2/ Xây dựng thương hiệu dịch vụ logistics của công ty, tăng cường quảng bá hình ảnh công ty nhằm thu hút vốn đầu tư phát triển hệ thống cầu cảng, kho bãi	**CÁC CHIẾN LƯỢC W/O** 1/ Nâng cao năng lực cạnh tranh, tăng cường công tác Marketing và công tác bán hàng để tăng sản lượng hàng hóa, tàu bè qua cảng. 2/ Đầu tư thiết bị mới (chiều sâu) để tăng năng suất góp phần giảm giá thành dịch vụ 3/ Thực hiện tốt quản trị nguồn nhân lực: Tuyển dụng, đào tạo, đào tạo lại, kỷ luật, khen thưởng, đãi ngộ một cách công bằng, minh bạch.
CÁC ĐE DỌA - T 1/ Xuất hiện nhiều đối thủ cạnh tranh lãnh vực cảng container trên vùng hậu phương Cảng 3/ Chi phí vốn vay cao, chênh lệch tỷ giá lớn, việc thu hút vốn đầu tư gặp khó khăn.	**CÁC CHIẾN LƯỢC S/T** 1/Tăng cường công tác thị trường, thâm nhập thị trường truyền thống, phát triển thị trường mới. 2/ Đa dạng hóa dịch vụ theo hướng logistics , tạo ra chuỗi dịch vụ riêng biệt nhằm loại bỏ đối thủ cạnh tranh dịch vụ tàu container.	**CÁC CHIẾN LƯỢC WT** **1/** Tăng cường quản trị doanh nghiệp, quản lý tốt nguồn nhân lực, giảm lao động thủ công và nhân viên năng lực kém. 2/ Tăng cường quản trị tài chính, chú trọng dòng tiền, tăng tích lũy nội bộ, thúc đẩy cổ phần hóa doanh nghiệp.

- Chiến lược Cơ hội- Điểm yếu (WO): Nhằm cải thiện những điểm yếu bên trong bằng cách tận dụng những cơ hội bên ngoài.

- Chiến lược Điểm mạnh- Đe dọa (ST): Sử dụng các điểm mạnh của công ty để tránh khỏi hay giảm đi ảnh hưởng của những mối đe dọa bên ngoài.

- Chiến lược Điểm yếu- Đe dọa (WT): Đây được xem là chiến thuật phòng thủ, hướng đến sự an toàn nhằm giảm đi những điểm yếu bên trong và tránh khỏi những mối đe dọa bên ngoài.

Qua phân tích bảng trên đối với các dịch vụ logistics tại Cảng chúng tôi sẽ tập trung vào chiến lược "S/O" kết hợp điểm mạnh và cơ hội.

V.2. Chiến lược kinh doanh và phát triển hệ thống logistics

V.2.1. Chiến lược sản phẩm

Đầu tư phát triển máy móc, thiết bị, công nghệ để chiếm lĩnh thị trường, tăng doanh thu, hiệu quả. Dịch vụ container tại Cảng là một khâu quan trọng trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Đầu tư dự án để phục vụ cho kinh tế xã hội. Từng bước đầu tư vận tải, giao nhận, kho bãi vệ tinh bên ngoài (phát triển trung tâm logistics) nhằm thực hiện đa dạng hóa dịch vụ theo hướng logistics, tạo ra sự khác biệt với đối thủ cạnh tranh.

V.2.2. Chiến lược thị trường

Tiếp tục thâm nhập thị trường truyền thống, tăng cường công tác nghiên cứu, khảo sát thị trường mới: Tàu bè và hàng hóa nhập khẩu từ các nước, các tỉnh lân cận.

V.2.3. Chiến lược tài chính

Dựa vào điểm mạnh của Công ty để huy động vốn: Kêu gọi cán bộ, công nhân viên, đối tác chiến lược, các hãng tàu,… góp vốn đầu tư phát triển Cảng và dịch vụ logistics, tìm vốn ưu đãi từ các tổ chức tín dụng quốc tế, kể cả vay một phần vốn thương mại.

V.2.4. Chiến lược con người

Con người được xem như là chìa khóa cho mọi cánh cửa phát triển, thực hiện ngay công tác quản trị nguồn nhân lực, đào tạo đội ngũ công nhân chuyên nghiệp yêu nghề, tìm ra đội ngũ quản lý phù hợp, giỏi chuyên môn, có đạo đức và tuyệt đối trung thành với công ty.

V.3. Một số vấn đề trước mắt cho việc xây dựng và thực hiện chiến lược kinh doanh

Để thực hiện các chiến lược trên, việc đầu tiên bộ phận tiếp thị cần làm tốt hơn nữa công tác khảo sát vùng hậu phương, nghiên cứu khách hàng, các đối thủ cạnh tranh và các dịch vụ thay thế nhằm phân tích toàn diện thị trường, đưa ra các nhân tố ảnh hưởng, các chính sách marketing phù hợp. Bộ phận bán hàng tiến hành công tác dự báo hàng hóa qua Cảng từng giai đoạn.

Căn cứ vào kế hoạch, trên cơ sở môi trường kinh doanh đã phân tích, các phòng ban chức năng tiến hành xây dựng kế hoạch dài hạn: Kế hoạch nguồn nhân lực, kế hoạch đầu tư phát triển, kế hoạch tài chính …các phòng cần đưa ra các giải pháp, chính sách cụ thể nhằm thực hiện mục tiêu mà chức năng nhiệm vụ được giao trong từng giai đoạn.

Trong môi trường nội bộ, công ty phải kiên quyết chuyển đổi công tác quản lý trực tuyến chức năng hiện nay sang công tác quản trị khoa học, cần thiết phải thuê tư vấn bên

ngoài thiết kế lại bộ máy quản lý, bộ máy điều hành doanh nghiệp, hoạt động các bộ phận chức năng hướng về mục tiêu, có như vậy thì chiến lược kinh doanh mới trở thành hiện thực.

Vấn đề văn hóa doanh nghiệp, đạo đức kinh doanh cũng phải được công ty quan tâm xây dựng nhằm tạo ra môi trường làm việc bình đẳng, tôn trọng lẫn nhau, mọi người có cơ hội làm việc như nhau và hợp tác trong công việc, cần loại bỏ tư tưởng cục bộ, đố kỵ. Lãnh đạo các cấp lắng nghe ý kiến cấp dưới, phát huy sáng kiến, sáng tạo, cấp dưới phục tùng cấp trên và cũng là người người nghĩ thay, làm thay cấp trên trực tiếp. Tạo dựng tinh thần đồng nghiệp, các lợi ích hài hòa, một không khí nồng ấm, lan tỏa làm cho mọi thành viên gắn bó với công ty không chỉ tiền lương mà hưởng lợi từ các giá trị của văn hóa doanh nghiệp.

Thiết kế mô hình chiến lược kinh doanh của một công ty được xem như xây dựng một kịch bản ban đầu. Chúng tôi nghĩ còn mang nhiều yếu tố chủ quan, thiếu sót, đặc biệt chưa có đầy đủ số liệu khảo sát từ vùng hậu phương, chắc chắn cần có sự bổ sung đóng góp về sau mới hoàn thiện được. Để mô hình chiến lược kinh doanh phát triển thành hiện thực thì vai trò tổ chức thực hiện rất quan trọng, từ quản trị cấp cao đến cấp cơ sở phải có chương trình hành động hướng đến hoàn thành mục tiêu nhiệm vụ được giao. Nếu khâu tổ chức thực hiện yếu kém thì công tác hoạch định dù hay đến mấy cũng có ý nghĩa trên lý thuyết mà thôi.

CHƯƠNG VI : KẾ HOẠCH VÀ LỘ TRÌNH THỰC HIỆN

VI.1.TẠI KHU VỰC CẢNG ĐỒNG NAI

Bước 1 : Từ nay đến hết 30/05/2012

- Tăng cường hợp tác, tìm kiếm nguồn hàng ổn định cho đội xe .
- Phát triển đội xe lên số lượng 10 chiếc (9 đầu kéo + 1 chuyên dùng cho sideloader) - Thuê hoặc Mua.
- Khai thác bãi container hiện hữu , mua sắm (hoặc thuê) trang thiết bị chuyên dùng cho bãi container .
- Tuyển dụng và đào tạo nguồn nhân lực.
- Thương thuyết và ký hợp đồng dịch vụ với các khách hàng tiềm năng.
- Tổ chức các sự kiện, chiến dịch quảng cáo, khuyến mãi… nhằm giới thiệu sản phẩm SideLoader tới khách hàng.
- Triển khai các dịch vụ cung ứng : cung cấp xăng dầu, nước, thực phẩm …

Bước 2 : từ tháng 6/2012 đến 12/2012

- Phát triển qui mô đội xe lên 25 chiếc (20 đầu kéo + 50 rơ móc & 5 đầu kéo chuyên dùng cho Side Loader)
- Tiến hành xây dựng nhà kho tiêu chuẩn.
- Đẩy mạch hoạt động dịch vụ Side Loader

Bước 3 : từ 2013

- Hoàn tất chu trình dịch vụ Logistics khép kín : Kho - Bãi - Vận chuyển
- Triển khai các dịch vụ cộng thêm : Sửa chữa container, Kiểm đếm, Khai quan…
-

VI.2. TẠI KHU VỰC CẢNG GÒ DẦU

- Phát triển lượng hàng xá đi qua cảng bằng cách đẩy mạnh các hoạt động xúc tiến thương mại, khuyến mãi …
- Triển khai dịch vụ Siêu trường siêu trọng
- Giới thiệu và Phát triển dịch vụ Side Loader đến các khu CN phụ cận.
- Xây dựng đội xe chở hàng phục vụ cho khu CN
- Triển khai các dịch vụ cung ứng : cung cấp xăng dầu, nước, thực phẩm …

CHƯƠNG VII : PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG LAO ĐỘNG

VI.1. Sơ đồ tổ chức bộ máy nhân sự

Bộ máy nhân sự của dự án được tổ chức như sau:

VII.2. Nhu cầu nhân sự và tiền lương

Đội ngũ quản lý và nhân sự dự kiến của dự án gồm 106 người, trong đó :

- Ban giám đốc chịu trách nhiệm quản lý chung gồm :

+ Giám đốc : 1 người

Chịu trách nhiệm chính đối với toàn bộ hoạt động của công ty. +

Phó giám đốc phụ trách kinh doanh : 1 người

Phụ trách và chịu trách nhiệm tổ chức hoạt động và điều phối hoạt động kinh doanh, tiếp thị, báo cáo trực tiếp cho Giám đốc.

+ Trưởng phòng : 5 người

- Bộ phận Kế toán:

+ Kế toán trưởng: 1 người

+ Nhân viên kế toán : 4 người

- Bộ phận hành chính nhân sự : 1 người
- Bộ phận chứng từ - dịch vụ khách hàng : 2 người
- Giao nhận kho : 2 người
- Giao nhận bãi container : 4 người
- Bộ phận bảo vệ: 2 người
- Bộ phận kỹ thuật, bảo trì : 5 người
- Đội xe gồm 80 người, trong đó bao gồm:

Chức vụ	**Số lượng**	
Bộ phận lái xe		
Lái chính	25	Người
Lái phụ	25	Người
Bộ phận lái cẩu		
Lái chính	15	Người
Lái phụ	7	Người
Bộ phận Xe xúc		
Lái xe xúc	2	Người
Bộ phận lái xe nâng		
Lái xe nâng	6	Người
Bộ phận bảo trì, bảo dưỡng		
Vật tư bảo trì	5	Người
Tổng cộng	**80**	**Người**

Chi phí nhân công hằng năm bao gồm lương của cán bộ công nhân viên, phụ cấp và các khoản chi phí BHXH,BHYT, trợ cấp khác.,…. Chi lương cụ thể như bảng sau:

BẢNG BIỂU NHU CẦU TIỀN LƯƠNG

Stt	Chức danh	Số người	Chi phí lương/ tháng	Tổng lương/ năm/ người	Chi phí BHXH, BHYT, BHTN tháng/ người	Tổng lương năm	Chi phí BHXH, BHYT, BHTN Năm
A	**Ban lãnh đạo và bộ phận, nhân viên**						
1	Tổng Giám đốc						
2	Giám đốc điều hành						
3	Kế toán trưởng						
4	Trưởng phòng						
5	Nhân viên văn phòng						
6	Nhân viên bảo vệ						
B	**Bộ phận trực tiếp sản xuất**						
a	**Bộ phận lái xe**						
7	Lái chính						
8	Lái phụ						
b	**Bộ phận lái cẩu**						
9	Lái chính						
10	Lái phụ						
c	**Bộ phận Xe xúc**						
11	Lái xe xúc						
d	**Bộ phận lái xe nâng**						
12	Lái xe nâng						
e	**Bộ phận bảo trì, bảo dưỡng**						
13	Vật tư bảo trì						
	TỔNG CỘNG						

CHƯƠNG VIII: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ DỰ ÁN

VIII.1. Cơ sở lập tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư cho dự án đầu tư hệ thống logistic được lập dựa trên hồ sơ dự toán công trình, các bảng báo giá máy móc thiết bị của dự án và các căn cứ sau đây :

✓ Thông tư số 05/2007/TT-BXD ngày 27/05/2007 của Bộ Xây dựng về việc "Hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí dự án đầu tư xây dựng công trình";

✓ Thông tư 18/2008/TT-BXD bổ sung một số phương pháp xác định chi phí xây dựng trong dự toán xây dựng công trình tại Thông tư 05/2007/TT-BXD do Bộ Xây dựng ban hành.

✓ Nghị định số 123/2008/NĐ-CP ngày 08/12/2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật thuế giá trị gia tăng;

✓ Thông tư số 129/2008/TT-BTC ngày 26/12/2008 hướng dẫn thi hành Nghị định số 123/2008/NĐ-CP;

✓ Nghị định số 148/2004/NĐ-CP ngày 23/07/2004 sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 7 Nghị định số 158/2003/NĐ-CP;

✓ Thông tư số 02/2007/TT-BXD ngày 14/2/2007. Hướng dẫn một số nội dung về: lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình; giấy phép xây dựng và tổ chức quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;

✓ Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng kèm theo Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/9/2009 của Bộ Xây dựng;

✓ Thông tư 33-2007-TT/BTC của Bộ Tài Chính ngày 09 tháng 04 năm 2007 hướng dẫn quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước;

✓ Thông tư 203/2009/TT-BTC của Bộ Tài Chính ngày 20 tháng 10 năm 2010 hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định;

✓ Các văn bản khác của Nhà nước liên quan đến lập Tổng mức đầu tư, tổng dự toán và dự toán công trình.

✓ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 10/02/2009 của Chính phủ về Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình thay thế Nghị định 16/2005/NĐ-CP và Nghị định số 112/2006/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình.

✓ Nghị định số 112/2009/NĐ-CP ngày 14/12/2009 của Chính phủ về Quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình .

✓ Thông tư 04/2010/TT-BXD hướng dẫn lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình do Bộ Xây dựng ban hành.

Và các văn bản khác của Nhà nước liên quan đến lập Tổng mức đầu tư, tổng dự toán và dự toán công trình.

VIII.2. Nội dung tổng mức đầu tư

VIII.2.1. Mục đích và nội dung

Mục đích của tổng mức đầu tư là tính toán toàn bộ chi phí đầu tư xây dựng và mua sắm trang thiết bị cho hệ thống logistics thuộc ... 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, Chi phí trang thiết bị; Chi phí tư vấn, Chi phí quản lý dự án;chi phí thuê kho bãi; Và dự phòng phí.

❖

❖ **Chi phí xây dựng**

Chi phí xây dựng thể hiện cụ thể ở bảng sau:

I	**Đầu tư xây dựng nhà xưởng**						
STT	**TÊN HẠNG MỤC**	**ĐVT**	**KHỐI LƯỢNG**	**ĐƠN GIÁ (USD)**	**GIÁ TRỊ TRƯỚC**	**THUẾ GTGT**	**GIÁ TRỊ SAU THUẾ**
1	Kho bãi	m^2					
2	Khu dùng chung	m^2					
3	San lấp khác	m^2					
TỔNG CỘNG		m^2					

Chi phí thiết bị và lắp đặt

Các hạng mục máy móc thiết bị cần đầu tư như sau :

	Đầu tư máy móc thiết bị	**ĐVT**	**SL**	**ĐƠN GIÁ USD**	**THÀNH TIỀN TRƯỚC**	**THUẾ GTGT**	**THÀNH TIỀN**
1	**Giai đoạn đầu**						
1.1	Xe cẩu	Chiếc	5				
1.2	Xe xúc đào	Chiếc	2				
1.3	Xe vận chuyển container	Chiếc	3				
1.4	Hammar Side loader 160S	Chiếc	1				
1.5	Công cụ hỗ trợ	TB					
	Sub-total						
2	**Giai đoạn hiện nay**						
2.1	Hammar Side loader 160S	Chiếc	4				
	- Mọc Hammar	Chiếc	4				
	- Đầu Huyndai	Máy	4				
2.2	Xe cẩu 150 -160 tấn	Chiếc	2				
2.3	Reach stacker (45 tons)	UNIT	1				
2.4	Reach stacker (for empty)	UNIT	2				
2.3	Xe đầu kéo Huyndai	Chiếc	25				
2.4	Romoc cho container mới	Cái	50				
2.5	Xe nâng 2.5 - 10 tấn	Chiếc	6				
2.6	Mọc module khoang 60 trục tổng tải không 300 tấn	HT	1				
2.7	Cẩu chân đế	Chiếc	1				
2.8	Công cụ hỗ trợ các thiết bị chính	TB					
	Sub-total						
TỔNG CHI PHÍ MMTB							

Các chi phí này đã bao gồm 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; vận hành; chi phí vận chuyển, bảo hiểm thiết bị; thuế và các loại phí có liên quan.

❖ **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.

❖ **Chi phí tư vấn đầu tư**

Bao gồm:

- Chi phí khảo sát lập dự án
- Chi phí lập dự án đầu tư;
- Chi phí lập thiết kế bản vẽ thi công;
- Chi phí thẩm tra tính hiệu quả và tính khả thi của dự án đầu tư;
- 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;
- Chi phí giám sát xây dựng, giám sát thi công xây dựng và giám sát lắp đặt thiết bị;
- Chi phí kiểm tra tính đồng bộ của hệ thống thiết bị;

❖ **Dự phòng phí**

Dự phòng phí bằng 10% 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 phù hợp với Thông tư số 05/2007/TT-BXD ngày 25/07/2007 của Bộ Xây dựng về việc "Hướng dẫn lập và quản lý chi phí dự án đầu tư xây dựng công trình".

VIII.2.2. Kết quả tổng mức đầu tư

ĐVT : Đô-la Mỹ

STT	Hạng mục	GT trước thuế	VAT	GT sau thuế
I	**Chi phí xây dựng**			
II.	**Giá trị thiết bị**			
III.	**Chi phí quản lý dự án**	**168,641**	**16,864**	**185,505**
IV.	**Chi phí tư vấn đầu tư**			
4.1	Chi phí khảo sát lập dự án	17,000	1,700	18,700
4.2	Chi phí lập dự án đầu tư			
4.3	Chi phí lập thiết kế bản vẽ thi công	20,029	2,003	22,032
4.4	Chi phí thẩm tra tính khả thi và tính hiệu quả của dự án đầu tư	10,313	1,031	11,344
4.5	Chi phí lập HSMT mua sắm thiết bị			
4.6	Chi phí giám sát thi công xây lắp			
4.7	Chi phí giám sát lắp đặt thiết bị			
4.8	Chi phí kiểm tra tính đồng bộ của hệ thống thiết bị			
VII	**CHI PHÍ DỰ PHÒNG=(GXl+ Gtb+Gqlda+Gtv)*10%**			
	TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ			

Như vậy, dự án này cần đầu tư một số vốn ban đầu là **14,081,341 USD** (Mười bốn triệu không trăm tám mươi mốt ngàn ba trăm bốn mươi mốt Đô la Mỹ).

CHƯƠNG IX: NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ CỦA DỰ ÁN

IX.1. Cấu trúc nguồn vốn và phân bổ vốn đầu tư

STT	Khoản mục chi phí	Thành tiền trước thuế	Thuế VAT	Thành tiền sau thuế
1	Chi phí xây dựng	710,000	71,000	**781,000**
2	Chi phí thiết bị			
	Giai đoạn đầu	1,365,000	136,500	1,501,500
	Giai đoạn hiện nay	9,258,409	925,841	10,184,250
3	Chi phí tư vấn đầu tư	135,422	13,542	**148,964**
4	Chi phí quản lý dự án	168,641	16,864	**185,505**
7	Dự phòng phí	1,163,747	116,375	**1,280,122**
	TỔNG CỘNG	**12,801,219**	**1,280,122**	**14,081,341**
	Tổng mức đầu tư			**14,081,341**

IX.2. Tiến độ sử dụng vốn

STT	Thời gian	Giai đoạn I	Giai đoạn II		TỔNG
	Hạng mục	Năm 2011	Quý III/2012	Qúy IV/2012	
1	Chi phí xây dựng				
2	Chi phí thiết bị				
3	Chi phí tư vấn đầu tư				
4	Chi phí quản lý dự án				
7	Dự phòng phí				
	Tổng Cộng				

Kế hoạch sử dụng vốn chia làm 3 quý như trên. Giai đoạn đầu của dự án, Công ty Cổ phần dịch vụ cảng Đồng Nai đã đầu tư vào máy móc thiết bị (xe cẩu, xe xúc,xe vận chuyển container, hammer side loader,...) và một phần các chi phí khác với số tiền là hơn 1.5 triệu USD.

IX.3. Cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án

STT	Thời gian / Hạng mục	Giai đoạn I	Giai đoạn II	TỔNG	Tỷ lệ
1	Vốn chủ sở hữu	748,332	4,139,461	**4,887,793**	35%
2	Vốn huy động khác	914,627	4,139,461	**5,054,088**	36%
3	Vốn góp Thủy Điển		4,139,461	**4,139,461**	29%
	Tổng Cộng	**1,662,959**	**12,418,383**	**14,081,342**	**100%**

❖ Trong giai đầu, với mức đầu tư là **1,662,959 USD**, tham gia góp vốn gồm có :
- Vốn Chủ sở hữu chiếm 45% tương đương 748,332 USD
- Vốn huy động cổ đông chiếm 55% tương đương 914,627 USD

❖ Trong giai đoạn hiện nay, với tổng số vốn cần đầu tư là **12,418,383 USD** sẽ chia phần góp đều nhau cho từng thành phần tham gia góp vốn.

Tóm lại tỷ lệ chia vốn góp của toàn bộ dự án như sau :

- Chủ đầu tư ... : tổng số vốn góp là **4,887,793 USD** tương đương 35% tổng đầu tư .
- Kế hoạch huy động vốn cổ đông khác trong 2 giai đoạn với tổng số tiền là **5,054,088 USD** chiếm 36% tổng đầu tư.
- Ngoài ra công ty có kế hoạch huy động nguồn vốn góp từ Thủy Điển là 1/3 trên tổng mức đầu tư giai đoạn hiện nay, tương đương **4,139,461 USD**, chiếm 29% số vốn trên tổng đầu tư toàn dự án.

Công ty đề nghị mức chi phí lãi vay ngoại tệ cho phần vốn này là 4%/năm dư nợ đầu kỳ tính theo từng năm.

Doanh nghiệp kỳ vọng số vốn vay này sẽ được giải ngân một đợt vào đầu năm 2012 căn cứ theo nhu cầu sử dụng vốn của dự án. Tùy vào kết quả kinh doanh của dự án doanh nghiệp sẽ lập lịch vay và thoái vốn phù hợp với nhu cầu của công ty và đơn vị tài trợ Thụy Điển.

CHƯƠNG X: HIỆU QUẢ KINH TẾ-TÀI CHÍNH

X.1. Các giả định kinh tế và cơ sở tính toán

Các thông số giả định trên dùng để tính toán hiệu quả kinh tế của dự án trên cơ sở tính toán của các dự án đã triển khai, các văn bản liên quan đến giá bán, các tài liệu cung cấp từ Chủ đầu tư, cụ thể như sau:

- Thời gian hoạt động của dự án được tính trong 15 năm kể từ quý III năm 2012 đến hết năm 2026.
- Doanh thu của dự án thu được từ các hoạt động và dịch vụ logistic như : xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa, kho bãi, dịch vụ làm thủ tục hải quan và các hoạt động khác liên quan trong ngành.
- Ngoài chi phi lãi vay, chi phí khấu hao tài sản, chi trả tiền thuê đất, chi phí hoạt động của dự án bao gồm: chi phí quảng cáo tiếp thị, chi phí bảo trì, bảo hiểm; chi phí nhân viên trực tiếp, gián tiếp và các khoản quỹ phúc lợi cho công nhân viên; chi phí nhiên liệu; Và các chi phí dùng chung khác như điện nước, văn phòng phẩm, phụ phí,...
- Tỷ lệ trượt giá chung cho chi phí và giá thành dịch vụ của dự án trung bình là 15%/năm.
- Tỷ lệ vốn góp : 29% vốn Thụy Điển, 35% vốn chủ sở hữu và huy động khác chiếm 36%.
- Lãi suất cho vay ngoại tệ tạm tính là 4%/năm.
- Chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu (vốn công ty và vốn huy động) bằng suất sinh lời kỳ vọng của nguồn vốn này là 20%/năm.
- Thuế thu nhập doanh nghiệp của dự án thuế suất áp dụng là 25%. ***Các thông số giả định dùng tính toán hiệu quả kinh tế:***

X.2. Tính toán chi phí của dự án

X.2.1. Chi phí lãi vay

Chi phí chia lãi vay: Khoản góp vốn của nước ngoài là 29% trên tổng đầu tư được giả định tính chia lãi vay bằng với lãi suất vay ngoại tệ tạm tính là 4%/năm (chi tiết tính toán xem kế hoạch trả lãi vay và lộ trình thoái vốn).

X.2.2. Chi phí khấu hao

Chi phí khấu hao Tài sản đầu tư ban đầu: Áp dụng phương pháp khấu hao theo đường thẳng, thời gian khấu hao sẽ được tính phụ thuộc vào thời gian dự báo thu hồi vốn và quy định khấu hao của các tài sản này (Tính toán áp dụng thời gian khấu hao, chi phí khấu hao xem phụ lục đính kèm).

X.2.3. Chi phí thuê đất, kho bãi

Giả định tiền thuê đất, kho bãi được trả vào năm đầu tư tiên của dự án với số tiền là 357,000 USD và được phân bổ trong 15 năm hoạt động của dự án.

X.2.4. Chi phí hoạt động

Ngoài những khoảng chi phí trên, hoạt động của dự án còn có những khoản chi tiêu trực tiếp và gián tiếp sau:

a. Chi phí trực tiếp

1.1. Chi phí xăng dầu cho vận chuyển container thông qua tính toán tương đương 30% doanh thu từ các hoạt động vận chuyển container

1.2. Chi phí xăng dầu cho hoạt động xếp dở hàng hóa chiếm 30% doanh thu của các hoạt động xếp dở hàng hóa bao gồm bốc xếp cẩu bờ, bốc xếp cẩu tàu, gom vét xe cơ giới, móc mở cáp.

1.3. Chi phí nhiên liệu cho vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng bằng 30% doanh thu từ các hoạt động bốc xếp vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.

1.4. Chi phí nhiên liệu cho kho bãi, luân chuyển bằng 30% doanh thu các dịch vụ lưu kho, luân chuyển.

1.5. Chi phí nhân công

Chi phí này bao gồm chi phí cho các nhân viên trực tiếp sản xuất bao gồm bộ phận lái xe, bộ phận lái cẩu, bộ phận xe xúc, bộ phận lái xe nâng, bộ phận bảo trì, bảo dưỡng.

1.6. Chi phí văn thư, thủ tục các dịch vụ khác bằng 2% tổng doanh thu hằng năm.

1.7. Chi phí bảo trì máy móc thiết bị, nhà xưởng để đảm bảo cho hoạt động của MMTB, nhà xưởng, hằng năm chi khoảng 1% giá trị các tài sản này để bảo trì. Chi phí này tăng 5% mỗi năm.

1.8. Chi phí chung như xăng dầu chung, điện nước, văn thư, điện thoại,... chiếm 3% tổng doanh thu.

Ngoài những chi phí trực tiếp ảnh hưởng tới hoạt động sinh lời của dự án còn có những khoản chi phí gián tiếp đóng vai trò như một chất xúc tác trong quá trình vận hành của dự án.

b. Chi phí gián tiếp

1. Chi phí quản lý và bán hàng

1.1. Chi phí quảng cáo, tiếp thị: Để nâng cao năng suất kinh doanh của dự án, doanh nghiệp phải bỏ ra một khoảng đầu tư nhất định để quảng cáo, tiếp thị về các dịch vụ cũng như tạo thêm thương hiệu cho doanh nghiệp. Trong những năm đầu, dự án đẩy mạnh khâu quảng cáo tiếp thị, với mức chi phí chiếm 5% doanh thu, các năm sau tỷ lệ này giảm dần và giữ mức chi ổn định mỗi năm khoảng 2% doanh thu.

1.2. Chi phí quản lý, cung cấp dịch vụ: Chi phí này bằng lương trả cho các bộ phận quản lý, kế toán,nhân sự, kế hoạch và kinh doanh trong suốt thời gian hoạt động.

1.3. Chi phí công tác hằng năm của Hội Đồng Quản Trị chiếm 2% doanh thu.

1.4. Chi phí BHXH, BHYT, trợ cấp thất nghiệp: doanh nghiệp chấp hành theo đúng quy định của nhà nước là sẽ chi bằng 20% trên tổng lương để đóng góp vào các quỹ trên.

2. Chi phí khác:

2.1. Chi phí bảo hiểm bằng 0.8% giá trị tài sản

2.2. Phát sinh phí : để dự phòng cho quá trình hoạt động được thuận lợi, chủ đầu tư dự tính chi phí phát sinh bằng 1% các khoản chi phí trực tiếp và gián tiếp trên.

Bảng tổng hợp chi phí hoạt động của dự án (5 năm đầu)

ĐVT: USD

	Năm	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016
TT	Hạng Mục CP	1	2	3	4	5
	I.Chi phí trực tiếp					
1.1	Chi phí xăng dầu cho vận chuyển container					
1.2	Chi phí xăng dầu cho hoạt động xếp dỡ hàng hóa	270,634	322,981	385,967	455,578	609,544
	Chi phí dầu cho hoạt động lift on/lift off					
1.3	Nhiên liệu cho vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng	43,800	87,600	91,980	101,160	106,200
1.4	Nhiên liệu cho kho bãi, luân chuyển	20,592	45,360	49,968	55,008	60,480
1.5	Chi phí nhân công					
1.6	Chi phí văn thư, thủ tục các dịch vụ khác					
1.7	Chi phí bảo trì MMTB, nhà xưởng					
1.8	Chí phí thuê bãi container					
1.9	Chí phí thuê bãi làm kho					
1.1	Chi phí chung					
	Tổng cộng chi phí trực tiếp					
	II. Chi phí gián tiếp					
	1. Chi phí bán hàng +quản lý	*5%*	*4%*	*3%*	*2%*	*2%*
1.1	Chi phí quảng cáo tiếp thị	91,189	118,735	102,834	86,432	103,448
1.2	Chi phí quản lý, bán hàng	152,750	160,388	168,407	176,827	185,668
1.3	Chi phí công tác hằng năm của HĐQT	36,475	38,299	40,214	42,225	44,336
1.4	Chi trả BHXH,BHYT,trợ cấp thất nghiệp cho CNV					
	2. Chi phí khác					
2.1	Phí bảo hiểm					
2.2	Chi phí phát sinh	17,663	23,262	25,002	28,174	31,331
	Tổng cộng chi phí gián tiếp	***487,024***	***539,078***	***544,771***	***552,388***	***594,450***
	TỔNG CỘNG					

IX.3. Doanh thu từ dự án

Hệ thống logistics của dự án là một chuỗi gồm các hoạt động như : vận chuyển container, xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ kho bãi, dịch vụ làm các thủ tục hải quan và một số hoạt động liên quan.

Công suất hoạt động thực tế của dự án

năm đầu dự đoán chỉ đạt khoảng 55% kỳ vọng đầu tư của dự án, công suất này tăng dần trong các năm tiếp theo và tận dụng được 100% công suất từ năm 2017 trở đi.

Trong các hoạt động trên, hoạt động xếp dỡ hàng hóa mang về nguồn doanh thu cao nhất cho doanh nghiệp chiếm tỷ trọng 60% doanh thu, năm đầu doanh thu từ hoạt động này bằng 1,176,814 USD, doanh thu này còn tăng lên ở các năm sau.

Mang lại lợi nhuận cao cho chủ đầu tư tiếp theo là doanh từ hoạt động vận chuyển container chiếm tỷ trọng trung bình là 32.8% tổng doanh thu của dự án. Trong năm đầu tiên, hoạt động này bắt đầu từ quý III nên tổng thời gian hoạt động trong năm là 146 ngày, mỗi ngày trung bình thu về khoảng 3,600 USD. Công suất vận chuyển tối đa là 24 chuyến/ngày , giá vận chuyển bình quân hiện nay là 150 USD/1 chuyến.

Ngoài ra, dịch vụ kho bãi cũng mang về 3% doanh thu , các dịch vụ khác mang về 4% trên tổng doanh thu của dự án ở năm đầu tiên.

Tổng doanh thu năm đầu tiên của dự án là 1,647,682,000 cho công suất 55%. Các năm sau doanh thu tiếp tục tăng cao.

Bảng tổng hợp doanh thu của dự án trong 5 năm đầu

2.6	**Nâng hạ container**		**128,700**	**302,400**	**351,000**	**428,400**	**581,400**
	Số tháng hoạt trong năm		6	12	12	12	12
	Số chuyến bình quân/ngày		55	60	65	70	85
	Số chuyến/năm						
	Đơn giá / chuyến		13	14	15	17	19
3	**Dịch vụ lưu kho+luân chuyển**						
	Tỷ trọng ngành hằng năm		4%	5%	5%	4%	4%
	Tháng hoạt động		6	12	12	12	12
	Doanh thu /tháng						
	Diện tích kho được sử dụng						
	Đơn giá trung bình/m2/tháng						
4	**Hoạt động khác**						
	Tỷ trọng ngành hằng năm		2%	2%	2%	2%	2%
	Tổng DT/năm						

IX.4. Các chỉ tiêu kinh tế của dự án

IX.4.1. Báo cáo thu nhập của dự án:

ĐVT: USD

Năm	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Tổng Doanh thu					
Tổng chi phí					
- Phân bổ tiền thuê đất					
- Chi phí khấu hao					
- Chi phí trực tiếp					
- Chi phí gián tiếp					
Lợi nhuận gộp					
Chi phí lãi vay					
Lợi nhuận trước thuế					
Thuế TNDN (25%)	0	0	0		
Lợi nhuận sau thuế					
IX.4.2. Báo cáo ngân lưu					

Thời gian phân tích hiệu quả tài chính của dự án trong vòng đời 16 năm bao gồm cả xây dựng và năm thanh lý, bắt đầu tư năm 2011 đến năm 2026.

Dòng tiền thu vào bao gồm: tổng doanh thu hằng năm; nguồn thu từ vốn vay; giá trị tài sản đã khấu hao hết trong vòng 15 năm;

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 phí thuê đất được trả một lần vào năm 2011, chi trả nợ vay gồm cả lãi vay và vốn gốc, tiền thuế nộp cho ngân sách Nhà Nước.

Với hệ số chiết khấu chủ đầu tư kỳ vọng sẽ lớn hơn lãi vay để đảm bảo khả năng thanh toán nợ vay r = 12%.

Báo cáo ngân lưu cho kết quả như sau :

Năm	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	0	1	2	3	4	5
NGÂN LƯU VÀO						
Doanh thu						
Vay vốn Thủy Điển						
Giá trị thanh lý						
Tổng ngân lưu vào	**0**					
NGÂN LƯU RA						
Chi phí đầu tư ban đầu						
Chi phí trực tiếp						
Chi phí gián tiếp						
Chi phí thuê đất (trả 1 lần)						
Chi phí nợ vay						
Tổng ngân lưu ra						
Ngân lưu ròng trước thuế						
Thuế TNDN (25%)		0	0	0		
Ngân lưu ròng sau thuế						
Hệ số chiết khấu						
Hiện giá ngân lưu ròng						
Hiện giá tích luỹ						
Hệ số chiết khấu	12%					
NPV						
IRR	16%					
Tpb	11	năm				

TT	Chỉ tiêu đánh giá dự án	
1	Tổng mức đầu tư (USD)	
2	Giá trị hiện tại thuần NPV (USD)	
3	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ IRR (%)	16%
4	Thời gian hoàn vốn (năm)	11 năm
	Đánh giá	**Hiệu quả**

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 = 3,136,148 USD >0
  → Dự án tốt và khả thi.
- Suất sinh lời nội bộ là: IRR = 16% > r = 12%
  → Dự án có hiệu quả và đáng giá.
- Thời gian hoàn vốn tính được là 11 năm sau khi dự án đi vào hoạt động.

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, suất sinh lời nội bộ cũng cao hơn sự kỳ vọng của nhà đầu tư. Thông qua tính toán thời gian hoàn vốn của dự án, chủ đầu tư cũng kiến nghị lịch trình vay và hoàn trả vốn tài trợ của Thụy Điển hay còn gọi là thoái vốn Thụy Điển như sau:

IX.5. Kế hoạch trả lãi vay và lộ trình thoái vốn (nguồn vốn Thụy Điển)

Giả định rằng Thụy Điển hỗ trợ vốn từ năm 2012 đến năm 2022, với mức lãi suất tạm tính theo mức lãi suất cho vay ngoại tệ hiện nay là 4%/năm, tuy nhiên chúng tôi kỳ vọng được cho vay với mức lãi suất ưu đãi nhất có thể. Phương thức trả lãi: trả lãi vay hằng năm theo dư nợ đầu kỳ và vốn vay trong kỳ. Bắt đầu trả nợ từ khi dự án hoàn vốn.

Từ năm 2020 tức là thời điểm dự án đã hoàn vốn, bắt đầu từ năm 2023 Thụy Điển bắt đầu thu hồi vốn trong 4 năm liên tiếp. Phương thức trả vốn gốc và lãi : Trả nợ gốc đều hàng năm và lãi vay tính theo dư nợ đầu kỳ.

Qua hoạch định kế hoạch vay vốn, 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.

Phương án hoàn trả vốn vay được đề xuất trong dự án này là phương án trả lãi định kỳ hằng năm từ khi bắt đầu hoạt động dự án, vốn gốc được hoàn lại sau thời gian dự án hoạt động và hoàn vốn. Phương án hoàn trả vốn vay được thể hiện cụ thể tại bảng sau:

Tỷ lệ vốn vay	29%	
Số tiền vay		
Thời hạn vay	15	Năm
Lãi suất/năm	4%	
Thời gian trả nợ	4	Năm

Lịch trả lãi vay

Năm	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
Nợ đầu kỳ					
Vay trong kỳ		0	0	0	0
Trả nợ:					
+ Lãi phát sinh					
+ Nợ gốc					
Nợ cuối kỳ					

Năm	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	6	7	8	9	10	11
Nợ đầu kỳ						
Vay trong kỳ	0	0	0	0	0	0
Trả nợ:						
+ Lãi phát sinh						
+ Nợ gốc						
Nợ cuối kỳ						

❖ Lịch thoái vốn

Năm	2023	2024	2025	2026
	12	13	14	15
Nợ đầu kỳ				
Vay trong kỳ	0	0	0	0
Trả nợ:				
+ Lãi phát sinh				
+ Nợ gốc				
Nợ cuối kỳ				

Cuối mỗi năm chủ đầu tư phải hoàn trả vốn gốc cho số tiền đi vay 1,034,865 USD, còn số lãi vay chủ đầu tư sẽ trả kèm với lãi gốc dựa vào dư nợ đầu kỳ của mỗi quý. Cuối năm 2026 chủ đầu tư sẽ hoàn thành lộ trình thoái vốn và trả lãi vay hằng năm cho Thủy Điển.

IX.6. Đánh giá ảnh hưởng kinh tế - xã hội

Dự án đầu tư hệ thống logistic của công ty cổ phần cảng dịch vụ có nhiều tác động tích cực đến sự phát triển kinh tế xã hội của nước nhà. Ngành vận tải nói chung và đặc biệt là hệ thống logistics nói riêng là cốt lõi cho sự phát triển của nền kinh tế. Việc phát triển hệ thống logistics ngày càng hiện đại và văn minh là bước đi không thể thiếu trong chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng nhằm tạo tiền đề cho sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam và sự tăng trưởng của nền kinh tế tỉnh Cảng trong tương lai.

Bên cạnh đó dự án còn rất khả thi qua các thông số tài chính như NPV = 3,136,148 USD ; Suất sinh lời nội bộ là: IRR = 16% ; thời gian hoàn vốn sau 11 năm. 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 đúng hạn. Nhà nước, địa phương có nguồn thu ngân sách từ Thuế GTGT, Thuế Thu nhập doanh nghiệp.

CHƯƠNG X: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

X.1. Kết luận

Báo cáo thuyết minh dự án đầu tư Hệ Thống Logistics của ... là cơ sở để nhà đầu tư triển khai các nguồn lực để phát triển. Qua phân tích các yếu tố khác xung quanh dự án chúng tôi xét thấy dự án rất khả thi qua các thông số tài chính, 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 nguồn 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.
- Đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa tối thiểu hóa chi phí của doanh nghiệp.
- Phù hợp với định hướng phát triển kinh tế, chủ trương kêu gọi đầu tư của nhà nước
- Xét về mặt kinh tế, các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cho thấy dự án thực hiện sẽ mang lại nhiều hiệu quả.

X.2. Kiến nghị

Việc ra đời của dự án rất phù hợp với tình hình chung của xã hội, đặc biệt là của Cảng trong vấn đề đẩy mạnh công nghiệp hóa- hiện đại hóa của tỉnh nhà. 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.

Vì vậy chúng tôi xin được đề nghị các cơ quan chức năng tạo điều kiện giúp đỡ chủ đầu tư để dự án sớm triển khai và đưa vào hoạt động.

Cảng, ngày tháng năm 2011
CHỦ ĐẦU TƯ