

DỰ ÁN KHẢ THI**ĐẦU TƯ XÂY DỰNG BÃI CONTAINER RỘNG 20.000m²****CƠ SỞ HÌNH THÀNH DỰ ÁN**

Việt nam là một nước có nền kinh tế đang phát triển và có mức tăng trưởng 7,5-8%/năm về GDP trong đó tổng kim ngạch xuất khẩu của đất nước tiếp tục có mức tăng trưởng cao bình quân 14-16%/năm. Đối với ngành Hàng hải theo dự báo của viện chiến lược Giao thông Vận tải, khối lượng hàng hoá thông qua các cảng biển Việt nam sẽ đạt mức tăng trưởng bình quân 10%/năm. Mức tăng trưởng của nền kinh tế nói chung và lượng hàng hoá thông qua cảng nói riêng là điều kiện vĩ mô thuận lợi cho sự phát triển ngành Hàng hải Việt nam.

Trong khoảng 10 năm trở lại đây khu vực Châu Á đã trở thành động lực phát triển ngành Hàng hải thế giới, trong năm 2004 trong tổng số 6,76 tỷ tấn hàng hoá vận chuyển xuất phát từ các nước trên thế giới thì có đến 38,4% là từ châu Á, châu Âu 22,7% và châu Mỹ 21,4%. Khu vực châu Á cũng là nơi tập trung của 2/3 trong số 20 hãng vận tải container và cảng container lớn của thế giới. Nằm trong khu vực có mức độ trao đổi Hàng hải lớn nhất trên thế giới, ngành Hàng hải Việt nam có rất nhiều cơ hội để phát triển, tham gia chia sẻ thị trường khu vực và thế giới. Theo dự báo của các tổ chức tư vấn quốc tế thị trường Hàng hải thế giới và đặc biệt thị trường Hàng hải tại khu vực châu Á sẽ tiếp tục có mức tăng trưởng cao tạo điều kiện thuận lợi để ngành Hàng hải Việt nam phát triển, và xu hướng toàn cầu hoá sẽ tiếp tục diễn ra mạnh mẽ trong ngành Hàng hải đặc biệt Việt nam đã chính thức là thành viên của WTO. Với các lợi thế về địa lý cùng với nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt nam trong gia đoạn tới Chính phủ Việt nam đã và đang rất quan tâm tới việc đầu tư phát triển ngành Hàng hải Việt nam.

Trong các hình thức vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu trên thế giới, vận chuyển bằng Container giữ vị trí quan trọng trong hệ thống vận tải quốc tế, đây là phương thức vận tải tiên tiến đã và đang mang lại hiệu quả kinh tế cao trong chuyên chở đặc biệt là vận tải bằng đường biển. Chính vì vậy, so với lịch sử phát triển của vận tải đường biển, vận tải bằng Container tuy mới ra đời song tốc độ phát triển khá nhanh. Để tạo khả năng áp dụng phương thức chuyên chở hiện đại này nhiều nước trên thế giới đã xây dựng đội tàu chuyên dụng có trọng tải lớn để chuyên chở Container, xây dựng các cảng container với các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, tự động hóa cùng hệ thống kho tàng, bến bãi đầy đủ tiện nghi nhằm khai thác triệt để ưu thế của vận chuyển hàng hóa trong container bằng đường biển.

Công ty Cổ phần Container phía nam là một trong những đơn vị đầu tiên trong ngành hàng hải làm đại lý cho các hãng vận tải Container nước ngoài như Uniglory, Evegren, Hanjin, senater, Lloyd triestino... Nắm bắt nhu cầu luân chuyển, lưu giữ Container rộng của các hãng tàu với các chủ hàng xuất, nhập khẩu, Công ty đã triển khai dịch vụ khai thác bãi chứa container rộng (Depot) phục vụ cho các hãng tàu ngay từ những năm 1990 và ngày càng phát triển lớn mạnh.

Từ chỗ ban đầu chỉ có 01 bãi chứa với diện tích khoảng 7.000m², nay Công ty đã thuê mặt bằng, đầu tư xây dựng bãi chứa, mua sắm phương tiện bốc xếp, đã và đang khai thác có hiệu quả cao 02 bãi container rộng là:

+ Bãi conatiner Thủ Đức diện tích 20.000m²

+ Bãi Container Tân vạn, Bình Dương diện tích gần 11.000 m²,

Doanh thu 02 bãi khoảng 20 tỷ đồng/năm, lợi nhuận trước thuế thu nhập doanh nghiệp khoảng 12 tỷ đồng/năm.

Tình hình thực tế hiện nay tại 02 bãi hiện có của Công ty là: Mới chỉ phục vụ cho 02 hãng tàu nước ngoài là hãng tàu Evergreen, hãng tàu Hanjin và một công ty vận tải biển trong nước mà nhưng cả 02 bãi chứa đã khai thác hết công suất, luôn ở trong tình trạng quá tải.

Tình hình thị trường hiện nay:

Do tình hình suy thoái kinh tế của thế giới từ cuối năm 2008, nên đã ảnh hưởng đến kinh tế Việt Nam, hàng xuất nhập khẩu giảm kéo theo lượng hàng vận tải trong nước cũng như hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam cũng giảm theo, do vậy ảnh hưởng lớn đến việc kinh doanh khai thác kho bãi trong thời gian vừa qua.

Trong thời gian qua thị trường kho bãi phục vụ cho container của Việt Nam nói chung và khu vực thành phố Hồ Chí Minh vẫn đang có hiện tượng cung chưa đáp ứng đủ cầu, còn thiếu bãi chứa container phục vụ cho vận tải hàng hóa.

Chính phủ Việt Nam đã có những biện pháp kích cầu, nên kinh tế của Việt nam đã và đang hạn chế được ảnh hưởng suy thoái kinh tế và từ quý III/2009 đã có những dấu hiệu phục hồi tốt. Lượng hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như vận tải trong nước đã có tín hiệu phục hồi.

Dự đoán tình hình thị trường trong tương lai:

Theo dự đoán của các chuyên gia kinh tế thế giới, nền kinh tế Việt Nam năm 2009 vẫn sẽ đạt tăng trưởng 5,5% , và hiện nay đang có dấu hiệu phục hồi. Trong tương lai từ năm 2010 kinh tế sẽ phát triển dự kiến với mức khoảng 8%/năm, do vậy thị trường vận tải sẽ tăng trưởng trở lại, nhu cầu bãi chứa container phục vụ cho vận tải hàng hóa sẽ càng trở nên căng thẳng và cần thiết.

Từ tình hình thực tế tại 02 bãi chứa container rộng của Công ty đang khai thác và những phân tích trên về tình hình thị trường, với uy tín, kinh nghiệm quản lý container rộng và mối quan hệ với các hãng tàu trong và ngoài nước có thể khẳng định việc đầu

tư thêm 01 bãi chứa container rộng với diện tích khoảng 20.000m² tại khu vực Tân Vạn, Bình Dương là cần thiết.

LỰA CHỌN HÌNH THỨC ĐẦU TƯ, TỔNG VỐN ĐẦU TƯ

- Lựa chọn địa điểm mở bãi : Khu vực Tân Vạn, Bình Dương tập trung nhiều khu công nghiệp, rất thuận tiện cho việc lấy, trả container rộng để đóng hàng và vận chuyển xuống tàu tại khu vực cảng Cát Lái của công ty Tân Cảng và cảng nước sâu Thị Vải, Vũng tàu nên công ty chọn địa điểm đầu tư bãi Container rộng tại khu vực Tân Vạn, Bình Dương là hợp lý.

- Lựa chọn hình thức đầu tư : Qua tính toán, nếu mua đất xây dựng bãi thì hiệu quả cao nhưng chi phí đầu tư quá lớn nên Công ty chọn hình thức thuê đất với thời gian từ 8 đến 10 năm.

- Chi phí đầu tư :

+ Chi phí làm bãi : Với kinh nghiệm và kết quả đã thi công xây dựng làm 02 bãi, theo khảo sát nền bãi khu vực Tân Vạn, Bình Dương chi phí đầu tư san lấp, tạo bãi là : 15 tỷ đồng (Xem bản tính toán kèm theo)

+ Thiết bị nâng hạ container:

Sẽ đầu tư mua thêm 01 xe nâng container rộng mới với số vốn khoảng : 4 tỷ đồng, ngoài ra Công ty sẽ bổ sung 01 xe nâng Container rộng đang nâng hạ thuê cho công ty Tân Cảng Sài Gòn về tự khai thác.

Như vậy tổng mức đầu tư của dự án là : **19 tỷ đồng.**

PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC VÀ HIỆU QUẢ

- Phương án khai thác:

Qua nghiên cứu thị trường về nhu cầu của khách hàng, với uy tín và kinh nghiệm lâu năm trong quản lý container rộng và mối quan hệ với các hãng tàu nước ngoài cũng như trong nước, nếu đầu tư mở bãi ở vị trí thuận tiện, kết hợp với chính sách tiếp thị mềm dẻo, chắc chắn Công ty sẽ thu hút thêm được container rộng của các hãng tàu mà Công ty đang phục vụ và các hãng tàu khác chuyển container rộng về bãi này và hiệu quả kinh tế sẽ rất cao, thời gian thu hồi vốn nhanh.

- **Hiệu quả kinh doanh:** (xem bảng chi tiết kèm theo)

+ Doanh thu: Năm thứ nhất ước đạt 17,3 tỷ đồng, từ năm thứ hai trở đi mỗi năm tăng thêm 10%

+ Lợi nhuận trước thuế thu nhập doanh nghiệp:

Năm thứ nhất là: 8,2tỷ đồng,

Năm thứ 2 là: 9,2 tỷ đồng,

Năm thứ 3 là: 10,3 tỷ đồng.

+ Tỷ suất lợi nhuận sau thuế TNDN/Tổng vốn đầu tư:

Năm thứ nhất là: 32%.

Năm thứ 2 là: 36%.

Năm thứ 3 là: 41%.

KẾT LUẬN

Nhìn vào số liệu tính toán hiệu quả đầu tư trên, có thể khẳng định việc đầu tư thêm 01 bãi chứa container rộng:

+ Diện tích: 20.000m².

+ Địa điểm: Khu vực Tân Vạn, tỉnh Bình Dương.

+ Với tổng mức đầu tư khoảng 19 tỷ đồng

Là phương án đầu tư có tính khả thi cao.

Tp., Hồ Chí Minh, ngày tháng 11 năm 2009

HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ BÃI 20.000m² TẠI TÂN VẠN , BÌNH DƯƠNG

Chi phí đầu tư

+ San lấp tạo bãi	15.000.000.000 (phân bổ 8 năm)
+ Phương tiện xếp dỡ (01 xe nâng mới)	4.000.000.000 (thời gian khấu hao 10 năm)
Tổng cộng mức vốn đầu tư	19.000.000.000

STT	Diễn Giải	Năm thứ nhất	Năm thứ hai	Năm thứ ba	Ghi chú
A-	<u>THU</u>	<u>17.300.000.000</u>	<u>19.030.000.000</u>	<u>20.933.000.000</u>	
	+ Nâng hạ cont rỗng	16.000.000.000	17.600.000.000	19.360.000.000	
	+ Vệ sinh container	250.000.000	275.000.000	302.500.000	
	+ Sửa chữa container	1.000.000.000	1.100.000.000	1.210.000.000	
	+ Phí xe vào bãi	50.000.000	55.000.000	60.500.000	
B-	<u>CHI PHÍ</u>	<u>9.091.000.000</u>	<u>9.812.600.000</u>	<u>10.606.360.000</u>	
1	Phân bổ chi phí đầu tư bãi (11 tỷ/ 8 năm)	1.875.000.000	1.875.000.000	1.875.000.000	
2	Khấu hao TSCĐ	500.000.000	550.000.000	605.000.000	
3	Tiền thuê bãi	2.400.000.000	2.640.000.000	2.904.000.000	
4	Lương, thưởng	1.200.000.000	1.320.000.000	1.452.000.000	
5	BHXH, BHYT, KPCĐ	100.000.000	110.000.000	121.000.000	
6	Ăn trưa	120.000.000	132.000.000	145.200.000	
7	Thông tin liên lạc	24.000.000	26.400.000	29.040.000	
8	Đồ dùng VP, vật liệu Q.ly	30.000.000	33.000.000	36.300.000	
9	Điện, nước	42.000.000	46.200.000	50.820.000	
10	Sửa chữa thường xuyên	600.000.000	660.000.000	726.000.000	
11	Tiếp thị, đối ngoại	750.000.000	825.000.000	907.500.000	
12	Dầu, nhớt cho xe nâng	600.000.000	660.000.000	726.000.000	
13	chi phí mua ngoài khác	850.000.000	935.000.000	1.028.500.000	
C-	<u>HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ</u>			0	
1	Lợi nhuận trước thuế TNDN	8.209.000.000	9.217.400.000	10.326.640.000	
2	Thuế TNDN (25%)	2.052.250.000	2.304.350.000	2.581.660.000	
3	Lợi nhuận sau thuế TNDN	6.156.750.000	6.913.050.000	7.744.980.000	
4	Tỷ suất lợi nhuận sau thuế/vốn đầu tư (%)	32	36	41	