

## Chương 1: TỔNG QUÁT VỀ DỰ ÁN

### 1.1. Sự cần thiết của dự án:

Tính đến tháng 9 năm 2011, cả Tp. HCM có 480.473 chiếc ô tô, chiếm 1/3 tổng số xe ô tô của cả nước (Nguồn: Sở giao thông vận tải Hồ Chí Minh). Với lượng ô tô lớn nhất cả nước cộng với đó là sự gia tăng của số lượng ô tô khoảng từ 15%-20% lượng xe mỗi năm, một sự tăng trưởng đáng kể khiến cho lượng ô tô lưu thông trên đường ngày một tăng cao. Bên cạnh đó Tp.HCM là trung tâm của khu vực miền Đông Nam Bộ, mọi hoạt động Kinh tế-Văn hóa-Xã hội khu vực này đều tập trung ở Tp.HCM nên ngoài những xe mang biển số ở Tp.HCM lưu thông trong thành phố thì lượng xe của các tỉnh khác như Bình Dương, Đồng Nai, Cần Thơ, Tiền Giang,... tới thành phố cũng không nhỏ, theo ước tính sơ bộ của bộ giao thông vận tải thì mỗi ngày có trung bình khoảng 60.000 xe ô tô mang biển kiểm soát của các tỉnh, thành khác lưu thông trên đường phố ở Tp.HCM. Với tốc độ phát triển nhanh của ô tô, quỹ đất trong vùng trung tâm lại đất đỏ, chật hẹp nên những năm tới dự báo Tp.HCM sẽ thiếu trầm trọng bãi giữ xe ô tô. Sự phát triển nhanh của đất nước, quá trình đô thị hóa nhanh là tín hiệu vui song thực tế cơ sở hạ tầng đã không theo kịp sự phát triển. Ngay tại trung tâm TP.HCM, hàng loạt khu vực siêu thị, nhà hàng và cao ốc hầu như không đủ bãi giữ xe, xe đỗ tràn ra các tuyến đường đã làm cho các con phố quá tải, ô tô, xe gắn máy đậu tràn ra các vỉa hè, lòng lề đường của 77 tuyến phố. Số lượng xe nhiều đến nỗi, cả cấp quận, huyện cũng ra quyết định cấp phép bãi đậu xe ô tô, giữ xe gắn máy cho trên 2.400 điểm với 1.400 điểm lấn chiếm vỉa hè. Việc thiếu bãi giữ xe ngay tại trung tâm thành phố cho thấy vào giờ cao điểm, đặc biệt từ 7-10h và 17-20h, các tuyến đường chính trung tâm thành phố thường xuyên kẹt xe do đường nhỏ, lưu lượng phương tiện lớn, trong khi nhiều khu vực thường xuyên tắc đường vẫn buộc phải sử dụng làm điểm trông giữ xe, khá lộn xộn, khó kiểm soát. Thiếu bãi giữ xe ô tô thì hệ quả tất yếu sẽ xảy ra đó là một số lượng lớn ô tô đậu, đỗ không đúng quy định làm mất mỹ quan

thành phố cũng như cản trở giao thông. Từ đó đã đặt ra một bài toán học búa cho cả chính quyền quản lý cũng như những người dân đang sở hữu ô tô.

Quĩ đất đậu xe của thành phố chỉ vào khoảng 0,45%- 0,65% thực tế nhu cầu lên đến từ 3%- 6%(*Nguồn: Sở giao thông vận tải Hồ Chí Minh*). Ngoài ra, nhiều nhà cao tầng tại TP.HCM như SunWah, Petrovietnam Tower có tầng hầm để xe nhưng không đáp ứng đủ nhu cầu và thậm chí có những tòa nhà cao tầng không hề có tầng hầm giữ xe. Đây là một vấn nạn của các thành phố lớn. Mặt bằng xây dựng ở các vùng trung tâm ở Tp.HCM như quận 1, 3, 7, Bình Thạnh,... lại rất đắt đỏ khiến cho không nhà đầu tư nào dám xây dựng một bãi giữ xe theo kiểu truyền thống. Xuất phát từ giải pháp thành công của các nước tiên tiến trên thế giới về vấn đề này như Nhật Bản, Hàn Quốc,... ở những thành phố chật hẹp này, người ta xây dựng hệ thống bãi giữ xe ô tô tự động được trang bị thiết bị nâng để di chuyển ô tô từ mặt đất lên điểm đỗ trên cao (hệ thống nổi hoặc di chuyển xe xuống điểm đỗ dưới lòng đất (hệ thống ngầm)). Đây là những giải pháp giúp tăng hơn 100 lần số lượng xe trên một diện tích truyền thống, cho phép giải quyết tình trạng thiếu mặt bằng xây dựng. Nhận thấy, Tp.HCM có tình trạng thiếu mặt bằng xây dựng khá tương đồng với những nước trên nên Tp.HCM có khả năng áp dụng thành công mô hình hệ thống đỗ xe nổi. Theo kết quả kiểm tra của Sở Xây dựng tại 79 công trình, cao ốc trong khu vực trung tâm Tp.HCM, chỉ có 14 công trình đủ chỗ để xe, 59 công trình không đủ diện tích để xe và 6 công trình không có chỗ để xe. Điều đáng nói, các công trình không đủ chỗ để xe đều là những nơi tập trung rất đông người, chẳng hạn như khách sạn Legend, cao ốc văn phòng 29 Tôn Đức Thắng, Petrovietnam Tower, Diamond Plaza, Parkson Lê Thánh Tôn, cao ốc Mê Linh, cao ốc văn phòng 35 Nguyễn Huệ, tòa nhà Sun Wah, khách sạn Norfolk, khách sạn Kim Đô, khách sạn Majestic... Qua đó có thể thấy nhu cầu về một bãi giữ xe hơi tự động, cao tầng tại trung tâm quận 1 rất cần thiết để đáp ứng những nhu cầu đó của người dân.

## 1.2. Căn cứ pháp lý của dự án:

Báo cáo này được lập dựa trên các văn bản pháp lý:

- Nghị định số 12/2009/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình
- Nghị định số 64/2012/NĐ-CP ngày 04/09/2012 của Chính phủ về cấp giấy phép xây dựng.
- Luật số 59/2005/QH11 của Quốc hội : Luật Đầu tư.
- Khuyến khích xây dựng không gian giao thông tỉnh đang thiếu trầm trọng của thành phố, khuyến khích đầu tư xây dựng các bãi đậu xe vừa và nhỏ của thành phố Hồ Chí Minh nhằm giảm ùn tắc giao thông.

## 1.3. Căn cứ thực tế:

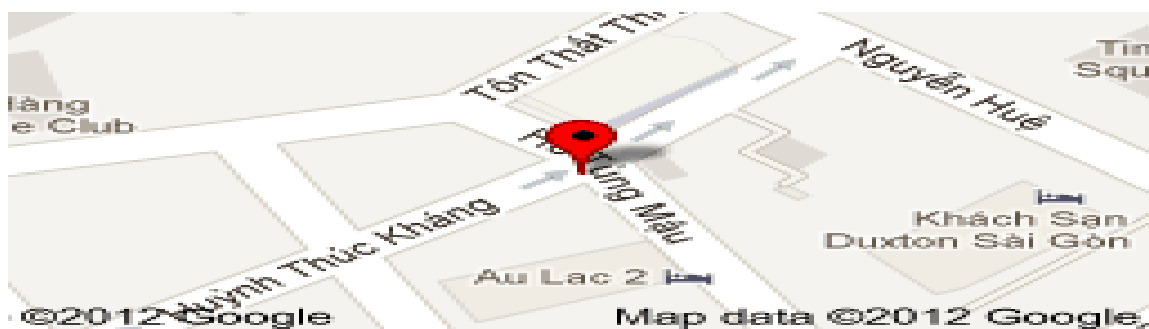
- Dựa vào số liệu của Khu Quản lý giao thông đô thị về số xe ô tô, bãi đậu xe trên thành phố.
- Dựa vào sự khảo sát nhu cầu cần thiết của việc đậu đỗ xe ô tô nhất là tại khu vực trung tâm mà cụ thể là quận 1.
- Sự hỗ trợ của thành phố trong vấn đề vay vốn đầu tư.

## Chương 2: PHÂN TÍCH THỊ TRƯỜNG CỦA SẢN PHẨM

### 2.1. Sản phẩm: dịch vụ giữ xe ô tô

#### 2.1.1. Địa điểm trông giữ:

Ngã ba giao nhau giữa góc đường Hồ Tùng Mậu và đường Huỳnh Thúc Kháng trung tâm quận 1, Tp.HCM.



#### 2.1.2. Quy trình trông giữ xe ô tô:

**Gửi xe:** Ô tô được đưa vào bãi giữ xe, hệ thống sẽ tự động cập nhật vị trí và đưa xe tới vị trí định sẵn, chủ xe được cấp thẻ xe với mã số nhất định.

**Lấy xe:** Chủ xe chỉ cần đưa thẻ xe cho nhân viên trông giữ, nhân viên thực hiện đúng quy trình đăng nhập hệ thống sẽ tự động đưa xe xuống.

#### 2.1.3. Thu phí trông giữ xe:

Việc thu phí trông giữ xe sẽ thực hiện đúng quy định của UBND, cụ thể trông giữ xe vé lượt 15.000 đồng/ xe / 60phút, giữ đêm 1 triệu đồng/xe/tháng.

#### 2.1.4. Thủ tục ký hợp đồng trông giữ xe ô tô:

Các tổ chức, cá nhân có nhu cầu gửi xe ô tô từ 10 ngày trở lên làm thủ tục ký hợp đồng trông giữ xe giữa chủ phương tiện và công ty khai thác điểm đỗ xe như sau:

- Người ký hợp đồng là đại diện hợp pháp hoặc người đứng tên đăng ký kinh doanh ( có thể uỷ quyền bằng văn bản cho người thay mình ký hợp đồng ).
- Xuất trình giấy đăng ký phương tiện.

## 2.2. Thị trường:

### 2.2.1. Tình hình về cầu sản phẩm:

Theo số liệu tổng điều tra dân số và nhà ở do UBND Tp.HCM công bố ngày 23/10/2009, dân số của Tp.HCM là 7,123 triệu người, tăng hơn 2 triệu dân trong vòng 10 năm, đây là con số tăng nhanh cho Tp.HCM. Cùng với sự tăng dân số là sự tăng lên về nhiều mặt khác như thị trường việc làm, nhà ở, phương tiện giao thông,...trong đó vấn đề lượng cầu nhà ở phương tiện giao thông là hai vấn đề nan giải cho Tp.HCM ở thời điểm hiện tại và tương lai.

Theo sở Giao thông vận tải TP.HCM, tính đến hết tháng 9/2011, toàn thành phố có tổng cộng 5.364.226 phương tiện. Trong đó, xe ô tô có 480.473 chiếc (chiếm 1/3 tổng số xe ô tô của cả nước). Ngoài những xe mang biển số ở Tp.HCM, mỗi ngày có trên 60.000 xe ô tô mang biển kiểm soát của các tỉnh, thành khác lưu thông trên đường ở Tp.HCM cho nhiều công việc khác nhau. Do số lượng phương tiện quá nhiều như trên trong khi đó lượng bãi giữ xe ít không đáp ứng đủ cho lượng xe cần giữ làm cho việc giữ xe ở Tp.HCM gặp nhiều khó khăn và gây nên tình trạng ùn tắc giao thông ở một số nơi do giữ xe lấn chiếm đường, vỉa hè đặc biệt là địa bàn quận 1. Ngoài ra, việc phát triển đô thị tập trung quá cao ở khu vực quận 1 thu hút lượng lớn cầu phương tiện đến đây làm việc, vui chơi cũng như các hoạt động khác nhưng cơ sở hạ tầng chưa phát triển kịp để đáp ứng nhu cầu giao thông đô thị. Khu vực quận 1 tập trung

rất nhiều cao ốc văn phòng, khách sạn, nhà hàng... Tuy nhiên, khá nhiều nơi có diện tích giữ xe rất nhỏ so với nhu cầu, thậm chí một vài nơi “quên” xây bãi giữ xe làm số lượng xe được giữ gặp nhiều khó khăn.. Theo UBND quận 1, trước đây trên địa bàn quận có 20 tuyến đường được UBND Tp.HCM cho phép tạm thời sử dụng một phần lòng đường để làm bãi đỗ xe có thu phí, tuy nhiên hiện tại những tuyến đường này đã được thu hồi biển báo dừng, đậu xe và lắp đặt biển báo cấm đậu theo chủ trương trả lại vỉa hè, lòng đường cho giao thông được thực hiện theo yêu cầu của Chính phủ và Ủy ban An toàn giao thông quốc gia dẫn đến tình trạng sử dụng vỉa hè giữ xe sẽ không còn nữa và gây khó khăn cho người sử dụng phương tiện giao thông.

Như kết quả kiểm tra của Sở Xây dựng tại 79 công trình, cao ốc trong khu vực trung tâm quận 1 TPHCM, chỉ có 14 công trình đủ chỗ để xe, 59 công trình không đủ diện tích để xe và 6 công trình không có chỗ để xe. Điều đáng nói, các công trình không đủ chỗ để xe đều là những nơi tập trung rất đông người với mật độ trung bình là gần như 1 người 1 chiếc xe, chẳng hạn như khách sạn Legend, cao ốc văn phòng 29 Tôn Đức Thắng, Petrovietnam Tower, Diamond Plaza, Parkson Lê Thánh Tôn, cao ốc Mê Linh, cao ốc văn phòng 35 Nguyễn Huệ, tòa nhà Sun Wah, khách sạn Norfolk, khách sạn Kim Đô, khách sạn Majestic...các tòa nhà tập trung chủ yếu trên khu vực tứ giác vàng (Lê thánh tôn – Lê lợi – Nguyễn huệ - Đồng khởi và lân cận).

Theo khảo sát tại các khu vực lớn tại quận 1 thì ta thấy các khu vực thiếu hoặc không có chỗ đậu xe thường:

1. Khu vực xung quanh nhà thờ Đức Bà, gần đường Đồng Khởi, Lê Duẩn.
2. Khu vực đường Nguyễn Huệ
3. Khu vực đường Lê Lợi, gần chợ Bến Thành

Hiện nay, nhiều người lái ô tô đi vào các quận 1, 3, 4 (TP.HCM) phải chạy lòng vòng tìm chỗ đậu rất khó khăn. TP không có chỗ đậu xe nên ô tô chạy trên đường nhiều càng tăng áp lực xe lưu thông cao và gây hao tổn nhiên liệu rất lãng phí.

Trước thực tế chỗ đậu ô tô tại khu vực trung tâm TPHCM hạn chế như hiện nay, thì cần phải xây dựng những bãi đỗ xe mới để đáp ứng lượng xe này.

### 2.2.2. Tình hình về cung sản phẩm:

Ông Trương Quý Kỳ, Vụ trưởng, trưởng cơ quan đại diện Bộ Xây dựng tại TP.HCM cho biết, số lượng ô tô tại TP.HCM chiếm 1/3 tổng số ô tô cả nước. Theo kết quả kiểm tra của Sở Xây dựng tại 79 công trình, cao ốc trong khu vực trung tâm quận 1 TPHCM, chỉ có 14 công trình đủ chỗ để xe, 59 công trình không đủ diện tích để xe và 6 công trình không có chỗ để xe. Điều đáng nói, các công trình không đủ chỗ để xe đều là những nơi tập trung rất đông người với mật độ trung bình là gần như 1 người 1 chiếc xe, chẳng hạn như khách sạn Legend, cao ốc văn phòng 29 Tôn Đức Thắng, Petrovietnam Tower, Diamond Plaza, Parkson Lê Thánh Tôn, cao ốc Mê Linh, cao ốc văn phòng 35 Nguyễn Huệ, tòa nhà Sun Wah, khách sạn Norfolk, khách sạn Kim Đô, khách sạn Majestic...các tòa nhà tập trung chủ yếu trên khu vực tứ giác vàng (Lê thánh tôn – Lê lợi – Nguyễn huệ - Đồng khởi và lân cận).

Theo TBKTSG Online - Qua rà soát của Sở Giao thông Vận tải và Sở Xây dựng TPHCM cho thấy chỗ để xe trong các tòa nhà cao ốc văn phòng, khách sạn tại khu trung tâm TPHCM mới chỉ đáp ứng được 20%- 30% chỗ đậu xe của các tòa nhà.

Theo Khu Quản lý giao thông đô thị, nếu tính luôn cả những bến bãi và các điểm đỗ xe tạm thời này thì cũng chỉ đáp ứng được khoảng 80% nhu cầu đỗ xe tại khu vực trung tâm, đó là chưa nói vào những ngày cao điểm chỉ có thể đáp ứng được khoảng 40 đến 50%. Phòng cảnh sát giao thông đường bộ, Công an TP HCM, cho biết, nếu tính luôn những đoạn đường cho phép đậu xe thì khu vực trung tâm cũng chỉ có thể bố trí được hơn 3.000 chỗ đậu cho xe 4 bánh. Trong khi đó, số xe 4 bánh thường

xuyên có nhu cầu đậu dừng ở trung tâm ước tính khoảng trên 7.000 xe/ngày đêm (chưa kể xe của khách vãng lai).

Để đáp ứng nhu cầu cấp bách về bãi đậu cho xe 4 bánh, công ty Quản lý Công trình giao thông Sài Gòn đã lập phương án hình thành các bãi đậu xe nằm trên 40 tuyến đường, công viên và quảng trường của khu vực trung tâm. Số lượng xe lưu đậu tại các bãi đỗ xe này có thể lên đến 1.600 chiếc.

Hiện nay, tại trung tâm thành phố chỉ có 2 bãi giữ xe ô tô thu phí là bãi ở công trường Lam Sơn và bãi ở khu vực chợ Bến Thành (trên đường Phan Bội Châu và Phan Chu Trinh), cả hai bãi này chỉ phục vụ được 80-100 xe.

Qua đó cho thấy các nhà xe hiện nay chỉ cung cấp được khoảng 80% nhu cầu gửi xe ô tô của người dân, vào những ngày cao điểm cũng chỉ đáp ứng được 40%-50% nhu cầu gửi xe. Xây dựng giàn thép giữ xe để đáp ứng nhu cầu gửi xe của người dân.

### 2.2.3. Khả năng cạnh tranh:

Theo thống kê sơ bộ của Sở Giao thông - Công chính TP.HCM (GTCC), cuối năm 2004, tại khu vực trung tâm quận 1, nhu cầu đậu xe trung bình là 1.200 xe/ngày, nhưng các bãi đậu xe công cộng chỉ đáp ứng được khoảng 350 xe, còn bãi đậu của các khách sạn, trung tâm thương mại, cao ốc văn phòng là 500 xe.

Việc xây dựng các bãi đậu xe theo kiểu truyền thống nhằm đáp ứng nhu cầu đỗ xe, giải quyết vấn nạn ùn tắc giao thông không hề đơn giản, do đất đai thành phố khan hiếm. Do đó, việc áp dụng bãi đậu xe tự động theo công nghệ hiện đại giải quyết được bài toán khó, đặc biệt là diện tích đất xây dựng.

Dự án này sẽ có các đối thủ cạnh tranh là các bãi đậu xe truyền thống ở các siêu thị, nhà hàng, khách sạn, cao ốc văn phòng tại khu vực xung quanh, kể đến là chỗ đậu được phép trên lề đường và trong các bãi giữ xe công cộng. Tuy nhiên theo thanh tra Bộ Giao thông ghi nhận, các tòa nhà cao tầng mặt phố có tầng hầm để xe, nhưng không đáp ứng lượng xe của tòa nhà. Theo rà soát, 80 nhà cao tầng của Sở Xây dựng



có 73% tòa nhà không đủ chỗ đỗ xe; 7,5% tòa nhà không có chỗ đỗ xe, chỉ có 18% tòa nhà đủ chỗ đỗ. Từ năm 2011 cho đến nay, vì tình hình ùn tắc giao thông tại khu vực trung tâm Tp.HCM đang ngày càng trở nên nghiêm trọng, UBND thành phố đã cho chủ trương tiến tới dẹp bỏ hẳn các bãi đậu xe dưới lòng đường. Trước mắt, đã có 20 bãi giữ xe như vậy bị dẹp bỏ. Qua đó ta có thể thấy nhu cầu đậu xe là rất cao, khả năng đáp ứng thị trường thấp, do đó dự án sẽ không phải cạnh tranh nhiều.

Xét về khía cạnh đối thủ tiềm ẩn: sáng 13/8/2012, tại cuộc họp về cơ chế, chính sách hỗ trợ, ưu đãi khuyến khích đầu tư xây dựng bãi đậu xe ngầm của Tp.HCM, ông Bùi Xuân Cường - Phó giám đốc Sở Giao thông Vận tải thành phố cho biết, 18 địa điểm được các quận huyện đề xuất để xây dựng bãi đậu xe ngầm. Tuy nhiên, qua sàng lọc Sở đã chọn ra 4 địa điểm đáp ứng được các yêu cầu gồm sân cư xá Lý Thường Kiệt, công viên Lê Thị Riêng (quận 10), sân nhà thi đấu Phú Thọ (quận 11) và khu vực 63-65 Tân Thành (quận 5). Trong số 4 địa điểm này, Phó chủ tịch UBND Tp.HCM Nguyễn Hữu Tín yêu cầu Sở Giao thông chọn ngay 2 địa điểm để lập đề án thực hiện, đảm bảo cuối năm sẽ có đề án cụ thể, chứ không báo cáo chung chung. Tuy nhiên tính đến hiện tại, các dự án trên chỉ là trên giấy.

⇒ **Qua đó ta có thể thấy nhu cầu đậu xe là rất cao, khả năng đáp ứng thị trường thấp, do đó dự án sẽ không phải cạnh tranh nhiều.**

## 2.3. Phân tích SWOT:

	<b>Cơ hội – Opportunity</b>	<b>Nguy cơ – Threat</b>
<b>MA TRẬN SWOT</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Phương tiện cá nhân tăng lên, trong khi diện tích bãi đậu xe thì vẫn như cũ</li> <li>2. Nhu cầu đậu xe tại quận 1 rất lớn nhưng khả năng đáp ứng thấp</li> <li>3. Nhiều bãi đậu xe trên lòng đường tại quận 1 bị dẹp bỏ</li> <li>4. Thành phố tạo điều kiện về mặt bằng sạch, nguồn vốn được vay từ Quỹ đầu tư phát triển thành phố với lãi suất ưu đãi.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Những rào cản về cơ chế thu hút đầu tư, thủ tục hành chính rườm rà và cách quản lý lòng đường vỉa hè lộn xộn</li> <li>2. Sự cố khách quan như điều kiện thời tiết, động đất, cháy nổ, va chạm do ô tô đâm vào khung cột giàn thép</li> <li>3. Tại thành phố vẫn tồn tại nhiều điểm đậu xe trên lề đường với giá cực rẻ</li> </ol>

<b>Điểm mạnh- Strength</b>	<b><u>Phối hợp S/O</u></b>	<b><u>Phối hợp S/T</u></b>
<p>1. Vị trí bãi đậu xe thuận lợi.</p> <p>2. Có lợi thế của người tiên phong.</p> <p>3. Có nguồn nhân lực trẻ, năng động, chất lượng cao cùng với cố vấn dự án giàu kinh nghiệm.</p> <p>4. Do xe không tự vận hành trong bãi đậu xe nên không gây ra ô nhiễm, tránh được nguy cơ xảy ra hỏa hoạn, cháy nổ.</p>		
<b>Điểm yếu- Weakness</b>	<b><u>Phối hợp W/O</u></b>	<b><u>Phối hợp W/T</u></b>

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bỏ vốn lớn nhưng khả năng thu hồi nhỏ giọt</li><li>2. Doanh nghiệp chưa được quyền tự quyết giá trông xe</li><li>3. Mức phí giữ xe quá thấp</li><li>4. Thời gian hoàn vốn lâu</li></ol>		
--	--	--

## Chương 3: PHÂN TÍCH ĐỊA ĐIỂM XÂY DỰNG

### 3.1. Nguyên tắc lựa chọn địa điểm:

Dựa theo những đặc điểm của dự án, địa điểm được lựa chọn dựa trên những nguyên tắc sau:

- Nằm trong khu vực trung tâm Tp.HCM nơi có nhu cầu cao về dịch vụ trông giữ xe hơi.
- Xung quanh khu vực chưa có bãi giữ xe quy mô lớn nào.
- Đảm bảo quy hoạch đô thị của thành phố.
- Địa điểm xây dựng thuộc phần đất dùng cho các hoạt động công ích để nhận được sự hỗ trợ, ưu đãi tốt từ phía chính quyền.

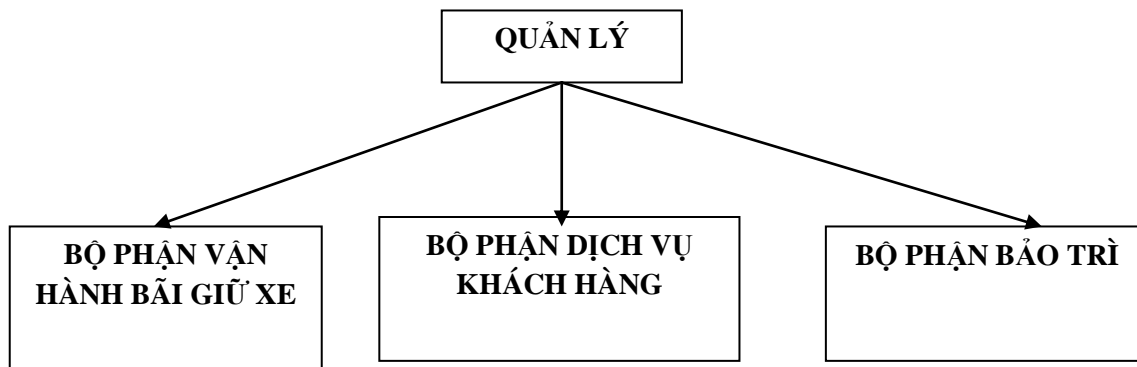
### 3.2. Lựa chọn địa điểm:

Dựa vào nhu cầu về bãi giữ xe trong khu vực trung tâm quận 1, thành phố Hồ Chí Minh đã chọn ra được 3 địa điểm để tiến hành xem xét là:

1. Khu vực xung quanh nhà thờ Đức Bà, gần đường Đồng Khởi, Lê Duẩn.
2. Khu vực đường Nguyễn Huệ
3. Khu vực đường Lê Lợi, gần chợ Bến Thành.

Địa điểm	Khu vực 1	Khu vực 2	Khu vực 3
Thuận Lợi	- Nhu cầu cao - Thiếu bãi giữ xe ô tô	- Nhu cầu cao - Thiếu bãi giữ xe ô tô	- Nhu cầu cao - Thiếu bãi giữ xe ô tô - Còn một số khu đất trống
Khó Khăn	- Do đất đai ở đây rất hiếm nên không còn khu đất nào trống xung quanh khu vực	- Không có khu đất trống nào xung quanh khu vực	- Nhu cầu bãi giữ cao nhưng có mức độ tập trung ít so với khu vực 1 và 2.

Dựa vào sự phân tích điểm mạnh và điểm yếu của từng khu vực như trên, nhận thấy mặc dù khu vực 1, 2 có nhu cầu khá cao và mức độ tập trung của nhu cầu lớn nhưng do khu vực này đất đai quá khan hiếm cho nên không tìm ra được địa điểm thích hợp nào trong khu vực này để tiến hành xây dựng bãi giữ xe ô tô. Khu vực 3 thì vừa có nhu cầu khá cao từ các nhân viên sử dụng xe ô tô của các công ty thuê văn phòng tại các tòa nhà lớn và một lượng lớn xe của khách hàng đến giao dịch mỗi ngày tại các tòa nhà như Sunwah Tower (đường Nguyễn Huệ, quận 1), khách sạn Duxton (đường Nguyễn Huệ, quận 1), Bitexco (đường Hải Triều, quận 1), ngân hàng TMCP Kỹ Thương Việt Nam (đường Hàm Nghi, quận 1), Ngân hàng Sacombank, Eximbank (đường Huỳnh Thúc Kháng, quận 1),... Bên cạnh đó thì khu vực này cũng có một số khu đất còn trống thích hợp cho việc xây dựng dự án, cụ thể địa điểm được lựa chọn là ở ngã ba giao nhau giữa góc đường Hồ Tùng Mậu và đường Huỳnh Thúc Kháng trung tâm quận 1, Tp.HCM.

**TỔ CHỨC QUẢN LÝ CỦA DỰ ÁN:**

Cơ cấu tổ chức hoạt động của bãi giữ xe xe bao gồm 1 quản lý chính, Bộ phận giữ xe gồm 7 nhân viên chia làm 2 ca, bộ phận dịch vụ khách hàng gồm 1 nhân viên phụ trách giải đáp những thắc mắc của khách hàng cũng như tổ chức bán vé gửi xe theo tháng, vé của tập thể, công ty,... Cuối cùng là bộ phận bảo trì gồm 1 nhân viên. Những nhân viên sẽ được tuyển trực tiếp với những chỉ tiêu đơn giản.

## Chương 4: PHÂN TÍCH KINH TẾ - MÔI TRƯỜNG - XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN

Vấn đề xây dựng bãi đậu xe nằm trong dự án phát triển toàn diện của thành phố và cả nước. Theo thống kê của Công an Tp.HCM, hiện cả thành phố đang có khoảng 126.000 xe ô tô, trong đó có 6.000 xe taxi lưu thông ngày đêm. Tại khu vực quận 1, số xe hơi 4 chỗ thường xuyên có nhu cầu dừng, đậu khoảng 6.700-7.000 lượt xe/ngày đêm, còn ở các quận 3, 5, 10 nhu cầu đậu xe cũng từ 3.000 - 5.000 chỗ/ngày đêm.

Bãi đậu xe trong thành phố hiện rất thiếu, UBND thành phố Hồ Chí Minh vừa chỉ đạo Sở Giao thông Vận tải nghiên cứu xây dựng đề án đầu tư xây dựng bãi đậu xe ngầm và bãi để xe nhiều tầng trên địa bàn thành phố, kêu gọi các nhà đầu tư tham gia lĩnh vực này. Trong khi chờ đợi những bãi đậu xe ngầm hoàn thành thì hiện tại chỉ có cách sắp xếp lại những bãi đỗ xe cao tầng trên các tuyến đường để giải quyết tình hình trước mắt.

Bất cứ nước nào trên thế giới cũng cho đậu xe dọc theo các trục đường trong thành phố để góp phần giải quyết nhu cầu đậu xe. Tp.HCM cũng không ngoại lệ, tất nhiên ở các điểm đậu xe trong trung tâm thành phố sẽ thu phí cao hơn ở các nơi khác để điều tiết lượng xe muốn vào đậu ở trung tâm.

**Trước hết**, dự án ra đời sẽ giải quyết được những nhu cầu cần bãi đậu xe cấp thiết của Tp.HCM, tăng diện tích đậu đỗ xe dưới 7 chỗ. Điều này sẽ góp phần hạ nhiệt phần nào nhu cầu cần nơi đỗ xe ở Tp.HCM đang khan hiếm trong khi không gian tại Tp.HCM là chật hẹp, đặc biệt là quận 1 phải dành chỗ để đậu những chiếc ô tô chiếm khoảng 10m<sup>2</sup> mà số lượng xe ô tô là vô cùng lớn.

**Thứ hai**, theo thanh tra Bộ Giao thông Vận tải, hiện việc sử dụng lòng đường, vỉa hè làm chỗ đậu xe khiến 1 lượng lớn xe của người sinh sống, làm việc trong các



cao ốc phải đưa ra via hè để tại Tp.HCM diễn ra rất phổ biến, hầu hết các cao ốc trên địa bàn Tp.HCM đều thiếu chỗ đậu, từ đó dự án có thể hạn chế được tình trạng đậu đỗ xe bất hợp lý, lấn chiếm diện tích lưu thông đường, đặc biệt là những con đường nhỏ hay ùn tắc giao thông. Ngoài ra với giàn thép lắp ráp hiện đại, thẩm mỹ tạo văn minh đô thị cho thành phố.

**Thứ ba**, dự án cũng góp phần tạo nên phân phối cân bằng giữa lượng xe lưu thông và dừng đỗ. Vì đây là chương trình mang tính lợi ích kinh tế - xã hội mà UBND Tp.HCM đang rất cần người đầu tư. Dự án hoàn thành sẽ luôn tạo điều kiện dễ dàng cho việc ra vào bãi đậu. Tỷ lệ phân phối xe giúp cải thiện môi trường ngập ngạt ở thành thị, cân bằng tỷ lệ chiếm chỗ của các xe ô tô do người giàu sở hữu trên đường công cộng.

**Thứ tư**, dự án hoàn thành mang lại yên tâm về chỗ đậu xe như ý, an toàn, hiện đại, đáng tin cậy cho người có nhu cầu đỗ xe, có thể phục vụ cho mọi xe dưới 7 chỗ, từ xe thường đến những siêu xe hiện đại. Phục vụ nhiều thành phần khách hàng khó tính.

**Thứ năm**, ngoài ý nghĩa là bãi đậu xe trên, dự án sẽ thúc đẩy những dự án tương tự đầu tư có điều kiện nâng cao chất lượng cũng như quá trình nghiên cứu công nghệ, vừa tăng thêm lợi ích chung, đáp ứng nhu cầu của xã hội vừa biến nguồn vốn hỗ trợ của nhà nước được giải ngân hiệu quả, có mục đích.

**Thứ sáu**, khi bãi đỗ xe đi vào hoạt động, theo như việc phân tích tài chính ở trên, đứng trên góc độ quản lý vĩ mô của Nhà nước thì dự án bãi đỗ xe sẽ đóng góp thuế vào ngân sách của Nhà nước.

Như vậy, khi bãi đỗ xe giàn thép cao tầng đi vào hoạt động, nó sẽ tạo nên được lợi ích kinh tế - xã hội – môi trường rất lớn.

## Chương 5: PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH CỦA DỰ ÁN

### 5.1. Kinh phí đầu tư và vốn đầu tư:

#### 5.1.1. Lịch đầu tư và vòng đời sản phẩm:

Đầu tư ban đầu sẽ được thực hiện trong vòng 1 năm (*năm 0*). Dự án hoạt động trong 10 năm (*năm 1 đến năm 10*). Thanh lý toàn bộ tài sản trong năm thứ 11.

#### 5.1.2. Địa điểm xây dựng và đất đai:

Xây dựng mô hình bãi giữ xe cao tầng đầu tiên ở ngã ba giao nhau giữa góc đường Hồ Tùng Mậu và đường Huỳnh Thúc Kháng trung tâm quận 1, Tp.HCM.

Tổng diện tích đất sử dụng cho dự án bãi giữ xe ô tô tự động ở trung tâm Tp.HCM sẽ là 130m<sup>2</sup>, ở khu vực ngã 3 đường Huỳnh Thúc Kháng và Hồ Tùng Mậu. Dự kiến giá tiền thuê đất mỗi tháng dự kiến là 5.000.000 VNĐ do đây là dự án mang tính xã hội cao nên nhận được sự ủng hộ khá lớn từ phía chính quyền, cụ thể có thể thể hiện qua giá tiền thuê đất và miễn tiền thuê đất trong quá trình xây dựng và lắp đặt dự án (*Năm 0*). Mặc khác ngày 31/10 vừa qua UBND TP HCM đã có văn bản kiến nghị Thủ tướng chi phép miễn tiền thuê đất để làm bãi giữ xe (*Nguồn: www.hochiminhcity.gov.vn/*) cho nên khả năng dự án được miễn tiền thuê đất trong những năm tiếp theo rất là cao.

Bảng 1: Giá thuê đất dự kiến trong 6 năm

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Diện tích (m <sup>2</sup> )	130	130	130	130	130	130
Số tiền	0	60	60	60	60	60

#### 5.1.3. Quy mô xây dựng và các hạng mục công trình:

Quy mô :

Toàn bộ diện tích lắp dựng giàn thép của bãi đỗ xe là  $130 \text{ m}^2$

Gara 5 tầng, gồm nhiều tầng, lượng xe chứa được dựa vào diện tích bãi đỗ

Giàn thép ghép tự động có thể đặt vừa diện tích mặt bằng nhỏ hẹp tối thiểu là  $30 \text{ m}^2/\text{block}$ , giàn đứng có 8 vị trí chứa được ô tô loại dưới 7 chỗ ngồi, đồng thời có thể mở rộng đến 12 vị trí. Mỗi một vị trí có chiều dài là  $5 \text{ m}^2$ , rộng  $2 \text{ m}^2$ , tải trọng dưới 2 tấn. Cơ cấu hoạt động của giàn đứng quay vòng

Như vậy, với việc thực hiện trong phạm vi  $1000 \text{ m}^2$ , cao 5 tầng ( $10,5 \text{ m}$ ). Giàn thép ước tính có khoảng 4 block, gồm 3 block xe 4 chỗ và 1 block xe 7 chỗ xe, trong đó có mỗi block đỗ xe có thể chứa khoảng 8 xe. Như vậy bãi đỗ xe sẽ có sức chứa khoảng 30 xe dưới 7 chỗ.

Quy mô của bãi đỗ xe có quy mô tương đương với bãi đỗ xe giàn của dự án giàn đỗ xe cao tầng bằng thép đầu tiên ở Việt Nam tại số 32 phố Nguyễn Công Trứ, Hà Nội.. Ta có thể thấy quy mô của bãi đỗ xe của dự án này là không lớn.



### **Hạng mục:**

Hạng mục là một phần công trình có công năng có thể vận hành một cách độc lập.

Hạng mục của giàn thép đỗ xe :

- Lắp đặt gara đỗ xe cao tầng (hệ thống bằng thép, những vòng xích nâng đỡ, cần cầu được điều khiển từ xa,...), lắp đặt nhiều block từng tự một.



- Xây dựng quy trình vận hành của giàn đỡ xe hoàn toàn tự động.



- Lắp hệ thống mái che chắn bảo vệ hệ thống vận hành và xe đỡ. Là những khâu cuối cùng về lợp mái và rèm 4 xung quanh để che nắng mưa.



- Hệ thống đèn chiếu được trang bị đồng bộ, hiện đại phục vụ cho công tác hoạt động và bảo vệ của bãi đỗ.



- Báo động và phòng cháy chữa cháy.



#### 5.1.4. Phương thức xây dựng, lắp đặt và chuyển giao công nghệ:

- Giàn đỡ xe được lắp ghép tự động, bằng công nghệ thiết bị trong nước.
- Có những tính năng cũng như thông số kỹ thuật cho phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.
- Công nghệ giàn thép đỡ xe dạng xếp hình, dạng đứng: Khá giống với giàn thép đỡ xe Nguyên Công Trứ, Hà Nội với thiết bị công nghệ nhập từ Hàn Quốc.
- Có thể liên kết, tháo lắp di dời một cách cơ động (có thể lắp đặt trên mặt bằng nhỏ hẹp tối thiểu là 30m<sup>2</sup>/blok) và tùy theo mặt bằng cho phép đến đâu, blok có thể kéo dài, nâng chiều cao thuận tiện, đạt tiêu chuẩn an toàn, phù hợp với đô thị Việt Nam.
- Nguyên lý hoạt động của thiết bị này khá đơn giản: có thể quay tròn dạng đu quay để đưa xe lên xuống.
- Sử dụng thẻ để có thể sử dụng giàn thép đỡ xe tự động. Chủ xe chỉ cần quét thẻ có thể đưa xe lên, xuống.

## 5.2. Tổ chức sản xuất kinh doanh:

### 5.2.3. Doanh thu:

#### 1.1.1.1 Công suất dự kiến:

Sức chứa 30 xe một lúc

⇒ Bảng công suất cụ thể như sau:

*Bảng 2: Bảng công suất dự kiến*

BẢNG ĐƠN GIÁ THEO GIỜ			
Số giờ	Số tiền	Số tiền bình quân theo giờ	Tỷ lệ người gửi(%)
1	15000	15,000	15
2	28000	14,000	38
3	40000	13,333	37
4	51000	12,750	5
trọn gói (>4h)	100000	10,000	5
Giá bình quân			13,500
BẢNG CÔNG SUẤT NGÀY(tính theo ngày14h)			
	Năm 1	Năm 2- 10	
Công suất theo thời gian	75	85	
Công suất theo số chỗ	80	90	
Tổng công suất (theo năm)	91,980	117,275	
BẢNG CÔNG SUẤT BAN ĐÊM (tính theo tháng)			
	Năm 1	Năm 2-10	
Tỷ lệ gửi xe	75	85	
Tổng công suất( theo năm)	270	306	

#### 1.1.1.2 Giá bán sản phẩm:

Vé lượt	15.000 đồng/1 giờ
Vé giữ đêm	1.000.000 đồng / tháng

#### **Chú ý:**

- Phần thời gian gửi ít hơn 1 giờ vẫn tính là một giờ.
- Không phân biệt loại xe.

#### 5.2.4. Chi phí:

##### 1.1.1.3 Nhân lực và lao động:

Chi phí nhân công : 2 nhân viên vận hành , 1 nhân viên bảo trì, 5 nhân viên bảo vệ, 1 kế toán, 1 quản lý.

- Tiền lương nhân viên vận hành 5 triệu đồng/ tháng.
- Tiền lương nhân viên bảo trì là 4,5 triệu/ tháng.
- Tiền lương bảo vệ 4.5 triệu/tháng.
- Tiền lương kế toán 5 triệu/ tháng.
- Tiền lương quản lý 5.5 triệu/ tháng.

Nhân viên vận hành và bảo vệ làm việc theo ca, ngày và đêm và luân phiên nhau.

Tổng chi phí nhân công là 47,5 triệu đồng/ tháng.

##### 1.1.1.4 Chi phí vận hành:

Tiền điện dùng cho việc chiếu sáng và vận hành hệ thống ước tính 4.5tr/ tháng.

##### 1.1.1.5 Chi phí bảo trì:

Chi phí bảo trì, bảo dưỡng: Chi phí bảo trì, bảo dưỡng ước tính 1 tháng là 3 triệu đồng/tháng.

##### 1.1.1.6 Chi phí thuê đất:

Diện tích đất là 130m<sup>2</sup>, tiền thuê đất mỗi năm là 60 triệu đồng.

##### 1.1.1.7 Chi phí khấu hao:

Nhóm chúng tôi sẽ tính khấu hao cho 10 năm cho sản phẩm theo phương pháp khấu hao nhanh (Thông tư số 203/2009/TT-BTC ngày 20/10/2009 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định).

##### 1.1.1.8 Bảo hiểm cháy nổ:

Phí bảo hiểm mỗi tháng là 0,1794% giá trị giàn thép.

⇒ Tổng chi phí hoạt động năm 1 là 812.570.400 đồng.



### 5.3. Tổng kết nhu cầu vốn đầu tư và các nguồn vốn:

**Vốn vay:** Dự kiến sẽ vay quỹ đầu tư và phát triển với số tiền tương ứng bằng 70% vốn đầu tư là 3.013.000.000 đồng. Khoản vay này sẽ được vay trong 1 lần, vốn vay trả đều, lãi tính trên vốn vay còn lại.

**Vốn góp:** Vốn góp chiếm 30% : 1.292.000.000 đồng.

**Lãi suất:** Lãi suất cho vay của quỹ đầu tư phát triển là 2,5%/ năm, thời gian cho vay là 10 năm.

#### **Vốn lưu động và tài trợ vốn:**

- *Khoản phải thu:* Do đặc thù ngành nghề kinh doanh này là thu tiền trực tiếp khi trước khi gửi xe nên khoản phải thu là không có.
- *Tồn quỹ tiền mặt:* Ước khoảng 2% doanh thu hàng năm để bảo đảm các chi trả thường xuyên.
- *Khoản phải chi:* đây là sản phẩm cố định khai thác trực tiếp trên sản phẩm chỉ tồn các khoản chi phí như đã nêu trên mục 3.2.2 nên khoản phải chi này không phát sinh.

**Lạm phát:** Tỷ lệ lạm phát năm 2012 là 7,5%

#### **Tổng nguồn vốn :**

- Tổng nguồn vốn bỏ ra là 4.305.000.000 đồng
- Giá giàn thép + thiết bị bảo an là : 4.300.000.000 đồng
- Giá vận hành máy móc ban đầu là : 3.000.000 đồng
- Chi phí khác ( đèn, dây điện, ghế, chổi,v.v ) : 2.000.000 đồng

**Thuế thu nhập doanh nghiệp:** Thuế thu nhập doanh nghiệp năm 2012 là 25%.

**Thanh lý tài sản:**Tài sản thanh lý tài sản sau 10 năm, giá trị ước tính khoảng 165.000.000 đồng ( giá thép phế liệu: 11.000 đồng/ kg, dàn thép nặng 15 tấn).

**Lãi suất chiết khấu:** Theo cơ cấu vốn đầu tư, vốn vay là 3013 triệu đồng (70%) với  $i_V = 2,5\%/năm$ , còn lại 1292 triệu đồng là vốn riêng với  $i_R = 25\%/năm$ . Như vậy, lãi suất chiết khấu của dự án là  $(3013 \cdot 2,5\% + 1292 \cdot 25\%) / 4305 = 9,25\%/năm$ .

#### 5.4. Phân tích tài chính của dự án:

➤ *Bảng khấu hao:*

Bảng 3: Khấu hao

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Giá trị đầu kì	4.305	4.305	3.229	2.422	1.816	1.362
Khấu hao trong kì		1.076	807	605	454	341
Khấu hao tích lũy		1.076	1.883	2.489	2.943	3.283
Giá trị cuối kỳ	4.305	3.229	2.422	1.816	1.362	1022

Khấu hao được phân bổ trong 10 năm. Bảng trên trích 5 năm đầu. Sử dụng phương pháp khấu hao nhanh cho 6 năm đầu, giá trị khấu hao =  $1/10 \cdot 2,5 \cdot$  giá trị đầu kì, 4 năm còn lại sử dụng phương pháp khấu hao đều.

➤ *Lịch trả nợ:*

Bảng 4: Lịch trả nợ

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Vốn đầu tư	4.305					
Vốn vay	3.013					
Nợ đầu kì	3.013	3.013	2.712	2.410	2.109	1808
Trả nợ		376	369	361	354	346
Vốn		301	301	301	301	301
Lãi		75	68	60	53	45
Nợ cuối kì	3.013	2.712	2.410	2.109	1808	1507

Bảng trên trích 5 năm đầu của lịch trả nợ. Vốn đầu tư ban đầu của dự án là 4.305 triệu đồng, trong đó vốn vay chiếm 30%, tương đương với số tiền là 3.013 triệu đồng. Vì vốn vay trả đều, lãi tính trên vốn vay còn lại nên phần vốn trả đều mỗi năm là  $3013/10=301$ .

➤ *Doanh thu:**Bảng 5: Doanh thu*

Đơn vị: đồng

Chỉ tiêu	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Công suất ban ngày	91.980	117.275	117.275	117.275	117.275
Giá bán	13.500	13.500	13.500	13.500	13.500
Công suất ban đêm	270	306	306	306	306
Giá bán	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Doanh thu	1.511.730.000	1.889.205.750	1.889.205.750	1.889.205.750	1.889.205.750

➤ *Tồn quỹ tiền mặt:**Bảng 6: Tồn quỹ tiền mặt*

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Doanh thu	1.511,73	1.889,20575	1.889,20575	1.889,20575	1.889,20575
Nhu cầu tiền mặt	30,2346	37,784115	37,784115	37,784115	37,784115
Δ Nhu cầu tiền mặt	30,2346	7,549515	0	0	0
Ngân lưu	0	30,2346	37,784115	37,784115	37,784115

➤ *Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh:**Bảng 7: Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh*

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Doanh thu	1.511,73	1.889,20575	1.889,20575	1.889,20575	1.889,20575
Chi phí hoạt động	660	660	660	660	660
Thuê đất	60	60	60	60	60
Bảo hiểm	92,5704	92,5704	92,5704	92,5704	92,5704
Tổng chi phí	812,5704	812,5704	812,5704	812,5704	812,5704
Khấu hao	1.076,25	807,1875	605,390625	454,042969	340,532227
EBIT	-377,0904	269,44785	471,244725	622,592381	736,103123
Lãi vay	75	60	45	30	15
EBT	-452,0904	209,44785	426,244725	592,592381	721,103123
Thuế (25%)	0	52,361963	106,561181	148,148095	180,275781

Lãi ròng	-452,0904	157,085888	319,683544	444,444286	540,827343
----------	-----------	------------	------------	------------	------------

➤ Báo cáo ngân lưu:

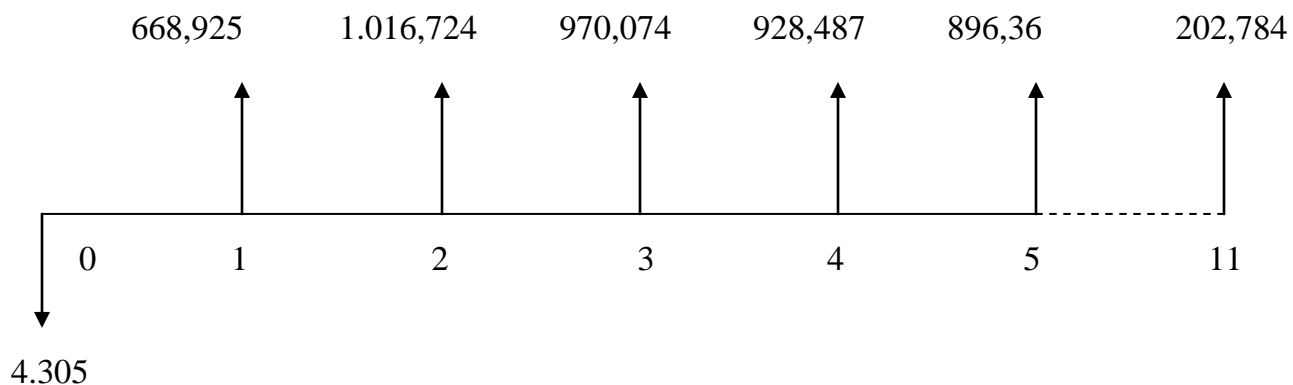
Bảng 8: Báo cáo ngân lưu

Đơn vị: triệu đồng

Chỉ tiêu	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5
Doanh thu	0	1.511,73	1.889,206	1.889,206	1.889,206	1.889,206
Thay đổi khoản phải thu	0	0	0	0	0	0
Thanh lý tài sản						
Dòng ngân lưu vào	0	1.511,73	1.889,206	1.889,206	1.889,206	1.889,206
Chi phí đầu tư	4.305					
Chi phí hoạt động		812,57	812,57	812,57	812,57	812,57
Thay đổi khoản phải trả		0	0	0	0	0
Thay đổi quỹ tiền mặt		30,235	7,55	0	0	0
Thuế		0	52,362	106,561	148,148	180,276
Dòng ngân lưu ra	4.305	842,805	872,482	919,132	960,718	992,846
Net Cash Flow	-4.305	668,925	1.016,724	970,074	928,487	896,36

### 5.5. Đánh giá hiệu quả tài chính của dự án:

➤ Dòng tiền NCF:



➤ *NPV*:

$$\begin{aligned} NPV = & [ 668,925*(1 + 9,25\%)^{-1} + 1.016,724*(1 + 9,25\%)^{-2} \\ & + 970,074*(1 + 9,25\%)^{-3} + 928,487*(1 + 9,25\%)^{-4} + 896,36*(1 + 9,25\%)^{-5} \\ & + \dots + 202,784*(1 + 9,25\%)^{-11} ] - 4.305 = 1.350,049348 \text{ triệu đồng.} \end{aligned}$$

Dự án có  $NPV > 0$  nên quyết định đầu tư

➤ *IRR*:

Với  $i_1 = 15\%$

$$\begin{aligned} \Rightarrow NPV_1 = & [ 668,925*(1 + 15\%)^{-1} + 1.016,724*(1 + 15\%)^{-2} \\ & + 970,074*(1 + 15\%)^{-3} + 928,487*(1 + 15\%)^{-4} + 896,36*(1 + 15\%)^{-5} \\ & + \dots + 202,784*(1 + 15\%)^{-11} ] - 4.305 = 142,116324 \text{ triệu đồng.} \end{aligned}$$

Với  $i_2 = 17\%$

$$\begin{aligned} \Rightarrow NPV_2 = & [ 668,925*(1 + 17\%)^{-1} + 1.016,724*(1 + 17\%)^{-2} \\ & + 970,074*(1 + 17\%)^{-3} + 928,487*(1 + 17\%)^{-4} + 896,36*(1 + 17\%)^{-5} \\ & + \dots + 202,784*(1 + 17\%)^{-11} ] - 4.305 = -184,577975 \text{ triệu đồng.} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} IRR = & 15\% + (17\% - 15\%)*142.116.324 / (142.116.324 + | -184.577.975 | ) = 0,16 \\ \Rightarrow & 16\% \end{aligned}$$

Ta thấy  $IRR$  của dự án = 16% lớn hơn lãi suất chiết khấu (9,25%)  $\Rightarrow$  nên đầu tư vào dự án.

➤ *DPP:*

*Bảng 9: Thời gian hoàn vốn*

Đơn vị: đồng

Mốc	Số tiền	Hệ số chiết khấu (1+i)	P	P tích lũy
0	-4.305.000.000	0	-4.305.000.000	-4.305.000.000
1	618.755.625	0,941	582.249.043	-3.722.750.957
2	940.469.582	0,886	833.256.050	-2.889.494.907
3	897.318.606	0,834	748.363.717	-2.141.131.190
4	858.850.711	0,785	674.197.808	-1.466.933.382
5	829.132.601	0,739	612.728.992	-854.204.389
6	809.445.582	0,654	529.377.411	-324.826.979
7	794.680.318	0,616	489.523.076	164.696.097
8	794.680.318	0,579	460.119.904	624.816.002
9	794.680.319	0,545	433.100.774	1.057.916.775
10	794.680.319	0,513	407.671.004	1.465.587.779

$$T = 6 + 324.826.79/489.523.076 = 6,66 \text{ năm}$$

## Chương 6: ĐÁNH GIÁ TÍNH KHẢ THI VÀ TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN

### 6.1. Đánh giá tính khả thi:

Bảng 10: Bảng tổng hợp các chỉ tiêu tài chính

Chỉ tiêu	Lạm phát 7,5%
NPV	1.350.049.348
IRR	16%
T	6,66 năm

Rõ ràng, ta nhận thấy các chỉ tiêu NPV=1.350.049.348 lớn hơn 0, chỉ tiêu IRR =16% lớn hơn lãi suất chiết khấu 9.25%, chỉ tiêu T= 6,66 năm nhỏ hơn vòng đời dự án (10 năm). Ngoài ra, khi phân tích kinh tế - xã hội thì dự án có lợi ích rất lớn. Do vậy, dự án là hoàn toàn khả thi và nên được thực hiện ngay.

### 6.2. Tiến độ thực hiện:

#### BẢNG CÔNG VIỆC

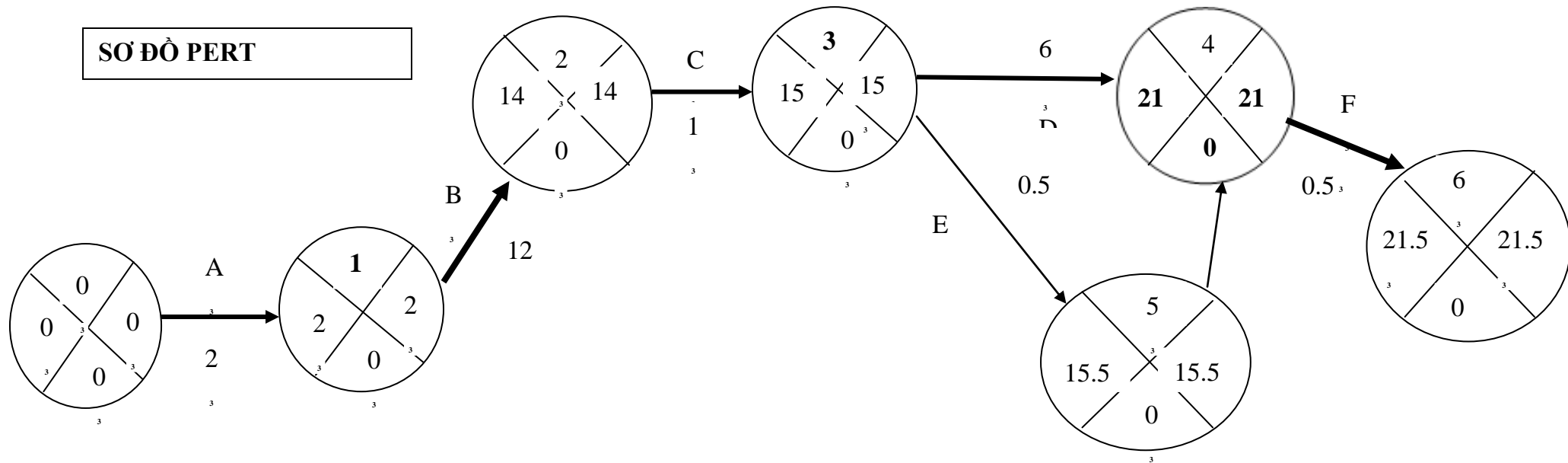
CV	Tên CV	Thời gian (tháng)	Trình tự
A	Lập dự án	2	Bắt đầu ngay
B	Trình dự án cho sở Kế hoạch đầu tư	12	Sau A
C	Đấu thầu công trình dự án.	1	Sau B
D	Xây dựng lắp đặt dự án.	6	Sau C
E	Tuyển nhân viên cho dự án.	0.5	Sau C
F	Khánh thành	0.5	Sau D,E

## BIỂU ĐỒ GANTT

Tháng Công việc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
Lập dự án (A)	→																						
Trình dự án cho sở Kế hoạch đầu tư (B)			→																				
Đấu thầu công trình dự án.(C)															→								
Xây dựng lắp đặt dự án.(D)																→							
Tuyển nhân viên cho dự án.(E)																→							
Khánh thành dự án.(F)																						→	



**SƠ ĐỒ PERT**



NHẬN XÉT: Dựa vào sơ đồ Gantt trên, ta thấy tổng thời gian thực hiện dự án là 21.5 tháng, công việc E được trễ hạn, thời gian trễ hạn là 5.5 tháng. Các công việc A, B, C, D và F là những công việc quan trọng và không được trễ hạn.

## Chương 7: KẾT LUẬN

Dự án giàn thép đỡ xe đang là một trong những dự án được quan tâm hàng đầu tại thành phố Hồ Chí Minh hiện nay. Dự án đi vào vận hành sẽ góp phần giải phóng giao thông tĩnh, giúp giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông trước mắt, đem lại diện mạo mới cho thành phố. Bên cạnh những lợi ích to lớn về kinh tế - môi trường – xã hội, dự án cũng hứa hẹn một mức sinh lời lớn cho nhà đầu tư. Với lại, tại thành phố Hồ Chí Minh hiện nay chưa có một dự án tương tự nào được triển khai. Khi tham gia vào dự án các nhà đầu tư sẽ có lợi thế của người tiên phong. Bên cạnh đó, chính quyền thành phố đang có chính sách ưu đãi hỗ trợ rất nhiều cho dự án này như hỗ trợ về vốn vay, mặt bằng xây dựng... nên dự án này hoàn toàn khả thi và sẽ mang lại một mức lợi nhuận lớn cho nhà đầu tư.

### **Tài liệu tham khảo:**

- Slide bài giảng Quản trị dự án đầu tư Th.s Lâm Tường Thoại
- Sách Quản trị dự án đầu tư TS. Nguyễn Xuân Thủy, Th.s Trần Việt Hoa, Th.s Nguyễn Việt Ánh
- [www.thesaigontimes.vn](http://www.thesaigontimes.vn)
- [www.mt.gov.vn](http://www.mt.gov.vn)
- [www.hochiminhcity.gov.vn](http://www.hochiminhcity.gov.vn)
- [www.dpi.hochiminhcity.gov.vn](http://www.dpi.hochiminhcity.gov.vn)