

CÔNG TY CỔ PHẦN

THUYẾT MINH DỰ ÁN



TRUNG TÂM ĐĂNG KIỂM XE CƠ GIỚI

Địa điểm:
 , Tỉnh Điện Biên

CÔNG TY CỔ PHẦN



DỰ ÁN

TRUNG TÂM ĐĂNG KIỂM XE CƠ GIỚI

Địa điểm: Tỉnh Điện Biên

MỤC LỤC

MỤC LỤC.....	2
CHƯƠNG I. MỞ ĐẦU	6
I. GIỚI THIỆU VỀ CHỦ ĐẦU TƯ	6
II. MÔ TẢ SƠ BỘ THÔNG TIN DỰ ÁN	6
III. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ	7
IV. CÁC CĂN CỨ PHÁP LÝ.....	8
V. MỤC TIÊU XÂY DỰNG DỰ ÁN	9
5.1. Mục tiêu chung.....	9
5.2. Mục tiêu cụ thể.....	10
CHƯƠNG II. ĐỊA ĐIỂM VÀ QUY MÔ THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	12
I. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ XÃ HỘI VÙNG THỰC HIỆN DỰ ÁN	12
1.1. Điều kiện tự nhiên vùng thực hiện dự án.....	12
1.2. Điều kiện kinh tế - xã hội vùng thực hiện dự án.....	15
II. ĐÁNH GIÁ NHU CẦU THỊ TRƯỜNG.....	16
2.1. Tổng quan hệ thống GTVT Việt Nam	16
2.2. Mục tiêu phát triển ngành GTVT	18
2.3. Phân tích lượng xe cơ giới đường bộ– Hiện trạng và xu hướng phát triển .	19
2.4. Đăng kiểm Việt Nam - Hiện trạng và xu hướng phát triển.....	20
III. QUY MÔ CỦA DỰ ÁN	22
3.1. Các hạng mục xây dựng của dự án	22
3.2. Bảng tính chi phí phân bổ cho các hạng mục đầu tư	24
IV. ĐỊA ĐIỂM, HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG	28
4.1. Địa điểm xây dựng	28

4.2. Hình thức đầu tư.....	28
V. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ĐẦU VÀO	28
5.1. Nhu cầu sử dụng đất.....	28
5.2. Phân tích đánh giá các yếu tố đầu vào đáp ứng nhu cầu của dự án.....	28
CHƯƠNG III. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT CÔNG NGHỆ.....	28
I. PHÂN TÍCH QUI MÔ, DIỆN TÍCH XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH.....	28
II. PHÂN TÍCH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT, CÔNG NGHỆ.....	28
CHƯƠNG IV. CÁC PHƯƠNG ÁN THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	32
I. PHƯƠNG ÁN GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG, TÁI ĐỊNH CƯ VÀ HỖ TRỢ XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG.....	32
1.1. Chuẩn bị mặt bằng.....	32
1.2. Phương án tổng thể bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư:.....	32
1.3. Phương án hỗ trợ xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật.....	32
II. PHƯƠNG ÁN KIẾN TRÚC VÀ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH.....	32
2.1. Các phương án xây dựng công trình.....	32
2.2. Các phương án kiến trúc.....	33
III. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN.....	34
3.1. Phương án tổ chức thực hiện.....	34
3.2. Phân đoạn thực hiện và tiến độ thực hiện, hình thức quản lý.....	35
CHƯƠNG V. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG.....	37
I. GIỚI THIỆU CHUNG.....	37
II. CÁC QUY ĐỊNH VÀ CÁC HƯỚNG DẪN VỀ MÔI TRƯỜNG.....	37
III. SỰ PHÙ HỢP ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	38
IV. NHẬN DẠNG, DỰ BÁO CÁC TÁC ĐỘNG CHÍNH CỦA DỰ ÁN ĐỐI VỚI MÔI TRƯỜNG.....	39

4.1. Giai đoạn thi công xây dựng công trình.....	39
4.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng.....	41
V. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN VỀ QUY MÔ, CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT	43
VI. BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU MÔI TRƯỜNG	43
6.1. Giai đoạn xây dựng dự án	43
6.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng.....	44
VII. KẾT LUẬN	47
CHƯƠNG VI. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ – NGUỒN VỐN THỰC HIỆN VÀ HIỆU QUẢ CỦA DỰ ÁN	48
I. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ VÀ NGUỒN VỐN.	48
II. HIỆU QUẢ VỀ MẶT KINH TẾ VÀ XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN.....	50
2.1. Nguồn vốn dự kiến đầu tư của dự án.	50
2.2. Dự kiến nguồn doanh thu và công suất thiết kế của dự án:	51
2.3. Các chi phí đầu vào của dự án:	51
2.4. Phương án vay.....	52
2.5. Các thông số tài chính của dự án	52
KẾT LUẬN	55
I. KẾT LUẬN.....	55
II. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ.	55
PHỤ LỤC: CÁC BẢNG TÍNH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH.....	56
Phụ lục 1: Tổng mức, cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án	56
Phụ lục 2: Bảng tính khấu hao hàng năm.....	57
Phụ lục 3: Bảng tính doanh thu và dòng tiền hàng năm.	58
Phụ lục 4: Bảng Kế hoạch trả nợ hàng năm.....	59
Phụ lục 5: Bảng mức trả nợ hàng năm theo dự án.....	60

Phụ lục 6: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn giản đơn.....	61
Phụ lục 7: Bảng Phân tích khả năng hoàn vốn có chiết khấu.	62
Phụ lục 8: Bảng Tính toán phân tích hiện giá thuần (NPV).	63
Phụ lục 9: Bảng Phân tích theo tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR).	64

CHƯƠNG I. MỞ ĐẦU

I. GIỚI THIỆU VỀ CHỦ ĐẦU TƯ

Tên doanh nghiệp/tổ chức: **CÔNG TY CỔ**

Thông tin về người đại diện theo pháp luật của doanh nghiệp/tổ chức đăng ký đầu tư, gồm:

II. MÔ TẢ SƠ BỘ THÔNG TIN DỰ ÁN

Tên dự án:

“Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

Địa điểm thực hiện dự án:, **Tỉnh Điện Biên.**

Diện tích đất, mặt nước, mặt bằng dự kiến sử dụng: **5.000,0 m².**

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

Tổng mức đầu tư của dự án: **15.100.290.000 đồng.**

(Mười lăm tỷ, một trăm triệu, hai trăm chín mươi nghìn đồng)

Trong đó:

- + Vốn tự có (20%) : 3.020.058.000 đồng.
- + Vốn vay - huy động (80%) : 12.080.232.000 đồng.

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

Dịch vụ kiểm định xe tải trọng >= 2 tấn

Từ xe đến 8 chỗ ngồi	9.240	Xe
Từ xe đến 16 chỗ ngồi	7.980	Xe
Từ xe tải < 2 tấn	8.820	Xe

Dịch vụ kiểm định xe tải trọng <= 13 tấn

Từ xe đến 24 chỗ ngồi	3.024	Xe
Từ xe đến 40 chỗ ngồi	3.528	Xe
Từ xe tải trên 2 tấn đến 7 tấn	5.040	Xe
Từ xe tải trên 7 tấn đến 13 tấn	1.260	Xe

Phí đăng kiểm từ cầu nâng

Xe nâng tải trọng từ 1-3 tấn	1.260	Xe
------------------------------	-------	----

Xe nâng tải trọng từ trên 3 tấn đến 7,5 tấn	1.512	Xe
Xe nâng tải trên 7,5 tấn đến 15 tấn	504	Xe
Xe nâng người không phân biệt tải trọng nâng	588	Xe

III. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

Khi các phương tiện cơ giới ngày càng phát triển mạnh về số lượng thì những nguy cơ về tai nạn, ô nhiễm môi trường ... cũng ngày một tăng theo. Để ngăn chặn và giảm thiểu những rủi ro trong lưu thông cho phương tiện, đảm bảo an toàn cho xã hội và môi trường sống..., con người đã đặt ra và xã hội hóa những tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện khi tham gia vào hệ thống giao thông đường bộ, việc xã hội hóa các tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện thể hiện tính nhân sinh sâu sắc và gắn liền với sự phát triển của xã hội.

Trên thế giới và cả Việt Nam hiện nay, kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ được xem như một hoạt động công ích không vì mục đích lợi nhuận. Tại Việt Nam, hoạt động kiểm định vẫn còn là một lĩnh vực hết sức mới mẻ đối với các cơ quan đơn vị ngoài hệ thống nhà nước, số lượng đơn vị tham gia còn hạn chế do chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn đặt ra.

Ở Việt Nam trước đây hoạt động kiểm soát chất lượng phương tiện xe cơ giới đường bộ do cơ quan Nhà nước quản lý tập trung. Đăng kiểm Việt Nam (VR) là cơ quan quản lý Nhà nước có chức năng tổ chức và thực hiện giám sát kỹ thuật, chứng nhận Chất lượng, An toàn cho các phương tiện và trang thiết bị giao thông vận tải bao gồm: tàu thủy, ô tô, phương tiện đường sắt, các sản phẩm công nghiệp và công trình biển. Hoạt động của đăng kiểm Việt Nam vì mục đích đảm bảo an toàn sinh mạng con người, tài sản và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường, không vì lợi nhuận.

Đến năm 2030 sẽ cơ bản hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải trong cả nước cũng như các hành lang giao thông đối ngoại. Chất lượng vận tải đảm bảo đạt tiêu chuẩn quốc tế: êmthuận, nhanh chóng, an toàn và kết nối hợp lý giữa các phương thức vận tải, nhất là các điểmchuyển tải hành khách đường dài với vận tải hành khách tại các đô thị. Cơ bản hoàn thành xây dựng các tuyến đường bộ, đường sắt cao tốc Bắc – Nam. Hệ thốngđường bộ, đường sắt Việt Nam đồng bộ

với tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối thuận lợi với hệ thống đường bộ ASEAN, Tiểu vùng Mê Công mở rộng và đường sắt xuyên Á. Phát triển giao thông đô thị theo quan điểm: “Nhìn xa, hướng tới văn minh, hiện đại; nhanh chóng thu hẹp khoảng cách so với thủ đô của các nước khác”. Từng bước xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn tại các đô thị loại I. Phát triển vận tải hành khách có khối lượng lớn đi trên cao và đi ngầm tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo tỷ lệ vận tải hành khách công cộng tại hai thành phố này đạt 50 ÷ 55%. (Nguồn: Quyết định 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/03/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030)

Từ những thực tế trên, chúng tôi đã lên kế hoạch thực hiện dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” tại, Tỉnh Điện Biên nhằm phát huy được tiềm năng thể mạnh của mình, đồng thời góp phần phát triển hệ thống hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật thiết yếu để đảm bảo phục vụ cho ngành dịch vụ vận tải của tỉnh Điện Biên.

IV. CÁC CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 6 năm 2014 của Quốc hội;
- Luật Xây dựng số 62/2020/QH11 ngày 17 tháng 06 năm 2020 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 06 năm 2014 của Quốc hội;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày ngày 17 tháng 11 năm 2020 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 06 năm 2020 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 06 năm 2020 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- Văn bản hợp nhất 14/VBHN-VPQH năm 2014 hợp nhất Luật thuế thu nhập doanh nghiệp do văn phòng quốc hội ban hành;
- Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 03 năm 2021 Quy định chi

tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;

- Nghị định số 148/2020/NĐ-CP ngày 18 tháng 12 năm 2020 về sửa đổi bổ sung một số nghị định quy định chi tiết thi hành luật đất đai;
- Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21 tháng 5 năm 2021 quy định về đánh giá sơ bộ tác động môi trường;
- Hướng dẫn thi hành nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2013 của chính phủ quy định và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp;
- Thông tư số 01/2021/TT-BXD ngày 19 tháng 05 năm 2021 của Bộ Xây dựng ban hành QCVN 01:2021/BXD quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng;
- Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng quy định tại Phụ lục VIII, của thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng ban hành định mức xây dựng;
- Quyết định 610/QĐ-BXD của Bộ xây dựng ngày 13 tháng 7 năm 2022 về Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2021.

V. MỤC TIÊU XÂY DỰNG DỰ ÁN

5.1. Mục tiêu chung

- Phát triển dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” chuyên nghiệp, chất lượng, hiện đại, Chủ động trong việc kiểm định xe cơ giới, phương tiện kỹ thuật phục vụ cho nhu cầu đi lại của người dân.
- Phân tán lượng phương tiện xe cơ giới và phương tiện kỹ thuật khi đến kỳ kiểm định, giải phóng nhanh lượng phương tiện trong hoạt động kiểm định tránh được tình trạng ùn tắc trong giao thông khi phương tiện tập trung quá đông tại một địa điểm.
- Góp phần giảm thiểu tai nạn trong quá trình vận hành và khai thác phương tiện xe cơ giới, phương tiện kỹ thuật phục vụ bay trong khu vực hoạt

động bay và bảo vệ môi trường.

– Khai thác có hiệu quả hơn tiềm năng về: đất đai, lao động và sinh thái của khu vực tỉnh Điện Biên.

– Dự án khi đi vào hoạt động sẽ góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng kinh tế, đẩy nhanh tiến trình công nghiệp hoá - hiện đại hoá và hội nhập nền kinh tế của địa phương, của tỉnh Điện Biên.

– Hơn nữa, dự án đi vào hoạt động tạo việc làm với thu nhập ổn định cho nhiều hộ gia đình, góp phần giải quyết tình trạng thất nghiệp và lành mạnh hoá môi trường xã hội tại vùng thực hiện dự án.

5.2. Mục tiêu cụ thể

– Chủ động trong việc kiểm định xe của đơn vị, giải phóng xe nhanh nhất, đáp ứng kịp thời cho hoạt động kinh doanh và hỗ trợ tốt cho dịch vụ mua bán xe ô tô.

– Xây dựng được lực lượng kiểm định viên chuyên biệt, đặc thù để kiểm định an toàn kỹ thuật và môi trường trong khu vực.

– Kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa và chịu trách nhiệm duy trì độ chính xác của trang thiết bị kiểm định theo quy định giữa các kỳ kiểm tra, đánh giá.

– Niêm yết công khai tại phòng chờ làm thủ tục kiểm định các nội dung: Quy trình, quy định, phí, lệ phí, thời gian kiểm định trong ngày và số điện thoại đường dây nóng.

– Thông báo công khai việc đình chỉ và thời gian bị đình chỉ hoặc dừng kiểm định tại trụ sở trung tâm.

– Tham gia giám định sự cố, tai nạn giao thông liên quan đến an toàn kỹ thuật xe cơ giới theo yêu cầu của các cơ quan chức năng, xác định nguyên nhân và thực hiện các biện pháp phòng ngừa.

– Thực hiện các hoạt động dịch vụ tư vấn khác theo quy định; triển khai các đề tài nghiên cứu khoa học và tham gia các hoạt động liên quan khác khi có yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước.

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

Dịch vụ kiểm định xe tải trọng ≥ 2 tấn

Từ xe đến 8 chỗ ngồi	9.240	Xe
Từ xe đến 16 chỗ ngồi	7.980	Xe
Từ xe tải < 2 tấn	8.820	Xe
Dịch vụ kiểm định xe tải trọng <= 13 tấn		
Từ xe đến 24 chỗ ngồi	3.024	Xe
Từ xe đến 40 chỗ ngồi	3.528	Xe
Từ xe tải trên 2 tấn đến 7 tấn	5.040	Xe
Từ xe tải trên 7 tấn đến 13 tấn	1.260	Xe
Phí đăng kiểm từ cầu nâng		
Xe nâng tải trọng từ 1-3 tấn	1.260	Xe
Xe nâng tải trọng từ trên 3 tấn đến 7,5 tấn	1.512	Xe
Xe nâng tải trên 7,5 tấn đến 15 tấn	504	Xe
Xe nâng người không phân biệt tải trọng nâng	588	Xe

- Mô hình dự án hàng năm cung cấp ra cho thị trường sản phẩm đạt tiêu chuẩn và chất lượng khác biệt ra thị trường.
- Giải quyết công ăn việc làm cho một bộ phận người dân địa phương, nâng cao cuộc sống cho người dân.
- Góp phần phát triển kinh tế xã hội của người dân trên địa bàn và tỉnh Điện Biên nói chung.

Tỉnh nằm cách thủ đô Hà Nội 504 km về phía Tây, giáp tỉnh Sơn La về phía Đông và Đông Bắc, giáp tỉnh Lai Châu về phía Bắc, giáp tỉnh Vân Nam của Trung Quốc về phía Tây Bắc, giáp các tỉnh Phongsali và Luang Prabang của Lào về phía Tây và Tây Nam.

Điện Biên là tỉnh duy nhất có chung đường biên giới với 2 quốc gia Lào và Trung Quốc dài hơn 400 km với đường biên giới tiếp giáp với Lào là 360 km và đường biên giới tiếp giáp với Trung Quốc là 40,86 km.

Các điểm cực:

Điểm cực Bắc tại xã Sen Thượng, huyện Mường Nhé.

Điểm cực Tây tại bản A Pa Chải, xã Sín Thầu, huyện Mường Nhé.

Điểm cực Đông tại xã Ta Ma, huyện Tuần Giáo.

Điểm cực Nam tại xã Mường Lói, huyện Điện Biên.

Địa hình

Điện Biên có địa hình phức tạp, chủ yếu là đồi núi dốc, hiểm trở và chia cắt mạnh, được cấu tạo bởi những dãy núi chạy dài theo hướng Tây Bắc - Đông Nam với độ cao biến đổi từ 200 m đến hơn 1.800 m. Địa hình thấp dần từ Bắc xuống Nam và nghiêng dần từ Tây sang Đông. Ở phía Bắc có các điểm cao 1.085 m, 1.162 m và 1.856 m (thuộc huyện Mường Nhé), cao nhất là đỉnh Pu Đen Đình (1.886 m). Ở phía Tây có các điểm cao 1.127 m, 1.649 m, 1.860 m và dãy điểm cao Mường Phăng kéo xuống Tuần Giáo. Xen lẫn với các dãy núi cao là những thung lũng, sông suối nhỏ hẹp và dốc phân bố khắp nơi trong cả tỉnh. Trong đó, cánh đồng Mường Thanh được tạo thành từ thung lũng Mường Thanh[13] rộng hơn 150 km², là cánh đồng lớn và nổi tiếng nhất của tỉnh Điện Biên và cả khu vực Tây Bắc.

Địa chất

Điện Biên có lịch sử phát triển địa chất lâu dài và cấu trúc kiến tạo phức tạp. Sau pha ổn định về địa chất kiến tạo tương đối vào thế Pliocen và kỷ Đệ Tứ, địa hình núi phân cách được thiết lập. Do nâng cao các dòng chảy diễn ra quá trình đào xẻ lòng làm cho các thung lũng sông ngày càng sâu với các sườn dốc từ 300–400 m và các vách dốc đứng, nhiều thác ghềnh.

Thổ nhưỡng

Đất đai ở Điện Biên phần lớn thuộc nhóm đất đỏ vàng (629.806,26 ha), nhóm đất đen, cùng với một diện tích lớn đất phù sa (12.622,13 ha) nằm tại vùng thung lũng Mường Thanh.

Khí hậu

Điện Biên có khí hậu nhiệt đới gió mùa núi cao, mùa đông tương đối lạnh và ít mưa nhưng kết thúc khá sớm và không có hiện tượng thời tiết mưa phùn và mờ ẩm như các tỉnh, thành ở phía đông dãy Hoàng Liên Sơn; mùa hạ nóng, mưa nhiều với các đặc tính diễn biến thất thường; chịu ảnh hưởng của gió tây khô và nóng. Nét đặc trưng khí hậu ở tỉnh là sự phân hóa đa dạng theo dạng địa hình và theo mùa. Điện Biên cũng là tỉnh có biên độ nhiệt trung bình ngày và đêm cao nhất cả nước.

Nhiệt độ trung bình hàng năm từ 21 °C đến 23 °C, nhiệt độ trung bình thấp nhất thường vào tháng 12 đến tháng 2 năm sau (từ 14 °C đến 18 °C). Các tháng có nhiệt độ trung bình cao nhất từ tháng 4 đến tháng 9 (25 °C) chỉ xảy ra các khu vực có độ cao thấp hơn 500 m. Nhiệt độ trung bình năm có xu hướng tăng dần qua các thập niên. Lượng mưa hàng năm trung bình từ 1350 mm đến 2200 mm phân bố không đều giữa các địa phương và bị giảm sút mạnh về tổng lượng mưa hàng năm từ những thập niên 70 - 80 trở lại đây, thường tập trung theo mùa bắt đầu từ tháng 5 và kết thúc vào tháng 9 sớm hơn các tỉnh có vĩ độ thấp, mùa khô kéo dài từ tháng 10 đến tháng 4 năm sau. Độ ẩm trung bình hàng năm từ 77 đến 90%. Điện Biên có nhiều nắng, khoảng từ 1850 đến 2150 giờ/năm và từ 115 đến 215 giờ/tháng. Các tháng có giờ nắng thấp là tháng 6 và tháng 7; các tháng có giờ nắng cao thường là các tháng 3, 4, 8 và tháng 9.

Chế độ nhiệt ở Điện Biên phản ánh rõ nét mối quan hệ giữa hoàn lưu khí quyển và điều kiện địa hình. Do vị trí nằm khuất sau dãy núi Hoàng Liên Sơn nên không khí lạnh của khối khí lạnh di chuyển đến đây phải đi theo thung lũng sông Đà ngược lên, trên đường di chuyển khối khí này bớt lạnh đi, vì vậy chế độ nhiệt mùa đông của Điện Biên ấm và khô hơn so với Đông Bắc. Tuy nhiên do địa hình tương đối kín nên mỗi khi có đợt lạnh tràn về với cường độ mạnh thì không khí lạnh được giữ lại khá lâu, tạo nên đợt lạnh kéo dài nhiều ngày.[16]

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

Kinh tế

Ước tính quý III và 9 tháng năm 2022 của tỉnh Điện Biên. Theo thông báo, GRDP tỉnh Điện Biên ước 9 tháng đầu năm 2022 theo giá so sánh năm 2010 tăng 10,61% so với cùng kỳ năm trước, xếp thứ 12/63 tỉnh, thành phố; xếp thứ 3/14 tỉnh trung du miền núi phía bắc.

Tốc độ phát triển tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh Điện Biên trong quý III, 9 tháng đầu năm 2022 cụ thể như sau:

Đơn vị tính: %

	6 tháng đầu năm 2022 (sơ bộ)	Quý III năm 2022 (ước tính)	9 tháng năm 2022 (ước tính)
GRDP	109.64	112.58	110.61
1. Khu vực Nông, Lâm nghiệp và Thủy sản	104.96	105.96	105.18
2. Khu vực Công nghiệp và Xây dựng	118.21	116.44	117.59
<i>Trong đó: Công nghiệp</i>	<i>122.62</i>	<i>122.41</i>	<i>122.55</i>
3. Khu vực Dịch vụ	108.15	112.44	109.66
4. Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	111.92	112.18	112.01

Dân cư

Tính đến ngày 1 tháng 4 năm 2019, dân số của tỉnh Điện Biên là 598.856 người với mật độ dân số là 63 người/km². Trong đó, dân số nam là 303.436 người và dân số nữ là 295.420 người; dân số thành thị đạt 85,779 người, chiếm 14,3% dân số toàn tỉnh và dân số nông thôn đạt 513.077 người, chiếm 85,7% dân số toàn tỉnh. Tỷ lệ tăng tự nhiên dân số của Điện Biên từ năm 2009 đến năm 2019 là 2 %. Điện Biên có 134.273 hộ gia đình với 24.646 hộ ở thành thị và 109.627 hộ ở nông thôn.

II. ĐÁNH GIÁ NHU CẦU THỊ TRƯỜNG

2.1. Tổng quan hệ thống GTVT Việt Nam

Việt Nam có một hệ thống GTVT với đầy đủ các phương thức vận tải: đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không.

a) Đường bộ:

Tổng chiều dài đường bộ nước ta hiện có trên 258.200 km, trong đó, quốc lộ và cao tốc 18,744 km, chiếm 7,26%; đường tỉnh 23.520 km, chiếm 9,11%; đường huyện 49.823 km, chiếm 19,30%; đường xã 151.187 km, chiếm 58,55%; đường đô thị 8.492 km, chiếm 3,29% và đường chuyên dùng 6.434 km, chiếm 2,49%.

Hiện có 104 tuyến quốc lộ, 5 đoạn tuyến cao tốc và các tuyến đường do TW quản lý với tổng chiều dài 18.744 km; trong đó mặt đường BTN chiếm 62,97%, BTXM chiếm 2,67%, nhựa chiếm 31,7%, cấp phối và đá dăm chiếm 2,66%.

Về tiêu chuẩn kỹ thuật: đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao (cao tốc, cấp I, cấp II) chiếm tỷ trọng rất thấp chỉ đạt 7,51%. Tỷ lệ đường đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III, cấp IV chiếm 77,73%; còn lại đường có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (cấp V, cấp VI) chiếm tỷ lệ là 14,77%.

b) Đường sắt

Mạng đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài 3.143km trong đó 2.531km chính tuyến, 612km đường nhánh và đường ga bao gồm 3 loại khổ đường: 1000mm chiếm 85%, khổ đường 1435mm chiếm 6%, khổ đường lồng (1435mm & 1000mm) chiếm 9%. Mật độ đường sắt đạt 7,9 km/1000km².

Mạng lưới đường sắt phân bố theo 7 trục chính là: Hà Nội - Sài Gòn, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long.

Tiêu chuẩn kỹ thuật, kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu: Bình trắc diện còn nhiều đường cong bán kính nhỏ, độ dốc lớn (Tuyến Thống Nhất $i_{max} = 17\%$); cầu cống đã qua gần 100 năm khai thác, tải trọng nhỏ ($P = 14$ tấn trục); hầm bị phong hóa rò rỉ nước; tà vẹt nhiều chủng loại; thông tin - tín hiệu chạy tàu lạc hậu và chưa đồng bộ, hành lang an toàn giao thông đường sắt nhiều đoạn bị xâm hại nghiêm trọng, đường sắt giao cắt bằng với đường bộ và đường dân sinh có mật độ rất cao (tổng số có 1.464 đường ngang hợp pháp, trên 4.000 đường dân sinh tự mở).

c) Đường thủy nội địa

Hiện nay toàn quốc có khoảng 2.360 sông, kênh, với tổng chiều dài 41.900 Km, mật độ sông bình quân là 0,127 Km/Km²; 0,59Km/1.000 dân. Hiện nay mới khai thác vận tải được 15.500km (chiếm 36%) và đã đưa vào quản lý 8.353 km. Riêng ở khu vực ĐBSH và ĐBSCL mật độ là 0,2-0,4km/km², vào loại cao nhất so với các nước trên thế giới;

Cảng, bến: Hiện tại toàn quốc có 108 cảng, bến thủy nội địa, các cảng này nằm rải rác trên các sông kênh chính.

d) Đường biển

Với hơn 3.200 km bờ biển, Việt Nam có một tiềm năng về phát triển cảng biển. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện có 37 cảng biển, với 166 bến cảng, 350 cầu cảng, tổng chiều dài khoảng 45.000m cầu cảng, năng lực thông qua khoảng 350 – 370 triệu tấn/năm (sản lượng 2011 là 290 triệu tấn). Đã hình thành các cụm cảng, có cảng cho tàu có trọng tải lớn tới 100.000T, cảng chuyên container. Đang triển khai xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm và các cảng bến tại các khu vực khác.

Về luồng lạch ra vào cảng, gồm có 41 luồng đã được giao cho Bảo đảm An toàn Hàng hải VN quản lý theo các tiêu chuẩn báo hiệu hàng hải VN và quy tắc

báo hiệu hàng hải quốc tế IALA, còn có một số luồng do các ngành khác quản lý.

e) Hàng không

Hiện có 20 cảng hàng không đang hoạt động khai thác, trong đó: Cảng hàng không đáp ứng khai thác loại máy bay B747, B777: Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ; Cảng hàng không đáp ứng khai thác loại máy bay A321: Cát Bi, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Chu Lai, Phù Cát, Cam Ranh, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Tuy Hoà; Cảng hàng không đáp ứng khai thác loại máy bay ATR72, F70: Điện Biên, Pleiku, Côn Sơn, Cà Mau, Rạch Giá, Phú Quốc.

f) Giao thông đô thị: Trong thời gian vừa qua, tại các đô thị lớn hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị đã được đầu tư cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới, góp phần giảm ùn tắc giao thông, tạo ra những thay đổi đáng kể cảnh quan đô thị và đang dần hình thành mạng lưới giao thông theo quy hoạch.

g) Giao thông nông thôn

Tổng số đường giao thông nông thôn (chỉ tính đường huyện và đường xã) hiện nay là 195.840 km, chiếm 77,50% tổng số đường bộ ở nước ta. Các tuyến đường GTNT đã từng bước được cải tạo, nâng cấp bằng nguồn ngân sách địa phương, hỗ trợ từ ngân sách Trung ương, vốn ODA và đóng góp của nhân dân,...

2.2. Mục tiêu phát triển ngành GTVT

Tầm nhìn đến năm 2030

Đến năm 2030 sẽ cơ bản hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải trong cả nước cũng như các hành lang giao thông đối ngoại. Chất lượng vận tải đảm bảo đạt tiêu chuẩn quốc tế: êm thuận, nhanh chóng, an toàn và kết nối hợp lý giữa các phương thức vận tải, nhất là các điểm chuyển tải hành khách đường dài với vận tải hành khách tại các đô thị.

Cơ bản hoàn thành xây dựng các tuyến đường bộ, đường sắt cao tốc Bắc – Nam. Hệ thống đường bộ, đường sắt Việt Nam đồng bộ với tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối thuận lợi với hệ thống đường bộ ASEAN, Tiểu vùng Mê Công mở rộng và đường sắt xuyên Á.

Phát triển giao thông đô thị theo quan điểm: “Nhìn xa, hướng tới văn minh, hiện đại; nhanh chóng thu hẹp khoảng cách so với thủ đô của các nước khác”. Từng bước xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn tại các đô thị loại I. Phát triển vận tải hành khách có khối lượng lớn đi trên cao và đi ngầm tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo tỷ lệ vận tải hành khách công cộng tại hai thành phố này đạt $50 \div 55\%$.

(Nguồn: Quyết định 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/03/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030)

2.3. Phân tích lượng xe cơ giới đường bộ – Hiện trạng và xu hướng phát triển

Theo số liệu thống kê của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, hiện cả nước có 3,7 triệu ô tô và 57 triệu xe máy đã đăng ký, mỗi ngày lại có thêm 850 ô tô và 9.000 xe máy đăng ký mới.

Chất lượng phương tiện cơ giới đường bộ được cải thiện đáng kể đặc biệt là ô tô chở khách; tỷ lệ phương tiện có tuổi thọ dưới 12 năm đối với chủng loại ô tô chở khách tính đến hết năm 2011 chiếm 78%. Số lượng phương tiện cũ, nát giảm hẳn, nhiều phương tiện mới, hiện đại đã được thay thế trong đó có một số lượng không nhỏ xe trung và cao cấp. Phương tiện có trọng tải lớn (7-20T) chiếm 19-20%, loại trên 20T chiếm 0,55-0,6% tổng phương tiện vận tải hàng hóa.

Theo chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 trong quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/08/2009 của Thủ tướng chính phủ, mục tiêu phát triển phương tiện vận tải đến năm 2020, toàn quốc có khoảng 2,8 ÷ 3 triệu xe ô tô các loại, trong đó xe ô tô con chiếm 50%, xe khách chiếm 17% và xe tải chiếm 33%

2.4. Đăng kiểm Việt Nam - Hiện trạng và xu hướng phát triển

Khi các phương tiện cơ giới ngày càng phát triển mạnh về số lượng thì những nguy cơ về tai nạn, ô nhiễm môi trường ... cũng ngày một tăng theo. Để ngăn chặn và giảm thiểu những rủi ro trong lưu thông cho phương tiện, đảm bảo an toàn cho xã hội và môi trường sống..., con người đã đặt ra và xã hội hóa những tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện khi tham gia vào hệ thống giao thông đường bộ, việc xã hội hóa các tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện thể hiện tính nhân sinh sâu sắc và gắn liền với sự phát triển của xã hội.

Trên thế giới và cả Việt Nam hiện nay, kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ được xem như một hoạt động công ích không vì mục đích lợi nhuận. Tại Việt Nam, hoạt động kiểm định vẫn còn là một lĩnh vực hết sức mới mẻ đối với các cơ quan đơn vị ngoài hệ thống nhà nước, số lượng đơn vị tham gia còn hạn chế do chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn đặt ra.

Ở Việt Nam trước đây hoạt động kiểm soát chất lượng phương tiện xe cơ giới đường bộ do cơ quan Nhà nước quản lý tập trung. Đăng kiểm Việt Nam (VR) là cơ quan quản lý Nhà nước có chức năng tổ chức và thực hiện giám sát kỹ thuật, chứng nhận Chất lượng, An toàn cho các phương tiện và trang thiết bị giao thông vận tải bao gồm: tàu thủy, ô tô, phương tiện đường sắt, các sản phẩm công nghiệp và công trình biển. Hoạt động của đăng kiểm Việt Nam vì mục đích đảm bảo an toàn sinh mạng con người, tài sản và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường, không vì lợi nhuận.

Gần đây, để xã hội hóa hoạt động kiểm tra, kiểm soát chất lượng và an toàn phương tiện cơ giới đường bộ, Bộ giao thông vận tải đã có quyết định số 1658/QĐ – BGTVT ngày 16/05/2005 về việc phê duyệt đề án “Xã hội hóa công tác kiểm định xe cơ giới đang lưu hành” nhằm huy động tiềm năng và các nguồn lực của xã hội đầu tư cho hoạt động kiểm soát chất lượng phương tiện, giảm gánh nặng về ngân sách cho Nhà nước do việc tăng trưởng phương tiện trong xã hội, tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ phương tiện, phát huy vai trò làm chủ của người lao động và giám sát của nhà đầu tư trong hoạt động kiểm định.

Do hoạt động đăng kiểm mang nặng tích công ích, không vì mục tiêu lợi nhuận nên các đơn vị ngoài hệ thống Nhà nước không có tham gia vào hoạt động vận tải cũng ít quan tâm đến lĩnh vực này. Theo thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính đến ngày 25/9/2020, cả nước có tổng cộng 227 trung tâm, chi nhánh đăng kiểm với 429 dây chuyền kiểm định. Trong đó, chỉ tính riêng từ đầu năm 2020 đến nay, cả nước có 23 trung tâm đăng kiểm xe cơ giới được cấp giấy chứng nhận và đi vào hoạt động. Như vậy, trong 9 tháng năm 2020, trung bình mỗi tháng có thêm 2,5 trung tâm đăng kiểm mới ra đời, đưa vào hoạt động. Ngoài con số trên, hiện còn có 42 đơn vị đã đăng ký với Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc đầu tư xây dựng trung tâm đăng kiểm mới, đã được cấp mã số đơn vị đăng kiểm và đang trong thời gian xây dựng, hoàn thiện thủ tục đầu tư. Hiện, Hà Nội là địa phương có nhiều trung tâm đăng kiểm nhất cả nước với 27 đơn vị. Tiếp theo là TP Hồ Chí Minh với 17 đơn vị.

Để đáp ứng kịp cho nhu cầu đăng kiểm và kiểm soát an toàn kỹ thuật cho lượng xe sẽ phát triển này, Bộ giao thông vận tải đã quy hoạch phát triển mạng lưới các trung tâm đăng kiểm trên toàn quốc nhằm tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho các chủ phương tiện, tạo ra sự cạnh tranh lành mạnh, phát huy được vai trò làm chủ của người lao động và sự giám sát của nhà đầu tư trong hoạt động kiểm định.

III. QUY MÔ CỦA DỰ ÁN

3.1. Các hạng mục xây dựng của dự án

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

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

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT
I	Xây dựng	5.000,0	m²
1	Nhà bảo vệ	12,0	m ²
2	Trạm biến áp	5,0	m ²
3	Nhà đậu xe nhân viên	74,0	m ²
4	Văn phòng điều hành	72,0	m ²
5	Bể nước	12,0	m ²
6	Nhà ăn	108,0	m ²
7	Nhà vệ sinh công cộng	45,0	m ²
8	Nhà kiểm định xe	1.362,5	m ²
9	Bãi thử tải	320,0	m ²
10	Bãi đậu xe chờ kiểm định	511,0	m ²
11	Cây xanh cách ly	705,0	m ²
12	Giao thông nội bộ + phụ trợ	1.773,5	m ²
	Hệ thống tổng thể		
-	Hệ thống cấp nước		Hệ thống
-	Hệ thống cấp điện tổng thể		Hệ thống
-	Hệ thống thoát nước tổng thể		Hệ thống
-	Hệ thống PCCC		Hệ thống
II	Thiết bị		
1	Dụng cụ quản lý - điều hành		Trọn Bộ
2	Dây chuyền kiểm tra xe con		Trọn Bộ
3	Dây chuyền kiểm tra xe tải		Trọn Bộ

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT
4	Thiết bị quay bánh xe bằng động cơ điện (tiêu chuẩn Châu Âu)		Trọn Bộ
5	Máy phân tích khí xả (động cơ xăng, động cơ diesel)		Trọn Bộ
6	Dụng cụ kiểm tra khác		Trọn Bộ

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

(ĐVT: 1000 đồng)

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
I	Xây dựng	5.000,0	m²		5.528.015
1	Nhà bảo vệ	12,0	m ²	1.741	20.892
2	Trạm biến áp	5,0	m ²	1.130	5.650
3	Nhà đậu xe nhân viên	74,0	m ²	871	64.417
4	Văn phòng điều hành	72,0	m ²	4.594	330.768
5	Bể nước	12,0	m ²	950	11.400
6	Nhà ăn	108,0	m ²	1.741	188.028
7	Nhà vệ sinh công cộng	45,0	m ²	1.583	71.223
8	Nhà kiểm định xe	1.362,5	m ²	1.779	2.423.888
9	Bãi thử tải	320,0	m ²	450	144.000
10	Bãi đậu xe chờ kiểm định	511,0	m ²	450	229.950
11	Cây xanh cách ly	705,0	m ²	150	105.750

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
12	Giao thông nội bộ + phụ trợ	1.773,5	m ²	300	532.050
	Hệ thống tổng thể				
-	Hệ thống cấp nước		Hệ thống	400.000	400.000
-	Hệ thống cấp điện tổng thể		Hệ thống	475.000	475.000
-	Hệ thống thoát nước tổng thể		Hệ thống	300.000	300.000
-	Hệ thống PCCC		Hệ thống	225.000	225.000
II	Thiết bị				6.797.500
1	Dụng cụ quản lý - điều hành		Trọn Bộ	360.000	360.000
2	Dây chuyền kiểm tra xe con		Trọn Bộ	2.535.000	2.535.000
3	Dây chuyền kiểm tra xe tải		Trọn Bộ	2.408.250	2.408.250
4	Thiết bị quay bánh xe bằng động cơ điện (tiêu chuẩn Châu Âu)		Trọn Bộ	760.500	760.500
5	Máy phân tích khí xả (động cơ xăng, động cơ diesel)		Trọn Bộ	633.750	633.750
6	Dụng cụ kiểm tra khác		Trọn Bộ	100.000	100.000
III	Chi phí quản lý dự án		3,492	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%	430.413
IV	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng				989.528
1	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi		0,757	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%	93.304

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

TT	Nội dung	Diện tích	ĐVT	Đơn giá	Thành tiền sau VAT
2	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu khả thi		1,261	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%	155.425
3	Chi phí thiết kế kỹ thuật		1,780	GXDtt * ĐMTL%	98.399
4	Chi phí thiết kế bản vẽ thi công		1,068	GXDtt * ĐMTL%	59.039
5	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu tiền khả thi		0,098	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%	12.079
6	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi		0,281	(GXDtt+GTBtt) * ĐMTL%	34.635
7	Chi phí thẩm tra thiết kế xây dựng		0,290	GXDtt * ĐMTL%	16.031
8	Chi phí thẩm tra dự toán công trình		0,282	GXDtt * ĐMTL%	15.589
9	Chi phí giám sát thi công xây dựng		3,508	GXDtt * ĐMTL%	193.923
10	Chi phí giám sát lắp đặt thiết bị		1,147	GTBtt * ĐMTL%	77.967
11	Chi phí báo cáo đánh giá tác động môi trường		TT		233.137
V	Chi phí vốn lưu động		TT		635.773
VI	Chi phí dự phòng		5%		719.061
	Tổng cộng				15.100.290

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

Ghi chú: Dự toán sơ bộ tổng mức đầu tư được tính toán theo Quyết định 610/QĐ-BXD của Bộ xây dựng ngày 13 tháng 7 năm 2022 về Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2021, Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng và Phụ lục VIII về định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng của thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng ban hành định mức xây dựng.

IV. ĐỊA ĐIỂM, HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

4.1. Địa điểm xây dựng

Dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” được thực hiện tại, Tỉnh Điện Biên.

4.2. Hình thức đầu tư

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

V. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ĐẦU VÀO

5.1. Nhu cầu sử dụng đất

Bảng cơ cấu nhu cầu sử dụng đất

5.2. Phân tích đánh giá các yếu tố đầu vào đáp ứng nhu cầu của dự án

Các yếu tố đầu vào như nguyên vật liệu, vật tư xây dựng đều có bán tại địa phương và trong nước nên các yếu tố đầu vào phục vụ cho quá trình thực hiện là tương đối thuận lợi và đáp ứng kịp thời.

Đối với nguồn lao động phục vụ quá trình hoạt động sau này, dự kiến sử dụng nguồn lao động của gia đình và tại địa phương. Nên cơ bản thuận lợi cho quá trình thực hiện.

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

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

Bảng tổng hợp quy mô diện tích xây dựng công trình

II. PHÂN TÍCH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT, CÔNG NGHỆ

Do hoạt động kiểm định được thực hiện thống nhất trong toàn quốc và do Cục đăng kiểm Việt Nam quản lý, nên các tiêu chuẩn về thiết bị - công nghệ cũng do Cục đăng kiểm Việt Nam qui định. Do vậy, việc đầu tư thiết bị công

nghệ cũng thực hiện theo các qui chuẩn của ngành về hoạt động kiểm định nên không có nhiều lựa chọn trong hoạt động này.



Thiết bị kiểm định đảm bảo

- Kiểu loại các thiết bị kiểm tra bố trí trong dây chuyền kiểm định phải phù hợp với kiểu loại thiết bị đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt nhằm đảm bảo tính thống nhất trong mạng lưới Trung tâm kiểm định xe cơ giới trên toàn quốc.

- Trang bị cho một dây chuyền kiểm định tối thiểu phải có các thiết bị kiểm tra sau đây:

- + Thiết bị kiểm tra phanh (Brake Tester);
- + Thiết bị cân trọng lượng (Weighing device)
- + Thiết bị đo độ trượt ngang của bánh xe (Side Slip Tester);
- + Thiết bị phân tích khí xả (Exhaust Gas Analyser);

- + Thiết bị đo độ khói (Exhaust Smoke Opacimeter);
- + Thiết bị đo độ ồn phương tiện và âm lượng còi (Sound Level Meters);
- + Thiết bị kiểm tra đèn chiếu sáng phía trước (Headlamp Tester);
- + Thiết bị kiểm tra đồng hồ tốc độ (Speedometer Tester);
- + Thiết bị hỗ trợ kiểm tra gầm (Axle play detector);

+ Thiết bị nâng xe phục vụ cho việc kiểm tra khung gầm và các bộ phận bên dưới thân xe. Trường hợp không sử dụng thiết bị nâng thì có thể thay thế bằng hầm kiểm tra gầm ô tô. Kích thước cụ thể hầm kiểm tra được quy định như sau:

- . Hầm kiểm tra xe con (dài x rộng x sâu): 6000 x 600 x 1300 (mm);
- . Hầm kiểm tra xe tải (dài x rộng x sâu): 12000 x 750 x 1200 (mm);
- . Hầm kiểm tra tổng hợp (dài x rộng x sâu): 12000 x 650 x 1250 (mm).

. Vị trí của hầm phù hợp với thiết kế của dây chuyền kiểm tra, lối lên xuống phải thuận tiện và có lối thoát hiểm khi xảy ra sự cố. Trong hầm phải trang bị kích nâng để thay đổi khoảng cách giữa đăng kiểm viên và gầm xe nhằm tạo thuận lợi khi thao tác kiểm định. Sử dụng hầm tổng hợp trong trường hợp chỉ có một dây chuyền kiểm tra.



- + Thiết bị phát điện cung cấp cho các trang thiết bị kiểm định khi có sự cố về điện.

Dụng cụ kiểm tra

Dụng cụ kiểm tra cho mỗi một dây chuyền kiểm định tối thiểu như sau:

- + Dụng cụ kiểm tra độ rơ góc vô lăng lái;
- + Dụng cụ kiểm tra áp suất hơi lốp;
- + Dụng cụ kiểm tra chiều cao hoa lốp còn lại;
- + Đèn soi, đèn pin;
- + Búa chuyên dùng kiểm tra;
- + Thước đo các loại.

Yêu cầu kỹ thuật của từng thiết bị, dụng cụ kiểm tra sử dụng trong hoạt động kiểm định xe cơ giới phải theo đúng quy định, tiêu chuẩn hiện hành.

Thông tin lưu trữ

+ Mỗi một vị trí làm việc phải có 01 thiết bị để nhập, lưu trữ và truyền số liệu. Các thiết bị phải được nối mạng nội bộ để bảo đảm việc lưu trữ và truyền số liệu.

+ Máy chủ của Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới phải được nối mạng với máy chủ của cơ quan quản lý nhà nước về công tác kiểm định để thường xuyên truyền, báo cáo số liệu kiểm định.

+ Chương trình quản lý kiểm định sử dụng tại Trung tâm phải hoà mạng được với chương trình quản lý của cơ quan quản lý chuyên ngành.

Các thiết bị khác

- + Máy điện thoại;
- + Máy Fax;
- + Camera quan sát và chụp ảnh phương tiện vào kiểm định;
- + Máy photocopy.

CHƯƠNG IV. CÁC PHƯƠNG ÁN THỰC HIỆN DỰ ÁN

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

1.1. Chuẩn bị mặt bằng

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

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

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

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

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

II. PHƯƠNG ÁN KIẾN TRÚC VÀ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

2.1. Các phương án xây dựng công trình

TT	Nội dung	Diện tích	Tầng cao	ĐVT
I	Xây dựng	5.000,0		m²
1	Nhà bảo vệ	12,0	1	m ²
2	Trạm biến áp	5,0	1	m ²
3	Nhà đậu xe nhân viên	74,0	1	m ²
4	Văn phòng điều hành	72,0	1	m ²
5	Bể nước	12,0	-	m ²
6	Nhà ăn	108,0	1	m ²
7	Nhà vệ sinh công cộng	45,0	1	m ²
8	Nhà kiểm định xe	1.362,5	1	m ²
9	Bãi thử tải	320,0	-	m ²

TT	Nội dung	Diện tích	Tầng cao	ĐVT
10	Bãi đậu xe chờ kiểm định	511,0	-	m ²
11	Cây xanh cách ly	705,0	-	m ²
12	Giao thông nội bộ + phụ trợ	1.773,5	-	m ²
	<i>Hệ thống tổng thể</i>			
-	Hệ thống cấp nước			Hệ thống
-	Hệ thống cấp điện tổng thể			Hệ thống
-	Hệ thống thoát nước tổng thể			Hệ thống
-	Hệ thống PCCC			Hệ thống

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

2.2. Các phương án kiến trúc

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

1. Phương án tổ chức tổng mặt bằng.
2. Phương án kiến trúc đối với các hạng mục xây dựng.
3. Thiết kế các hạng mục hạ tầng.

Trên cơ sở hiện trạng khu vực dự án, thiết kế hệ thống hạ tầng kỹ thuật của dự án với các thông số như sau:

✓ Hệ thống giao thông

Xác định cấp đường, cấp tải trọng, điểm đầu nối để vạch tuyến và phương án kết cấu nền và mặt đường.

✓ Hệ thống cấp nước

Xác định nhu cầu dùng nước của dự án, xác định nguồn cấp nước sạch (hoặc trạm xử lý nước), chọn loại vật liệu, xác định các vị trí cấp nước để vạch tuyến cấp nước bên ngoài nhà, xác định phương án đi ống và kết cấu kèm theo.

✓ Hệ thống thoát nước

Tính toán lưu lượng thoát nước mặt của từng khu vực dự án, chọn tuyến thoát nước mặt của khu vực, xác định điểm đầu nổi. Thiết kế tuyến thu và thoát nước mặt, chọn vật liệu và các thông số hình học của tuyến.

✓ Hệ thống xử lý nước thải

Khi dự án đi vào hoạt động, chỉ có nước thải sinh hoạt, nước thải từ các khu sản xuất không đáng kể nên không cần tính đến phương án xử lý nước thải.

Xây dựng hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt, hệ thống xử lý nước thải trong sản xuất (nước từ việc xử lý giá thể, nước có chứa các hóa chất xử lý mẫu trong quá trình sản xuất).

✓ Hệ thống cấp điện

Tính toán nhu cầu sử dụng điện của dự án. Căn cứ vào nhu cầu sử dụng điện của từng tiểu khu để lựa chọn giải pháp thiết kế tuyến điện trung thế, điểm đặt trạm hạ thế. Chọn vật liệu sử dụng và phương án tuyến cấp điện hạ thế ngoài nhà. Ngoài ra dự án còn đầu tư thêm máy phát điện dự phòng.

III. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC THỰC HIỆN

3.1. Phương án tổ chức thực hiện

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

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

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

TT	Chức danh	Số lượng	Mức thu nhập bình quân/tháng	Tổng lương năm	Bảo hiểm 21,5%	Tổng/năm
1	Giám đốc	1	25.000	300.000	64.500	364.500
2	Phó giám đốc	2	20.000	480.000	103.200	583.200
3	Kế toán	1	12.000	144.000	30.960	174.960
4	Thủ quỹ	1	10.000	120.000	25.800	145.800
5	Nhân viên phụ trách hồ sơ	2	8.000	192.000	41.280	233.280
6	Nhân Viên CNTT	3	10.000	360.000	77.400	437.400
7	Phụ trách dây chuyền	5	10.000	600.000	129.000	729.000
8	Nhân viên đăng kiểm	25	8.000	2.400.000	516.000	2.916.000
	Cộng	40	383.000	4.596.000	988.140	5.584.140

3.2. Phân đoạn thực hiện và tiến độ thực hiện, hình thức quản lý

Thời gian hoạt động dự án: 50 năm kể từ ngày cấp Quyết định chủ trương đầu tư.

Tiến độ thực hiện: 24 tháng kể từ ngày cấp Quyết định chủ trương đầu tư, trong đó:

STT	Nội dung công việc	Thời gian
1	Quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư	Quý I/2023
2	Thủ tục phê duyệt đồ án quy hoạch xây dựng chi tiết tỷ lệ 1/500	Quý II/2023
3	Thủ tục phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường	Quý II/2023
4	Thủ tục giao đất, thuê đất và chuyển mục đích sử dụng đất	Quý III/2023
5	Thủ tục liên quan đến kết nối hạ tầng kỹ thuật	Quý IV/2023
6	Thẩm định, phê duyệt TKCS, Tổng mức đầu tư và phê duyệt TKKT	Quý IV/2023
7	Cấp phép xây dựng (đối với công trình phải cấp phép xây dựng theo quy định)	Quý I/2024

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

STT	Nội dung công việc	Thời gian
8	Thi công và đưa dự án vào khai thác, sử dụng	Quý II/2024 đến Quý I/2025

CHƯƠNG V. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG

I. GIỚI THIỆU CHUNG

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

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

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

- Luật Phòng cháy và chữa cháy số 40/2013/QH13 đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 22/11/2013;

- Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 29/06/2006;

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

- Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/08/2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật;

- Nghị định số 136/2020/NĐ-CP của Chính phủ : Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy;

- Nghị định số 80/2014/NĐ-CP ngày 06/08/2014 của Chính phủ về thoát nước và xử lý nước thải;

- Nghị định số 03/2015/NĐ-CP ngày 06/01/2015 của Chính phủ quy định về xác định thiệt hại đối với môi trường;

- Nghị định số 19/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;

- Nghị định số 40/2019/NĐ-CP ngày 13/05/2019 của Chính phủ quy định về Nghị định sửa đổi bổ sung một số điều của một số nghị định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật bảo vệ Môi trường;

Các tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng:

- TCVN 33:2006 - Cấp nước - Mạng lưới đường ống công trình - Tiêu chuẩn thiết kế;

- QCVN 01:2008/BXD - Quy hoạch xây dựng;

- TCVN 7957:2008 - Tiêu chuẩn Thiết kế thoát nước - Mạng lưới bên ngoài và công trình;

- QCVN 26:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn;

- QCVN 05:2013/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí xung quanh;

- Tiêu chuẩn vệ sinh lao động theo Quyết định số 3733/2002/QĐ-BYT ngày 10/10/2002 của Bộ Y tế về việc ban hành 21 tiêu chuẩn vệ sinh lao động, 05 nguyên tắc và 07 thông số vệ sinh lao động.

III. SỰ PHÙ HỢP ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN

Dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” được thực hiện tại Tỉnh Điện Biên.

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

4.1. Giai đoạn thi công xây dựng công trình

Tác động đến môi trường không khí:

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

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

Tác động của nước thải:

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

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

Tác động của chất thải rắn:

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

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

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

Tác động đến sức khỏe cộng đồng:

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

- Các chất gây ô nhiễm trong khí thải động cơ (Bụi, SO₂, CO, NO_x, THC,...), nếu hấp thụ trong thời gian dài, con người có thể bị những căn bệnh mãn tính như về mắt, hệ hô hấp, thần kinh và bệnh tim mạch, nhiều loại chất thải có trong khí thải nếu hấp thụ lâu ngày sẽ có khả năng gây bệnh ung thư;
- Tiếng ồn, độ rung do các phương tiện giao thông, xe ủi, máy đầm,...gây tác động hệ thần kinh, tim mạch và thính giác của cán bộ công nhân viên và người dân trong khu vực dự án;

- Các sự cố trong quá trình xây dựng như: tai nạn lao động, tai nạn giao thông, cháy nổ,... gây thiệt hại về con người, tài sản và môi trường.
- Tuy nhiên, những tác động có hại do hoạt động xây dựng diễn ra có tính chất tạm thời, mang tính cục bộ.

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

Tác động do bụi và khí thải:

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

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

Từ quá trình hoạt động:

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

Hoạt động của dự án luôn gắn liền với các hoạt động chuyên chở hàng hóa nhập, xuất kho và nguyên liệu. Đồng nghĩa với việc khi dự án đi vào hoạt động sẽ phát sinh ô nhiễm không khí từ các phương tiện xe chuyên chở vận tải chạy bằng dầu DO.

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

Đây là nguồn gây ô nhiễm di động nên lượng chất ô nhiễm này sẽ rải đều trên những đoạn đường mà xe đi qua, chất độc hại phát tán cục bộ. Xét riêng lẻ, tuy chúng không gây tác động rõ rệt đối với con người nhưng lượng khí thải này góp phần làm tăng tải lượng ô nhiễm cho môi trường xung quanh. Cho nên chủ dự án cũng sẽ áp dụng các biện pháp quản lý nội vi nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ảnh hưởng do ô nhiễm không khí đến chất lượng môi trường tại khu vực dự án trong giai đoạn này.

Tác động do nước thải

Nguồn nước thải phát sinh tại dự án chủ yếu là nước thải sinh hoạt và nước mưa chảy tràn.

Thành phần nước thải sinh hoạt chủ yếu bao gồm: Chất rắn lơ lửng (SS), các chất hữu cơ (COD, BOD), dinh dưỡng (N, P...), vi sinh vật (virus, vi khuẩn, nấm...)

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

Nước mưa chảy tràn: Vào mùa mưa, nước mưa chảy tràn qua khu vực sân bãi có thể cuốn theo đất cát, lá cây... rơi vãi trên mặt đất đưa xuống hệ thống thoát nước, làm tăng mức độ ô nhiễm nguồn nước tiếp nhận.

Tác động do chất thải rắn

Chất thải rắn sản xuất không nguy hại: phát sinh trong quá trình hoạt động

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

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

V. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN VỀ QUY MÔ, CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT

Căn cứ quá trình tham quan, khảo sát công nghệ trên địa bàn cả nước đối với các phương pháp đã giới thiệu trên, phương án công nghệ áp dụng tại dự án là công nghệ hiện đại phù hợp với quy mô dự án, đảm bảo các quy chuẩn môi trường, bên cạnh đó, công nghệ sản xuất, máy móc chủ yếu mua tại trong nước nên không cần phải chuyên giao công nghệ. Máy móc sản xuất đáp ứng các tiêu chí yêu cầu sau:

- Phù hợp với tất cả các loại sản phẩm đầu vào
- Sử dụng tiết kiệm quỹ đất.
- Chi phí đầu tư hợp lý.

VI. BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU MÔI TRƯỜNG

6.1. Giai đoạn xây dựng dự án

Thường xuyên kiểm tra các phương tiện thi công nhằm đảm bảo các thiết bị, máy móc luôn ở trong điều kiện tốt nhất về mặt kỹ thuật, điều này sẽ giúp hạn chế được sự phát tán các chất ô nhiễm vào môi trường;

Bố trí hợp lý tuyến đường vận chuyển và đi lại. Các phương tiện đi ra khỏi công trường được vệ sinh sạch sẽ, che phủ bạt (nếu không có thùng xe) và làm ướt vật liệu để tránh rơi vãi đất, cát... ra đường, là nguyên nhân gián tiếp gây ra tai nạn giao thông;

Công nhân làm việc tại công trường được sử dụng các thiết bị bảo hộ lao động như khẩu trang, mũ bảo hộ, kính phòng hộ mắt;

Máy móc, thiết bị thực hiện trên công trường cũng như máy móc thiết bị phục vụ hoạt động của dự án phải tuân thủ các tiêu chuẩn Việt Nam về an toàn (ví dụ: TCVN 4726 – 89 Máy cắt kim loại - Yêu cầu đối với trang thiết bị điện; TCVN 4431-1987 Tiêu chuẩn bắt buộc áp dụng toàn phần: Lan can an toàn - Điều kiện kỹ thuật, ...)

Hạn chế vận chuyển vào giờ cao điểm: hoạt động vận chuyển đường bộ sẽ được sắp xếp vào buổi sáng (từ 8h đến 11h00), buổi chiều (từ 13h30 đến 16h30), buổi tối (từ 18h00 đến 20h) để tránh giờ tan ca của công nhân của các công trình lân cận;

Phun nước làm ẩm các khu vực gây bụi như đường đi, đào đất, san ủi mặt bằng...

Che chắn các bãi tập kết vật liệu khỏi gió, mưa, nước chảy tràn, bố trí ở cuối hướng gió và có biện pháp cách ly tránh hiện tượng gió cuốn để không ảnh hưởng toàn khu vực.

Đối với chất thải rắn sinh hoạt được thu gom vào những thùng chuyên dụng có nắp đậy. Chủ đầu tư sẽ ký kết với đơn vị khác để thu gom, xử lý chất thải sinh hoạt đúng theo quy định hiện hành của nhà nước.

Xây dựng nội quy cấm phóng uế, vứt rác sinh hoạt, đổ nước thải bừa bãi gây ô nhiễm môi trường và tuyên truyền cho công nhân viên của dự án.

Luôn nhắc nhở công nhân tuân thủ nội quy lao động, an toàn lao động và giáo dục nâng cao ý thức bảo vệ môi trường cộng đồng.

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

Giảm thiểu ô nhiễm không khí

Nồng độ khí thải phát sinh từ phương tiện giao thông ngoài sự phụ thuộc vào tính chất của loại nhiên liệu sử dụng còn phải phụ thuộc vào động cơ của các phương tiện. Nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ảnh hưởng của các phương tiện vận chuyển, Chủ đầu tư sẽ áp dụng các biện pháp sau:

Tất cả phương tiện vận chuyển ra vào dự án phải đạt Tiêu chuẩn Việt Nam về an toàn kỹ thuật và môi trường theo đúng Thông tư số 10/2009/TT-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải ngày 24/06/2009;

Quy định nội quy cho các phương tiện ra vào dự án như quy định tốc độ đối với các phương tiện di chuyển trong khuôn viên dự án, yêu cầu tắt máy khi trong thời gian xe chờ...;

Trồng cây xanh cách ly xung quanh khu vực thực hiện dự án và đảm bảo diện tích cây xanh chiếm 20% tổng diện tích dự án như đã trình bày trong báo cáo;

Giảm thiểu tác động bụi, khí thải phát sinh từ quá trình sản xuất

Thông thoáng nhà xưởng, lắp đặt hệ thống thông gió, quạt hút và hệ thống làm mát phù hợp với đặc thù của nhà xưởng;

Thực hiện quét dọn, vệ sinh ngay trường hợp để rơi vãi nguyên vật liệu, thành phẩm.

Trang bị bảo hộ lao động cho công nhân, tất các công nhân làm việc tại nhà máy đều được trang bị bảo hộ lao động phù hợp theo đặc thù của công đoạn sản xuất;

Giám sát sự tuân thủ an toàn trong lao động tại nhà máy;

Định kỳ khám sức khỏe cho công nhân;

Giảm thiểu tác động nước thải

Quy trình xử lý nước thải bằng bể tự hoại:

Nước thải từ bồn cầu được xử lý bằng bể tự hoại. Bể tự hoại là công trình đồng thời làm hai chức năng: lắng và phân hủy cặn lắng. Cặn lắng giữ trong bể từ 3 – 6 tháng, dưới ảnh hưởng của các vi sinh vật kỵ khí, các chất hữu cơ bị phân hủy, một phần tạo thành các chất hòa tan. Nước thải lắng trong bể với thời gian dài bảo đảm hiệu suất lắng cao.

Khi qua bể tự hoại, nồng độ các chất hữu cơ trong nước thải giảm khoảng 30%, riêng các chất lơ lửng hữu cơ được giữ lại hoàn toàn.

Bùn từ bể tự hoại được chủ đầu tư hợp đồng với đơn vị có chức năng để hút và vận chuyển đi nơi khác xử lý.

Giảm thiểu tác động nước mưa chảy tràn:

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

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

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

Giảm thiểu ô nhiễm chất thải rắn

Chủ đầu tư cam kết sẽ tuân thủ đúng pháp luật hiện hành trong công tác thu gom, lưu trữ và xử lý các chất thải rắn, cụ thể là tuân thủ theo Nghị định số 38/2015/NĐ-CP ngày 24/04/2015 của Chính phủ về việc quản lý chất thải và

phê liệu thông tư số 36/2015/TT-BTNMT ban hành ngày 30/6/2015 về Quy định quản lý chất thải nguy hại.

VII. KẾT LUẬN

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

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

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

I. TỔNG VỐN ĐẦU TƯ VÀ NGUỒN VỐN.

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

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

Nội dung tổng mức đầu tư

Mục đích của tổng mức đầu tư là tính toán toàn bộ chi phí đầu tư xây dựng dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” làm cơ sở để lập kế hoạch và quản lý vốn đầu tư, xác định hiệu quả đầu tư của dự án.

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

Chi phí xây dựng và lắp đặt

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

Chi phí thiết bị

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

Các thiết bị chính, để giảm chi phí đầu tư mua sắm thiết bị và tiết kiệm chi phí lãi vay, các phương tiện vận tải có thể chọn phương án thuê khi cần thiết. Với phương án này không những giảm chi phí đầu tư mà còn giảm chi phí điều

hành hệ thống vận chuyển như chi phí quản lý và lương lái xe, chi phí bảo trì bảo dưỡng và sửa chữa...

Chi phí quản lý dự án

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

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

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

Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng: bao gồm

- Chi phí khảo sát xây dựng phục vụ thiết kế cơ sở;
- Chi phí khảo sát phục vụ thiết kế bản vẽ thi công;
- Chi phí tư vấn lập dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Chi phí thẩm tra thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, dự toán xây dựng công trình;
- Chi phí lập hồ sơ yêu cầu, hồ sơ mời sơ tuyển, hồ sơ mời thầu và chi phí phân tích đánh giá hồ sơ đề xuất, hồ sơ dự sơ tuyển, hồ sơ dự thầu để lựa chọn nhà thầu tư vấn, nhà thầu thi công xây dựng, nhà thầu cung cấp vật tư thiết, tổng

thầu xây dựng;

- Chi phí giám sát khảo sát xây dựng, giám sát thi công xây dựng và giám sát lắp đặt thiết bị;
- Chi phí lập báo cáo đánh giá tác động môi trường;
- Chi phí quản lý chi phí đầu tư xây dựng: tổng mức đầu tư, dự toán, định mức xây dựng, đơn giá xây dựng công trình, hợp đồng;
- Chi phí tư vấn quản lý dự án;

Chi phí khác

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

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

Dự phòng phí

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

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

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

Tổng mức đầu tư của dự án: **15.100.290.000 đồng.**

(Mười lăm tỷ, một trăm triệu, hai trăm chín mươi nghìn đồng)

Trong đó:

- + Vốn tự có (20%) : 3.020.058.000 đồng.
- + Vốn vay - huy động (80%) : 12.080.232.000 đồng.

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

Dịch vụ kiểm định xe tải trọng >= 2 tấn

Từ xe đến 8 chỗ ngồi	9.240	Xe
Từ xe đến 16 chỗ ngồi	7.980	Xe
Từ xe tải < 2 tấn	8.820	Xe

Dịch vụ kiểm định xe tải trọng <= 13 tấn

Từ xe đến 24 chỗ ngồi	3.024	Xe
Từ xe đến 40 chỗ ngồi	3.528	Xe
Từ xe tải trên 2 tấn đến 7 tấn	5.040	Xe
Từ xe tải trên 7 tấn đến 13 tấn	1.260	Xe

Phí đăng kiểm từ cầu nâng

Xe nâng tải trọng từ 1-3 tấn	1.260	Xe
Xe nâng tải trọng từ trên 3 tấn đến 7,5 tấn	1.512	Xe
Xe nâng tải trên 7,5 tấn đến 15 tấn	504	Xe
Xe nâng người không phân biệt tải trọng nâng	588	Xe

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

2.3. Các chi phí đầu vào của dự án:

Chi phí đầu vào của dự án		%	Khoản mục
1	Chi phí marketing, bán hàng	1%	Doanh thu
2	Chi phí khấu hao TSCĐ	""	Khấu hao
3	Chi phí bảo trì thiết bị	15%	Tổng mức đầu tư thiết bị
4	Trích chuyên về cục Đăng kiểm (3% của 1% phí đường bộ) phí đường bộ để phục vụ công tác quản lý	""	Bảng tính
5	Chi phí quản lý vận hành	5%	Doanh thu
6	Chi phí lãi vay	""	Kế hoạch trả nợ
7	Chi phí lương	""	Bảng lương

Chế độ thuế		%
1	Thuế TNDN	20

2.4. Phương án vay.

- Số tiền : **12.080.232.000 đồng.**
- Thời hạn : 10 năm (120 tháng).
- Ân hạn : 1 năm.
- Lãi suất, phí : Tạm tính lãi suất 10%/năm (tùy từng thời điểm theo lãi suất ngân hàng).
- Tài sản bảo đảm tín dụng: thế chấp toàn bộ tài sản hình thành từ vốn vay.

Lãi vay, hình thức trả nợ gốc			
1	Thời hạn trả nợ vay	10	năm
2	Lãi suất vay cố định	10%	/năm
3	Chi phí sử dụng vốn chủ sở hữu (tạm tính)	15%	/năm
4	Chi phí sử dụng vốn bình quân WACC	9,4%	/năm
5	Hình thức trả nợ	1	
(1: trả gốc đều; 2: trả gốc và lãi đều; 3: theo năng lực của dự án)			

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

2.5. Các thông số tài chính của dự án

2.5.1. Kế hoạch hoàn trả vốn vay.

Kết thúc năm đầu tiên phải tiến hành trả lãi vay và trả nợ gốc thời gian trả nợ trong vòng 10 năm của dự án, trung bình mỗi năm trả **1,9 tỷ đồng**. Theo phân tích khả năng trả nợ của dự án (phụ lục tính toán kèm theo) cho thấy, khả năng trả được nợ là rất cao, trung bình dự án có khả năng trả được nợ, trung bình khoảng trên 149% trả được nợ.

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

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

$$\text{KN hoàn vốn} = (\text{LN sau thuế} + \text{khấu hao} + \text{lãi vay}) / \text{Vốn đầu tư.}$$

Theo phân tích khả năng hoàn vốn giản đơn của dự án (phần phụ lục) thì chỉ số hoàn vốn của dự án là 12,05 lần, chứng tỏ rằng cứ 1 đồng vốn bỏ ra sẽ

được đảm bảo bằng 12,05 đồng thu nhập. Dự án có đủ khả năng tạo vốn cao để thực hiện việc hoàn vốn.

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

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

Như vậy thời gian hoàn vốn giản đơn của dự án là **5 năm 3 tháng** kể từ ngày hoạt động.

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

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

Khả năng hoàn vốn và thời điểm hoàn vốn được phân tích cụ thể ở bảng phụ lục tính toán của dự án. Như vậy $PIp = 2,41$ cho ta thấy, cứ 1 đồng vốn bỏ ra đầu tư sẽ được đảm bảo bằng 2,41 đồng thu nhập cùng quy về hiện giá, chứng tỏ dự án có đủ khả năng tạo vốn để hoàn trả vốn.

Thời gian hoàn vốn có chiết khấu (Tp) (hệ số chiết khấu 9,4%).

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

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

Như vậy thời gian hoàn vốn có chiết khấu của dự án là **6 năm 9 tháng** kể từ ngày hoạt động.

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

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

Trong đó:

- P: Giá trị đầu tư của dự án tại thời điểm đầu năm sản xuất.

- CFt : Thu nhập của dự án = lợi nhuận sau thuế + khấu hao.

Hệ số chiết khấu mong muốn 9,4%/năm.

Theo bảng phụ lục tính toán **NPV = 21.226.911.000 đồng**. Như vậy chỉ trong vòng 50 năm của thời kỳ phân tích dự án, thu nhập đạt được sau khi trừ giá trị đầu tư quy về hiện giá thuần **21.226.911.000 đồng > 0** chứng tỏ dự án có hiệu quả cao.

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

Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR) là tỷ suất chiết khấu mà tại đó hiện giá ròng NPV bằng 0. Hay nói cách khác, IRR là suất chiết khấu mà khi dùng nó để quy đổi dòng tiền tệ thì giá trị hiện tại của dòng thu nhập cân bằng với giá trị hiện tại của chi phí.

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

Trong đó:

- C₀: là tổng chi phí đầu tư ban đầu (năm 0)
- C_t: là dòng tiền thuần tại năm t
- n: thời gian thực hiện dự án.
- NPV: hiện giá thuần.

Theo phân tích được thể hiện trong bảng phân tích của phụ lục tính toán cho thấy **IRR = 22,71% > 9,4%** như vậy đây là chỉ số lý tưởng, chứng tỏ dự án có khả năng sinh lời.

KẾT LUẬN

.....

I. KẾT LUẬN.

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

- + Các chỉ tiêu tài chính của dự án cho thấy dự án có hiệu quả về mặt kinh tế.
- + Hàng năm đóng góp vào ngân sách địa phương trung bình khoảng **372,4 triệu đồng** thông qua nguồn thuế thu nhập từ hoạt động của dự án.
- + Hàng năm giải quyết việc làm cho hàng trăm lao động của địa phương.

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

II. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ.

Với tính khả thi của dự án, rất mong các cơ quan, ban ngành xem xét và hỗ trợ chúng tôi để chúng tôi có thể triển khai thực hiện các bước của dự án “*Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới*” tại, Tỉnh Điện Biên theo đúng tiến độ và quy định, sớm đưa dự án đi vào hoạt động.

PHỤ LỤC: CÁC BẢNG TÍNH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH

.....

ĐVT: 1000 VNĐ

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

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

Phụ lục 2: Bảng tính khấu hao hàng năm.

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

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

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

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

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

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

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

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

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

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

Dự án “Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới”

ĐƠN VỊ TƯ VẤN DỰ ÁN: 0918755356

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