

## DA.8

# Dự Án Đầu Tư Đường Cao Tốc Tp.HCM\_Long Thành

---

- Dự án BOT xây dựng cơ sở hạ tầng từ nhiều nguồn vốn.
- Nguồn thu từ thu phí giao thông để hoàn vốn đầu tư.
- Tính thời gian hoàn vốn đầu tư

### 1. Giới thiệu Dự án và các thông tin của dự án :

(chú ý các số liệu chỉ mang tính tham khảo, không phải số liệu thật)

- Thành phố phát triển kết nối với khu vực kinh tế trọng điểm phía nam, tuy nhiên đường Quốc lộ 1 đang bị quá tải. Dự án đường cao tốc Tp.HCM\_Long Thành sẽ đáp ứng được các mục tiêu sau :
  - Giúp thông thương tuyến đường miền tây đi tới LongThành thông qua đại lộ Đông\_Tây đi vào đường cao tốc, giải tỏa áp lực xa lộ Hà Nội
  - Rút ngắn được đoạn đường từ Tp.HCM đi ngã ba Giầu Dây và Long Thành khoảng 20Km, tăng hiệu quả giao thông.
  - Phát triển vùng kinh tế Nhơn Trạch.
- **Phương thức khai thác :** Phương thức khai thác hoàn vốn đầu tư dự án là từ thu phí giao thông, UBNDTP đã có công văn gửi Bộ Tài Chính đề nghị khoán thu phí giao thông cho đơn vị chủ đầu tư, Bộ tài Chính có công văn phúc đáp thống nhất về nguyên tắc khoán thu phí hoàn trả vốn đầu tư dự án với lãi suất tiền vay là 10%/năm, thời gian khoán và phương án thu phí sẽ căn cứ vào lưu lượng phương tiện xe qua lại đường cao tốc.

#### 1.1 Tổng vốn đầu tư và cơ cấu nguồn vốn :

Nguồn vốn đầu tư theo kế hoạch thực hiện dự án :

Năm	2002	2003	2004	Tổng
<b>Tổng vốn đầu tư (tỷ đồng)</b>	<b>160,0</b>	<b>408,8</b>	<b>159,0</b>	<b>727,8</b>
Vay Quỹ Đầu Tư (tỷ đồng) để đền bù giải tỏa	160,0	78,8		238,8
Vay hợp vốn (tỷ đồng) để đền bù giải tỏa		70,0		70,0
Chi phí thi công		260,0	159,0	419,0

**Tiến độ đầu tư :**

Năm	2002	2003				2004			
Cơ cấu nguồn vốn	Quý 4	Quý 1	Quý 2	Quý 3	Quý 4	Quý 1	Quý 2	Quý 3	Quý 4
Vay HIFU đền bù giải tỏa	160	70	8,8						
Vay hợp vốn đền bù giải tỏa			20	50					
Vốn đầu tư thi công				130	130		109	50	
<b>Vốn đầu tư hàng quý</b>	<b>160</b>	<b>70</b>	<b>28,8</b>	<b>180</b>	<b>130</b>		<b>109</b>	<b>50</b>	
<b>Sử dụng vốn hàng năm</b>	160	408,8				159			

**1. 2. Thu phí giao thông :**

Mức thu phí giao thông dự kiến như sau :

Loại xe	Đơn giá (VNĐ/xe)
Xe thô sơ 3 bánh, xe gắn máy 2 bánh	1.000
Xe du lịch	15.000
Xe khách từ 9 chỗ ngồi	20.000
Xe tải dưới 8 tấn	30.000
Xe tải trên 8 tấn	50.000

**Lưu lượng xe qua tuyến đường :**

Về lưu lượng xe qua tuyến đường được khảo sát của đơn vị lập dự án trong năm 2001 thể hiện trong bảng sau :

	NGÀY	THÁNG	NĂM
--	------	-------	-----

<b>Xe 2 bánh</b>	116,389	3,491,667	41,900,000
<b>Xe Ôtô con</b>	1,103	33,093	397,120
<b>Xe khách từ 9 chỗ ngồi trở lên</b>	2,514	75,433	905,200
<b>Xe tải dưới 8 tấn</b>	892	26,767	321,200
<b>Xe tải trên 8 tấn</b>	592	17,763	213,160

**Đối với tỷ lệ tăng xe :** Trên cơ sở các số liệu trên, có thể nhận thấy mức tăng trưởng khối lượng hàng hóa, hành khách đường bộ và số lượng xe của cả nước cũng như của Thành phố Hồ Chí Minh trong các năm qua khá cao, bình quân tăng khoảng 11% về khối lượng vận chuyển và tăng khoảng 40% so với mức tăng xe. Trong năm 1996 mức tăng trưởng rất lớn do kinh tế phát triển rất nóng, sang 2 năm 1997 và 1998 mức tăng trưởng đã chậm lại do ảnh hưởng suy thoái khu vực, như vậy mức tăng trưởng tin cậy trong các năm tới trong khoảng từ 5% đến 10%.

Trên cơ sở phân tích tốc độ tăng trưởng của ngành giao thông vận tải và mức tăng trưởng chung của lưu lượng xe cũng như qui hoạch giao thông của địa bàn thành phố, mức tăng lưu lượng xe dự đoán là :

- Từ năm 2001 – 2005 : mỗi năm tăng trưởng 5% so với năm trước đó
- Từ năm 2006 – 2010 : mỗi năm tăng 3.5% so với năm trước đó
- Từ năm 2011\_2015 : mỗi năm tăng 1.75% so với năm trước đó.
- Sau năm 2015 dự báo lưu lượng xe bão hòa.

### **1.3 Chi phí quản lý thu phí giao thông và tỷ lệ thất thu :**

Theo công văn của Bộ Tài Chính về phương thức thu phí giao thông trên tuyến đường xa lộ thì tỷ lệ thu trích thu phí dùng để điều hành là 10% bao gồm 7% phục vụ công tác thu phí và 3% để duy tu bảo dưỡng đường, do vậy tỷ lệ này được áp dụng thẩm định cho dự án đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành.

#### **Đối với mức thất thu phí giao thông :**

Để đảm bảo tính khách quan, mức thất thu miễn giảm được áp dụng là 20% cho năm đầu tiên kể từ năm mới bắt đầu thu phí (căn cứ theo thực tế của thu phí của các tuyến đường hiện tại). Tuy nhiên, mức thất thu này sẽ được giảm dần. Mức giảm được đề nghị sẽ là 15% của mức thất thu năm trước. Mức giảm này được dựa trên cơ sở của khả năng cải tiến phương thức thu phí làm giảm thất thoát và tiêu cực trong quá trình thực hiện. Ngoài ra, cũng giả định rằng mức thất thu tối thiểu buộc phải có là 10% vì cần phải có lượng gia giảm cho các xe miễn thu phí như xe buýt công cộng, xe công vụ, xe cứu thương... . Cụ thể mức thất thu dự kiến là :

**Năm**

**Mức thất thu**

Năm 2004	20%
Năm 2005	17%
Năm 2006	14%
Năm 2007	12%
Từ Năm 2008 trở đi	10%

#### Thông tin khác :

- \* Quỹ Đầu Tư cho dự án vay với lãi suất 0,75%/tháng.
- \* Các ngân hàng hợp vốn cho dự án với lãi suất 0.8%/tháng.
- \* Các đơn vị nhận thầu thi công sẽ cho vay ứng trước chi phí thi công với lãi suất 0.9%/tháng.
- \* Việc hoàn vốn được thực hiện kể từ khi bắt đầu thu phí giao thông cho các đơn vị cho vay và đơn vị thi công theo tỷ lệ phần vốn mỗi bên tham gia.
- \* Chi phí khai thác thu phí giao thông là 10% bao gồm 7% chi phí điều hành và 3% chi phí duy tu bảo dưỡng đường.
- \* Lãi vay được trả hàng quý, **khoản lãi sẽ nhập vốn khi chưa có nguồn thu từ phí giao thông** (để bảo đảm nguồn trả lãi). Vốn vay đầu tư phát sinh trong quý sẽ được tính lãi trong quý là 50%.
- \* Thời điểm bắt đầu thu phí là Quý 3 năm 2004 sau khi đã hoàn tất tuyến đường.
- \* Thời gian dự án là đến khi hoàn trả đủ vốn đầu tư theo các nguồn vốn cho vay.

#### 2. YÊU CẦU :

- Hãy lập dự toán về các khoản vay, lãi phát sinh, thu phí trả lãi và nợ, và thời gian hoàn vốn theo từng nguồn vay.
- Hãy tính độ nhạy thời gian hoàn vốn của dự án theo sự dao động của tỷ lệ tăng xe của các năm 2001 – 2005 từ 3% đến 8% mỗi năm, và đơn giá thu phí dao động từ 70% đến 120% so với đơn giá đang tính trong dự án được xem như 100%.