13/10/2010

NGUYỄN XUÂN THÀNH

ĐƯỜNG CAO TỐC TP.HCM – LONG THÀNH – DẦU GIÂY (A)

Cuối năm 2007, các chuyên gia tư vấn đang gấp rút hoàn thành báo cáo thẩm định đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây (HLD) để trình cho chủ đầu tư dự án là Công ty Đầu tư Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam (Vietnam Expressway Corporation – VEC). Tính khả thi tài chính là điều kiện tiên quyết để Ngân hàng Phát triển châu Á tài trợ một phần chi phí đầu tư của dự án này.

Đường cao tốc HLD giai đoạn 1 dài 55 km với 4 làn xe bắt đầu từ nút giao An Phú với Đại lộ Đông – Tây thuộc Quận 2, TP.HCM, đi qua Quận 9 của TP.HCM, các huyện Nhơn Trạch, Long Thành, Cẩm Mỹ và Thống Nhất của tỉnh Đồng Nai, và kết thúc tại nút giao với Quốc lộ 1 tại Dầu Giây (xem Minh họa 1). Tổng chi phí đầu tư được ước tính ở mức 15.789 tỷ VND vào thời điểm cuối 2007.

Hiện tại, xe cộ đi vào hay đi ra TP.HCM theo hướng Đông Bắc chủ yếu phải theo xa lộ Hà Nội qua cầu Đồng Nai rồi đi qua Biên Hòa. Với sự phát triển kinh tế nhanh chóng tại TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu, tuyến đường này hiện ngày càng bị ách tắc. Dự án HLD sẽ tạo ra một tuyến giao thông mới với lưu lượng cao và tốc độ nhanh để trở thành tuyến đường chính yếu kết nối vùng TP.HCM với phía Bắc, sân bay quốc tế mới tại Long Thành và hệ thống cảng biển nước sâu tại Bà Rịa – Vũng Tàu. Dự án HLD được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc dành cho xe ô-tô với tốc độ thiết kế 120 km/h và chỉ có ba nút giao với Đại lộ Đông – Tây tại An Phú, với Quốc lộ 51 tại Long Thành và với Quốc lộ 1 tại Dầu Giây. Sau khi hoàn thành, đường cao tốc sẽ được vận hành dưới hình thức thu phí giao thông.

Công ty Đầu tư Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam

Chủ đầu tư của Dự án HLD là Công ty Đầu tư Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam (VEC). Đây là một doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải được thành lập vào tháng 10 năm 2004 với nhiệm vụ đầu tư xây dựng, khai thác, thu phí hoàn vốn và tái đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc quốc gia. Tổng vốn điều lệ của Công ty là 1.000 tỷ VND.

Cùng với Dự án HLD, VEC cũng đang triển khai hai dự án đường cao tốc khác là Cầu Giẽ – Ninh Bình dài 50km với tổng đầu tư 7.692 tỷ đồng và Nội Bài – Lào Cai dài 264 km với tổng đầu tư 19.984 tỷ đồng. VEC cũng được Chính phủ giao chuẩn bị đầu tư ba dự án đường cao tốc khác là Hà Nội – Lạng Sơn, Hạ Long – Móng Cái và Bến Lức – Long Thành. Vậy, tổng đầu tư của ba dự án này cộng lại là trên 43.000 tỷ đồng (tương đương 2,7 tỷ USD).

Dự án hoàn thành sớm nhất của VEC là Nội Bài – Lào Cai vào cuối năm 2010. Như vậy, tới 2011, VEC mới bắt đầu có tài sản phục vụ hoạt động kinh doanh với giá trị lớn và cũng mới bắt đầu có doanh thu từ phí giao thông. Lợi nhuận của VEC năm 2006 vào khoảng 48 tỷ VND từ thu nhập lãi tiền gửi.

Tình huống này do Nguyễn Xuân Thành, giảng viên Chính sách Công tại Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright biên soạn. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

Bản quyền © 2010 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright.

Các hạng mục và chi phí đầu tư dự án

Trong tổng chiều dài 55 km, Dự án HLD sẽ đầu tư xây dựng mới 51 km. Chính quyền TP.HCM đầu tư 4 km đầu tiên ở phía Tây và chuyển giao cho Dự án. Đường cao tốc có bề rộng nền đường là 27,5 m gồm 4 làn xe, hai làn dừng xe khẩn cấp, dải phân cách, dải an toàn và lề trồng cỏ. (Trong giai đoạn 2, đường sẽ được mở rộng thành 42,5 m với 8 làn xe). Toàn tuyến được chia thành hai đoạn. Đoạn 1 dài 23,9 km (trong đó dự án xây 19,9 km) bắt đầu từ nút giao An Phú với Đại lộ Đông – Tây, đi qua Quận 2, Quận 9 của TP.HCM, huyện Nhơn Trạch và Long Thành của Đồng Nai và kết thúc tại nút giao với Quốc lộ 51 tại Long Thành. Đoạn 2 có chiều dài 31,1 km, bắt đầu từ nút giao với Quốc lộ 51, đi qua các huyện Long Thành, Cẩm Mỹ và Thống Nhất của Đồng Nai và kết thúc tại nút giao với Quốc lộ 1 tại Dầu Giây.

Các công trình trên đường cao tốc HLD gồm 21 cầu, trong đó có cầu Long Thành là cầu lớn qua sông Đồng Nai với chiều dài 1.700 m và bề rộng 19,75 m. Cả tuyến có hệ thống thu phí theo hình thức khép kín gồm 3 trạm thu phí tại 3 nút giao. Một trung tâm điều khiển đường cao tốc, hai trụ sở hạt quản lý cầu đường, hai trạm nghỉ và dịch vụ kỹ thuật sẽ được xây dựng dọc tuyến. Công tác giải phóng mặt bằng được tách thành tiểu dự án thành phần giao cho ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có tuyến đường đi qua thực hiện.

Tổng chi phí đầu tư của dự án là 15.789 tỷ VND ước tính vào cuối năm 2007 theo giá danh nghĩa, trong đó bao gồm chi phí xây dựng, đất đai, đền bù giải tỏa, rò phá bom mìn, dịch vụ tư vấn, quản lý, chi phí cam kết tài trợ, lãi vay trong thời gian xây dựng.[1] Kế hoạch đầu tư chi tiết được trình bày trong Minh họa 2. Ngoại trừ chi phí đất, chi phí đầu tư của tất cả các hạng mục khác đều được khấu hao theo phương pháp đường thẳng trong 30 năm.

Kế hoạch huy động vốn

Vì năng lực tài chính của VEC còn rất hạn chế nên Chính phủ Việt Nam đã quyết định huy động vốn ODA để tài trợ cho gần như toàn bộ chi phí đầu tư của dự án. Cụ thể, dự án được tài trợ bằng hai khoản vay từ Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC) và Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB). Chính phủ Việt Nam sẽ tiếp nhận hai khoản vay nay để cho VEC vay lại.

Khoản vay ADB có giá trị 372,162 triệu USD từ nguồn vốn thông thường (ordinary capital resources – OCR). Kỳ hạn của khoản vay là 25 năm với 5 năm ân hạn kể từ năm bắt đầu giải ngân. Khoản vay có lãi suất thả nổi bằng lãi suất liên ngân hàng London (LIBOR) cộng với một khoản chênh lệch 0,2%/năm. Đây là chính sách lãi suất gần với mức thị trường, áp dụng cho các khoản vay OCR của ADB. LIBOR vào cuối 2007 ở vào mức 4,16%. Năm đầu tiên hoàn trả nợ gốc là 2013 và năm đáo hạn là 2032. Nợ gốc được trả theo hình thức niên kim 10%, tức là kể từ năm bắt đầu trả gốc, nợ gốc hoàn trả năm sau cao hơn năm trước 10%. Khoản vay ADB sẽ tài trợ cho 45,7% tổng chi phí đầu tư. Các hạng mục được tài trợ từ khoản vay này bao gồm: chi phí xây dựng đoạn 2 (Long Thành – Dầu Giây), đất, đền bù, giải tỏa, dịch vụ tư vấn, chi phí quản lý dự án của VEC và lãi vay trong thời gian xây dựng.

Khoản vay JBIC có giá trị 441,906 triệu USD. Kỳ hạn của khoản vay là 30 năm với 10 năm ân hạn kể từ năm bắt đầu giải ngân. Khoản vay có lãi suất cố định bằng 1,4%/năm. Năm đầu tiên hoàn trả nợ gốc là 2018 và năm đáo hạn là 2037. Nợ gốc cũng được trả theo hình thức niên kim 10%. Khoản vay JBIC sẽ tài trợ cho 54,2% tổng chi phí đầu tư. Các hạng mục được tài trợ từ khoản vay này bao gồm: chi phí xây dựng đoạn 1 (TP.HCM – Long Thành), hệ thống thu phí giao thông điện tử, hệ thống thông tin và giám sát giao thông, dịch vụ tư vấn và lãi vay trong thời gian xây dựng.

Minh họa 3 trình bày kế hoạch giải ngân và trả nợ gốc của hai khoản vay ADB và JBIC.[2]

[1] Dự phòng tăng chi phí thực và dự phòng lạm phát đã được tính vào từng hạng mục.

[2] Trên thực tế, hai khoản vay này sẽ trả lãi và nợ gốc theo hình thức bán niên. Tuy nhiên, để đơn giản ta phân tích như thể lãi và nợ gốc được trả mỗi năm 1 lần vào cuối năm.

VEC sẽ bỏ ra 7,43 tỷ đồng (giá thực 2007) vốn chủ chủ sở hữu của mình để trang trải cho chi phí rò phá bom mìn. VEC cũng cam kết sẽ bù đắp bằng vốn chủ sở hữu cho mọi khoản thiếu hụt tài chính để trang trải cho chi phí đầu tư. Với lượng vốn góp này, VEC chỉ chiếm 0,1% tổng chi phí đầu tư của dự án. Do vậy, chi phí vốn bình quân trọng số của dự án (WACC) có thể coi là bằng với chi phí nợ vay. Chi phí vốn của VEC được giả định ở mức 12%/năm (tính theo giá danh nghĩa VND) so với mức 10% của vốn ngân sách.

Phí giao thông và dự báo lưu lượng xe

Đường cao tốc HLD sẽ là tuyến đường mới trong hành lang giao thông trong vùng Đông Nam Bộ lên phía Bắc, tới sân bay Long Thành, qua khu vực cảng biển hiện hữu trên sông Sài Gòn và sông Đồng Nai, nối với Quốc lộ 51 tới hệ thống cảng nước sâu Thị Vải – Cái Mép tại Bà Rịa – Vũng Tàu. Đường cao tốc sẽ vừa rút ngắn khoảng cách giao thông và vừa có tốc độ cao nên sẽ đem lại lợi ích tiết kiệm thời gian và tiết kiệm chi phí vận hành đáng kể cho các phương tiện giao thông.

Mức phí giao thông dự kiến là 900 đồng/một đơn vị xe con quy đổi/km theo giá năm 2007. Mức phí này đã bao gồm thuế giá trị gia tăng với thuế suất 10%. Phí giao thông sẽ được điều chỉnh hàng năm theo tỷ lệ lạm phát VND. Đơn vị xe con quy đổi (passenger car unit - PCU) được dùng để tính số lượng xe lưu thông trên cơ sở quy đổi các phương tiện khác nhau ra số lượng tương đương xe con. Bảng quy đổi PCU được trình bày trong Minh họa 4. VEC sẽ được quyền thu phí giao thông trong vòng 30 năm từ năm đầu tiên đi vào hoạt động (2013) cho đến cuối năm 2042.

Các cuộc phỏng vấn trên tuyến đường hiện hữu cho thấy 30-40% xe ô-tô trên Quốc lộ 1 và 51 sẽ chuyển sang sử dụng đường cao tốc HLD. Trên cơ sở của thông tin này, số lượng xe ô-tô sử dụng đường cao tốc HLD vào năm 2013 khi dự án đi vào hoạt động được dự báo theo Minh họa 5. Căn cứ vào tốc độ tăng trưởng GDP của vùng Đông Nam Bộ, độ con giãn cầu vận tải hành khách và hàng hóa tính từ việc ước lượng hàm hồi quy tăng trưởng vận tải theo tăng trưởng GDP cộng với việc sân bay Long Thành sẽ được xây dựng và đưa vào hoạt động từ năm 2015, tốc độ tăng trưởng lưu lượng giao thông được dự báo cho giai đoạn 2014-2020, 2021-2025 và 2026-2030. Từ năm 2030 trở đi, nếu không được mở rộng thì đường cao tốc với 4 làn xe sẽ đạt lưu lượng xe tối đa và tốc độ tăng trưởng từ đó trở đi sẽ bằng 0 (xem Minh họa 5).

Một điểm nữa trong dự báo là đoạn TP.HCM – Long Thành (dài 23,9 km) gần trung tâm kinh tế hơn nên có lưu lượng xe cao hơn so với đoạn Long Thành – Dầu Giây (dài 31,1 km).

Doanh thu của dự án (kể cả VAT) hàng năm sẽ bằng phí giao thông trên một đơn vị xe con quy đổi đã điều chỉnh theo lạm phát nhân với số lượng đơn vị xe quy đổi trong một ngày và nhân với số ngày trong năm.[3]

Chi phí vận hành, bảo trì hàng năm và duy tu

Việc tổ chức thu phí sẽ phát sinh chi phí vận hành. Dự án cũng chưa xác định được VEC sẽ tự tổ chức thu phí hay đấu thầu để thuê một đơn vị thu phí độc lập. Theo quy định hiện hành của Bộ Tài chính, đơn vị thu phí được giữ lại 15% doanh thu phí giao thông không kể cả VAT để trang trải cho hoạt động của mình.[4] Với lượng xe lưu thông thấp, tỷ lệ này đảm bảo chi phí vận hành được trang trải đầy đủ. Tuy nhiên, với lượng xe lưu thông lớn thì tỷ lệ cứng nhắc này sẽ đẩy chi phí vận hành lên quá cao bởi vì hoạt động thu phí rất có lợi thế theo quy mô. Xét lưu lượng xe dự báo cho đường cao tốc HLD, mức chi phí vận hành hợp lý là 1.000 VND/xe[5] theo giá năm 2007.

Theo Cục Đường bộ Việt Nam, chi phí bảo trì hàng năm đối với đường bộ 4 làn xe là 1.250-1.500 USD/km/năm. Tuy nhiên, mức chi phí này có thể là thấp đối với việc bảo trì đường cao tốc hiện đại HLD.

[3] Một năm có 365 ngày, trừ năm nhuận có 366 ngày.
[4] Thông tư 90/2004/TT-BTC của Bộ Tài chính.
[5] Tính trên số xe cụ thể, không kể loại phương tiện, chứ không phải là đơn vị xe quy đổi (PCU).

Mức chi phí bảo trì đường cao tốc 4 làn xe ở các tỉnh Trung Quốc có mức lương tương đương vùng Đông Nam Bộ là 3.000 USD/km, trong khi ở Thượng Hải là 8.000 USD/km. Mức chi phí bảo trì hàng năm áp dụng cho đường cao tốc HLD là 3000 USD/km, hay 48 triệu VND/km theo giá 2007. Với chiều dài 55 km, tổng chi phí bảo trì hàng năm là 2,64 tỷ VND (giá 2007).

Chi phí duy tu định kỳ là để cải tạo đường về nguyên trạng ban đầu. Chi phí duy tu sẽ được thực hiện 8 năm 1 lần, với lần đầu tiên vào năm 2020, rồi đến các năm 2028 và 2036. Mức chi phí duy tu áp dụng cho dự án là 250.000 USD/km/lần. Đây là mức tương đương với cả số liệu của Cục Đường bộ Việt Nam và số liệu ở Trung Quốc đối với đường cao tốc 4 làn xe. Quy đổi ra VND, mức duy tu định kỳ sẽ là 4 tỷ VND/km hay 220 tỷ VND/cả tuyến (giá 2007).

Các khoản chi phí vận hành, bảo trì và duy tu sẽ tăng theo tỷ lệ lạm phát VND hàng năm. Minh họa 6 trình bày các giả định vĩ mô về tỷ lệ lạm phát và tỷ giá hối đoái.

Theo Luật thuế thu nhập doanh nghiệp, VEC sẽ phải đóng thuế thu nhập doanh nghiệp đối với lợi nhuận thu được từ việc vận hành đường cao tốc HLD với thuế suất 25%. Cũng theo Luật này, doanh nghiệp có lỗ được chuyển số lỗ sang năm sau; số lỗ này được trừ vào thu nhập tính thuế. Thời gian được chuyển lỗ không quá 5 năm, kể từ năm tiếp theo năm phát sinh lỗ.

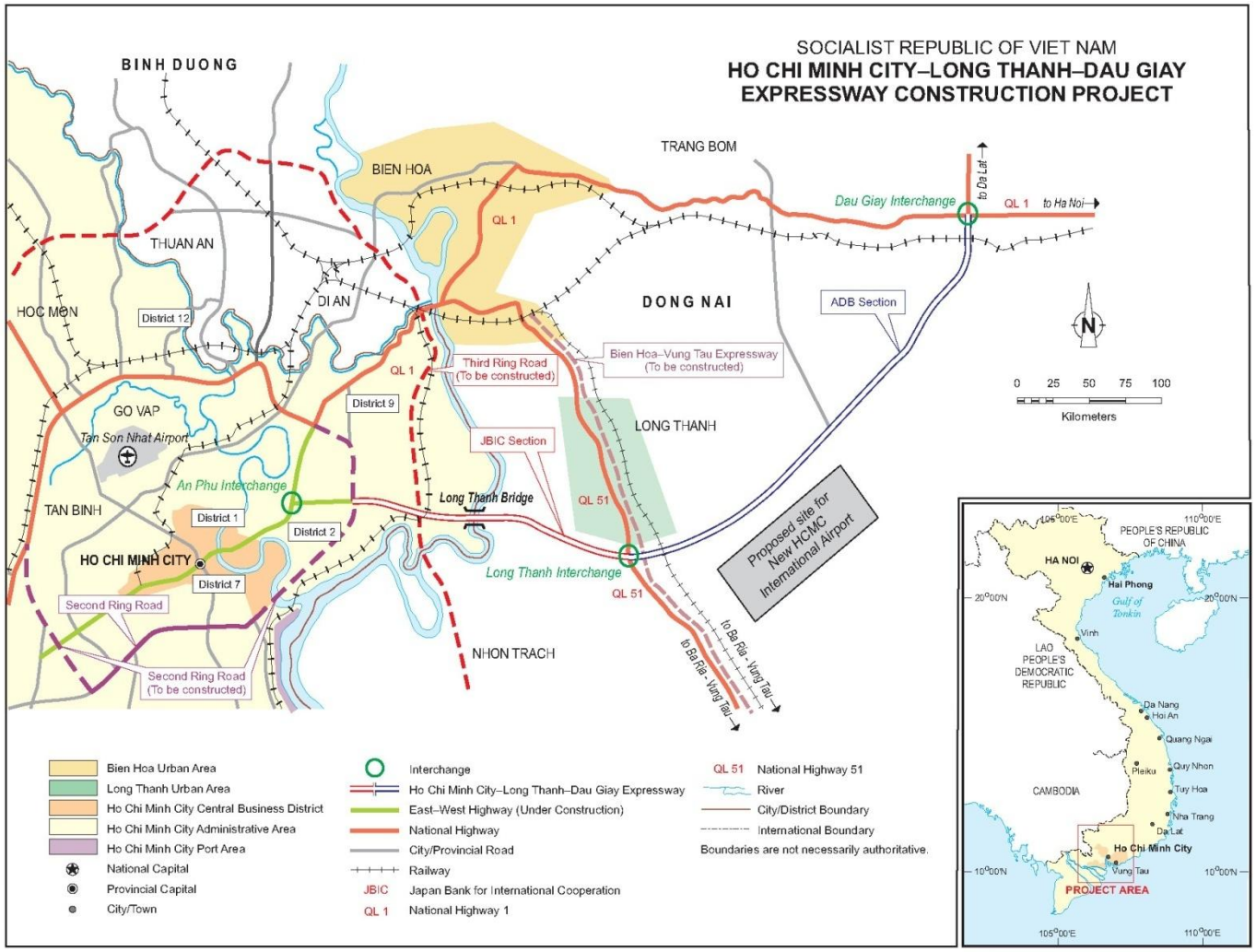
Vì dự án HLD là dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đặc biệt quan trọng của Nhà nước nên được ưu đãi miễn thuế 2 năm đầu kể từ năm đầu tiên có lãi và giảm thuế 50% trong 3 năm tiếp theo.

***

Để cho vay, ADB yêu cầu dự án đường cao tốc HLD phải khả thi về mặt tài chính trên quan điểm tổng đầu tư (và đương nhiên là phải khả thi về mặt kinh tế). Hơn thế nữa, ngân lưu ròng của chủ đầu tư hàng năm trong thời gian vận hành phải dương để VEC không phải cần trợ cấp. Để đảm bảo khả năng trả nợ, ADB cũng yêu cầu rằng tỷ lệ an toàn trả nợ (DSCR) hàng năm, bắt đầu từ năm 2020, phải bằng ít nhất 1,2.

Dự án có nhiều khả năng chịu rủi ro khi các thông số vĩ mô, lưu lượng xe, phí giao thông, chi phí đầu tư và chi phí vận hành, bảo trì và duy tu thay đổi. Vì vậy, việc thẩm định tài chính cũng phải phân tích tác động đến kết quả tài chính của dự án khi các thông số ở trên thay đổi theo hướng bất lợi.

Minh họa 1: Bản đồ đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây



Nguồn: ADB, Proposed Loan Socialist Republic of Viet Nam: Ho Chi Minh City–Long Thanh–Dau Giay Expressway Construction Project, 9/2008.

Minh họa 2: Kế hoạch đầu tư

Chi phí đầu tư theo giá thực 2007 (không kể lãi vay trong thời gian xây dựng)

	2008	2009	2010	2011	2012
Chi phí phải trả bằng USD			(triệu USD)		
Xây dựng	0,00	0,97	2,92	2,92	2,92
Đất	3,02	4,54	0,00	0,00	0,00
Đền bù giải tỏa	0,31	0,31	0,42	0,00	0,00
Rò phá bom mìn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dịch vụ tư vấn	1,19	1,79	3,58	3,58	1,79
Quản lý	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Chi phí cam kết tài trợ	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00
Cộng	6,15	7,61	6,92	6,50	4,71
Chi phí phải trả bằng VND			(tỷ VND)		
Xây dựng	0,00	753,88	2.261,64	2.261,64	2.261,64
Đất	798,89	1.198,34	0,00	0,00	0,00
Đền bù giải tỏa	94,73	94,73	126,30	0,00	0,00
Rò phá bom mìn	7,43	0,00	0,00	0,00	0,00
Dịch vụ tư vấn	11,64	17,47	34,93	34,93	17,47
Quản lý	32,68	32,68	32,68	32,68	32,68
Chi phí cam kết tài trợ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cộng	945,37	2.097,10	2.455,55	2.329,25	2.311,79

Chi phí đầu tư theo giá danh nghĩa (không kể lãi vay trong thời gian xây dựng)

	2008	2009	2010	2011	2012
Chi phí phải trả bằng USD			(triệu USD)		
Xây dựng	0,00	0,99	2,99	3,01	3,04
Đất	3,04	4,61	0,00	0,00	0,00
Đền bù giải tỏa	0,31	0,31	0,43	0,00	0,00
Rò phá bom mìn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dịch vụ tư vấn	1,20	1,82	3,67	3,70	1,86
Quản lý	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Chi phí cam kết tài trợ	1,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Cộng	6,20	7,73	7,09	6,71	4,90
Chi phí phải trả bằng VND			(tỷ VND)		
Xây dựng	0,00	965,37	3.127,79	3.346,74	3.547,54
Đất	957,87	1.534,51	0,00	0,00	0,00
Đền bù giải tỏa	113,58	121,30	174,67	0,00	0,00
Rò phá bom mìn	8,91	0,00	0,00	0,00	0,00
Dịch vụ tư vấn	13,96	22,37	48,31	51,69	27,40
Quản lý	39,18	41,85	45,20	48,36	51,26
Chi phí cam kết tài trợ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cộng	1.133,50	2.685,40	3.395,96	3.446,78	3.626,20

Tổng chi phí đầu tư theo giá danh nghĩa

	Quy đổi ra triệu USD	Quy đổi ra tỷ VND
Xây dựng	560,22	11.187,73
Đất	151,92	2.624,72
Đền bù giải tỏa	23,91	428,52
Rò phá bom mìn	0,54	8,91
Dịch vụ tư vấn	20,72	400,30
Quản lý	11,89	225,85
Chi phí cam kết tài trợ	1,64	27,11
Lãi vay trong thời gian xây dựng	43,75	886,24
Cộng	814,61	15.789,38

Minh họa 3: Kế hoạch huy động vốn và trả nợ

Kế hoạch giải ngân nợ, không kể lãi vay trong thời gian xây dựng (triệu USD)

	2008	2009	2010	2011	2012	Cộng
Khoản vay ADB						
Xây dựng	0,000	13,348	40,055	40,056	40,055	133,514
Đất	61,097	90,822	0,000	0,000	0,000	151,919
Đền bù giải tỏa	7,196	7,130	9,589	0,000	0,000	23,915
Rò phá bom mìn	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Dịch vụ tư vấn	1,378	2,068	4,168	4,201	2,118	13,933
Quản lý	2,375	2,351	2,370	2,389	2,408	11,893
Chi phí cam kết tài trợ	0,617	0,000	0,000	0,000	0,000	0,617
Cộng	72,663	115,719	56,182	46,646	44,581	335,791
Khoản vay JBIC						
Xây dựng	0,000	41,872	126,940	128,275	129,622	426,709
Đất	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Đền bù giải tỏa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rò phá bom mìn	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Dịch vụ tư vấn	0,667	1,008	2,032	2,048	1,032	6,787
Quản lý	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Chi phí cam kết tài trợ	1,026	0,000	0,000	0,000	0,000	1,026
Cộng	1,693	42,880	128,972	130,323	130,654	434,522

Lịch trả nợ gốc (triệu USD)

Khoản vay ADB		Khoản vay JBIC	
Năm	Nợ gốc hoàn trả	Năm	Nợ gốc hoàn trả
2013	6,498	2018	7,716
2014	7,148	2019	8,487
2015	7,862	2020	9,336
2016	8,649	2021	10,269
2017	9,513	2022	11,296
2018	10,465	2023	12,426
2019	11,511	2024	13,669
2020	12,662	2025	15,035
2021	13,929	2026	16,539
2022	15,321	2027	18,193
2023	16,854	2028	20,012
2024	18,539	2029	22,013
2025	20,393	2030	24,215
2026	22,432	2031	26,636
2027	24,675	2032	29,300
2028	27,143	2033	32,230
2029	29,857	2034	35,453
2030	32,843	2035	38,998
2031	36,127	2036	42,898
2032	39,740	2037	47,187

Minh họa 4: Đơn vị xe con quy đổi

Loại phương tiện	Hệ số
Xe con	1,00
Xe khách dưới 25 chỗ	2,00
Xe khách 25 chỗ trở lên	3,00
Xe tải 2 trục	2,00
Xe tải 3 trục	2,50
Xe kéo moóc	3,00

Minh họa 5: Dự báo lượng xe sử dụng đường cao tốc HLD

	Lượng xe/ngày	Tốc độ tăng trưởng			
	năm 2013	2014-20	2021-25	2026-30	2031 trở đi
TPHCM-Long Thành					
Xe con	3.913	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Xe khách dưới 25 chỗ	4.534	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Xe khách trên 25 chỗ	1.828	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Xe tải 2 trục	2.795	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Xe tải 3 trục	2.301	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Xe kéo moóc	1.830	8,50%	6,40%	0,00%	0,00%
Long Thành-Dầu Giây					
Xe con	1.874	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%
Xe khách dưới 25 chỗ	2.770	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%
Xe khách trên 25 chỗ	1.273	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%
Xe tải 2 trục	2.075	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%
Xe tải 3 trục	2.149	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%
Xe kéo moóc	1.337	8,10%	6,60%	5,60%	0,00%

Ghi chú: Số lượng xe hàng năm được tính trên cơ sở số lượng xe năm 2013 và tốc độ tăng trưởng, rồi làm tròn đến hàng đơn vị.

Minh họa 6: Giả định vĩ mô

Năm	Lạm phát VND	Lạm phát USD	Tỷ giá VND/USD
2007	10,85%		16.000
2008	19,90%	0,80%	16.500
2009	6,80%	0,80%	17.800
2010	8,00%	0,80%	Từ 2010 trở đi tuân theo quy luật PPP trên cơ sở tỷ giá năm 2009 và dự báo lạm phát năm 2010 trở đi.
2011	7,00%	0,80%	
2012	6,00%	0,80%	
2013 trở đi	5,00%	0,80%	