Bài 09a: Ước tính lợi ích kinh tế của dự án xe buýt công cộng

Thẩm định đầu tư công

Học kỳ Hè

2014

Giảng viên: Nguyễn Xuân Thành

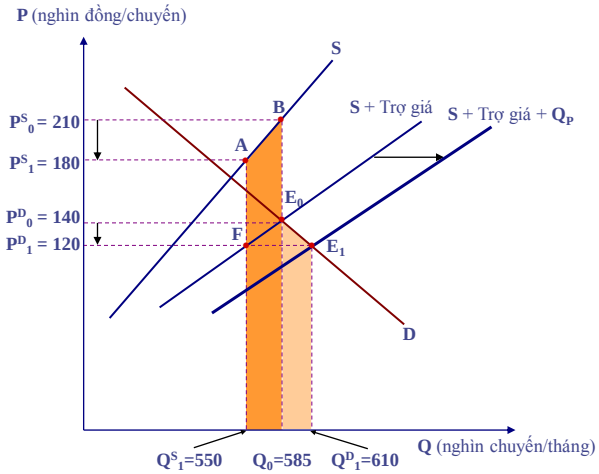
Xe buýt công cộng tại TP.HCM

- Năm 2008, dịch vụ vận tải xe buýt công cộng ở TP.HCM do 28 hợp tác xã và 3 công ty TNHH cung cấp.
- Do giá xăng dầu tăng liên tục nên đa số các đơn vị vận tải xe buýt đều bị lỗ về mặt tài chính. Năm 2007 UBND TP đã trợ giá cho các đơn vị này với số tiền lên đến gần 500 tỷ đồng.
- Vậy, ta có thể xem dịch vụ vận tải xe buýt công cộng như là một thị trường cạnh tranh có biến dạng do trợ cấp.
- Trong năm 2008, TP.HCM có khoảng 585 ngàn chuyến xe buýt phục vụ hành khách mỗi tháng và doanh thu bình quân mỗi chuyến xe là 140 ngàn đồng. Ngoài doanh thu từ bán vé cho khách trên đây, các hợp tác xã và công ty vận tải xe buýt còn được hưởng trợ cấp từ ngân sách thành phố với mức trợ cấp bằng 50% doanh thu.

Dự án xe buýt công cộng

- Trong bối cảnh này, một dự án cung cấp dịch vụ vận tải công cộng bằng xe buýt chuẩn bị ra đời. Dự án cũng hưởng cùng một chính sách trợ giá hiện hành.
- Dự kiến, với quy mô 60 ngàn chuyến mỗi tháng, dự án, sau khi đi vào hoạt động, sẽ thu hút thêm nhiều hành khách mới chuyển từ phương tiện khác sang đi xe buýt và cả những hành khách trước đây sử dụng dịch vụ của công ty xe buýt khác.
- Dự án mới sẽ làm gia tăng lượng cân bằng thị trường lên 610 ngàn chuyến mỗi tháng và giá vé cũng giảm xuống nên doanh thu bình quân mỗi chuyến chỉ còn 120 ngàn đồng.

Đồ thị cung cầu thể hiện trạng thái cân bằng của thị trường xe buýt trước và sau khi có dự án



- **Trước khi có dự án:** E_0
  - ✓ $P^D_0 = P^M_0 = 140$
    Giá người đi xe phải trả
  - ✓ $P^S_0 = (1+50\%)*P^M_0 = 210$
    Giá đơn vị vận tải nhận được (sau trợ giá).
- **Sau khi có dự án**: E_1
  - ✓ $P^D_1 = P^M_1 = 120$
    Giá người đi xe phải trả
  - ✓ $P^S_1 = (1+50\%)*P^M_1 = 180$
    Giá đơn vị vận tải nhận được (sau trợ giá).
  - ✓ Giá tài chính: $P_f = 180$

Xác định lợi ích kinh tế

- Tác động của dự án:
  - ✓ *Tác động tăng thêm*: Tổng số chuyến xe buýt trên thị trường tăng từ Q_0 = 585 nghìn chuyến lên Q^D_1 = 610 nghìn chuyến
    Tăng thêm: $Q^D1 - Q_0$ = 25 nghìn chuyến/tháng.
  - ✓ *Tác động thay thế*: Số chuyến xe buýt của những đơn vị cũ giảm từ Q_0 = 585.000 xuống Q^S_1 = 550.000 chuyến:
    Thay thế: $Q_0 - Q^S_1$ = 35 nghìn chuyến/tháng.
- Tổng lợi ích kinh tế dự án là diện tích $Q^S_1ABE_0E_1Q^D_1Q_0$, trong đó bao gồm:
  - ✓ Tổng lợi tích tăng thêm của người tiêu dùng do tăng sử dụng xe buýt = Diện tích $Q_0E_0E_1Q^D_1$.
  - ✓ Tổng chi phí nguồn lực xã hội tiết kiệm được từ việc người dân sử dụng dịch vụ mới của dự án thay thế một phần cho dịch vụ cũ = Diện tích $Q_0BA_0Q^S_1$.

Ước lượng lợi ích kinh tế

- Tổng lợi ích kinh tế tăng thêm của người tiêu dùng:
  - ✓ Diện tích hình thang $E_0E_1Q^D_1Q_0$
    = ½* $(P^D_0 + P^D_1)*(Q^D_1 - Q_0)$ = 3.250 triệu đồng
- Tổng chi phí nguồn lực xã hội tiết kiệm được:
  - ✓ Diện tích hình thang $Q_0BAQ^S_1$
    = ½* $(P^S_0 + P^S_1)*(Q_0 - Q^S_1)$ = 6.825 triệu đồng
- Tổng lợi ích kinh tế gộp
  - ✓ Diện tích đa giác $Q^S_1ABE_0E_1Q^D_1Q_0$
    = 3.250 + 6.825 = 10.075 triệu đồng
- Lợi ích kinh tế b/q 1 chuyến
  P_e = 10.075/60 = 168 nghìn đồng
- Hệ số chuyển đổi:
  $CF = P_e/P_f$ = 168/180 = 0,93