

Bài 14: Phân tích phân phối

Thẩm định Đầu tư Công

Học kỳ Hè

2020

Giảng viên: Nguyễn Xuân Thành

Phân tích tính khả thi của dự án

◆ Phân tích tài chính

- ✓ Quan điểm tổng đầu tư và quan điểm chủ đầu tư
- ✓ Việc kết luận dự án khả thi về mặt tài chính dẫn đến quyết định chủ đầu tư sẵn sàng đầu tư vốn chủ sở hữu và các tổ chức tài chính sẵn sàng cho dự án vay vốn.

◆ Phân tích kinh tế

- ✓ Quan điểm của cả nền kinh tế
- ✓ Việc kết luận dự án khả thi về mặt kinh tế dẫn đến quyết định rằng dự án nên được nhà nước cho phép thực hiện vì nó đem lại lợi ích ròng cho cả nền kinh tế.

◆ Phân tích phân phối

- ✓ Tác động của dự án tới các nhóm khác nhau: ai là kẻ được và người mất và được/mất bao nhiêu nếu dự án được thực hiện?
- ✓ Tính bền vững của dự án không chỉ phụ thuộc vào việc dự án có khả thi về mặt tài chính và kinh tế (theo tiêu chí NPV, IRR) mà còn vào việc các đối tượng chịu tác động ủng hộ hay phản đối dự án.

Phân phối tác động của dự án đến các nhóm đối tượng khác nhau

- ◆ Xác định các nhóm đối tượng chịu tác động của dự án:
 - ✓ Chủ đầu tư dự án
 - ✓ Người làm việc cho dự án
 - ✓ Chính phủ
 - ✓ Người sử dụng đầu ra của dự án
 - ✓ Nhà sản xuất đầu ra cạnh tranh với dự án
 - ✓ Người cung cấp đầu vào cho dự án
 - ✓ Người sử dụng đầu vào cạnh tranh với dự án
 - ✓ Các đối tượng khác chịu ngoại tác do dự án tạo ra.
- ◆ Gắn tác động của dự án với các dòng ngân lưu (lợi ích hay chi phí) cụ thể trong mô hình thẩm định.
- ◆ Lượng hóa tác động ròng bằng cách tính chênh lệch giữa NPV kinh tế và NPV tài chính (đều sử dụng suất chiết khấu là chi phí vốn kinh tế) ứng với mỗi dòng ngân lưu cụ thể.
- ◆ Phân bổ các giá trị tác động ròng của dự án tới các nhóm đối tượng chịu tác động.

Phân phối tác động của dự án: Lợi ích

Ngân lưu ($NPV^e - NPV^f > 0$)

Tăng thặng dư người tiêu dùng

Tăng thặng dư nhà SX

Tăng thuế/Giảm trợ cấp

Kiểm soát giá: giá trần

Kiểm soát giá: giá sàn

Sử dụng LĐ phổ thông với $SWRF > 1$

D.thu hàng ngoại thương với $SERF > 1$

Sử dụng vốn với $WACC > ECOC$

Ngoại tác tích cực

Nhóm đối tượng

Người tiêu dùng đầu ra được lợi

Nhà cung ứng đầu vào được lợi

Nhà nước được lợi

Người tiêu dùng đầu ra được lợi

Nhà cung ứng đầu vào được lợi

Người LĐ phổ thông được lợi

Phần còn lại nền kinh tế được lợi

Phần còn lại nền kinh tế được lợi

Đối tượng chịu ngoại tác được lợi

Phân phối tác động của dự án: Chi phí

Ngân lưu ($NPV^e - NPV^f < 0$)

Giảm thặng dư người tiêu dùng

Giảm thặng dư nhà SX

Giảm thuế/Tăng trợ cấp

Kiểm soát giá: giá trần

Kiểm soát giá: giá sàn

Chi phí hàng ngoại thương với $SERF > 1$

Sử dụng vốn với $WACC < ECOC$

Ngoại tác tiêu cực

Nhóm đối tượng

Người dùng đầu vào cạnh tranh chịu thiệt

Nhà SX cạnh tranh chịu thiệt

Nhà nước chịu thiệt

Nhà cung ứng đầu vào chịu thiệt

Người tiêu dùng đầu ra chịu thiệt

Phần còn lại nền kinh tế chịu thiệt

Phần còn lại nền kinh tế chịu thiệt

Đối tượng bị ngoại tác chịu thiệt

Lợi ích và chi phí tài chính của Dự án BOT Cai Lậy

PV @ WACC (tỷ VNĐ)	
Lợi ích	
Doanh thu phí giao thông	1.734
Chi phí	
Chi phí vận hành thu phí	57
Chi phí duy đường	28
Chi phí duy tu cầu	0,5
Thuế TNDN	288
Chi phí đầu tư	1.198
Ngân lưu ròng	162

Dự án khả thi tài chính nhờ:

- ◆ Lưu lượng xe tăng cao trên tuyến QL1A (7,2% giai đoạn 2014-2020);
- ◆ Dự án cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận bị trễ tiến độ, đến năm 2021 mới đi vào hoạt động;
- ◆ Giá vé BOT thu ở mức cao.

Lợi ích và chi phí kinh tế của Dự án BOT Cai Lậy

PV @ ECOC (tỷ VNĐ)	
Lợi ích	
Lợi ích giao thông	1.372
Chi phí	
Chi phí quản lý	45
Chi phí bảo trì hàng năm	143
Chi phí duy tu	1
Thuế TNDN	0
Chi phí đầu tư	1.165
Ngân lưu ròng	18

- ◆ Lợi ích kinh tế bao gồm tiết kiệm thời gian và tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện của dự án đến từ hai hai tác động:
 - ✓ Tác động thay thế khi xe đi đường hiện hữu chuyển sang đường cao tốc mới.
 - ✓ Tác động tăng thêm khi chi phí đi lại giảm làm lượng hành khách và hàng hóa tăng lên.
- ◆ Chi phí đầu tư và chi phí hoạt động kinh tế được điều chỉnh từ các giá trị tài chính tương ứng theo hệ số tỷ giá hối đoái và hệ số lượng kinh tế.
- ◆ NPV kinh tế = 18 tỷ VNĐ.

Phân phối lợi ích – chi phí

- ◆ Dự án mang lại lợi ích tài chính ròng cho chủ đầu tư là 162 tỷ VNĐ.
- ◆ Dự án mang lại lợi ích ròng cho cả nền kinh tế là 18 tỷ VNĐ.
- ◆ Như vậy, trong khi mang lại lợi ích cho chủ đầu tư, dự án tạo ra một khoản thiệt hại ròng bằng 144 tỷ VNĐ (chênh lệch giữa NPV kinh tế và NPV tài chính) cho phần còn lại (PCL) của nền kinh tế.
- ◆ Vấn đề đặt ra là khoản thiệt hại ròng này được phân phối như thế nào cho những nhóm đối tượng chịu tác động của dự án (không kể chủ đầu tư).

Khác biệt giữa chi phí vốn tài chính và chi phí vốn kinh tế

- ◆ Ngân lưu tài chính được chiết khấu bằng WACC còn ngân lưu kinh tế được chiết khấu bằng chi phí vốn kinh tế. Vì vậy, một phần khác biệt giữa NPV tài chính và NPV kinh tế của dự án là do khác biệt về suất chiết khấu tạo ra.
- ◆ Nếu dùng chi phí vốn tài chính để chiết khấu ngân lưu tài chính thì ta có kết quả:
 - ✓ NPV tài chính @ WACC = 162 tỷ VNĐ
- ◆ Nếu dùng chi phí vốn kinh tế để chiết khấu ngân lưu tài chính thì ta có kết quả:
 - ✓ NPV tài chính @ ECOC = -62 tỷ VNĐ
- ◆ Vậy một phần thiệt hại ròng cho PCL của nền kinh tế được tạo ra bởi khoản chênh lệch $(-62 - 162) = -224$ tỷ VNĐ.
- ◆ 224 tỷ VNĐ phản ánh khoản chi phí mà phần còn lại của nền kinh tế phải chịu vì dự án được tài trợ với chi phí vốn tài chính thấp hơn so với chi phí kinh tế của vốn.

Lợi ích kinh tế ròng đối với nhóm đối tượng tham gia giao thông trên đường cao tốc

- ◆ Tổng lợi ích kinh tế:
 - = PV(Lợi ích tiết kiệm chi phí thời gian và chi phí phương tiện)
 - = 1.372 tỷ VNĐ
- ◆ Tổng lợi ích kinh tế bao gồm lợi ích tài chính mà chủ đầu tư nhận được cộng với thặng dư người tiêu dùng.
- ◆ Lợi ích tài chính mà chủ đầu tư nhận được (c/k bằng ECOC):
 - = PV(Doanh thu phí) = 1.352 tỷ VNĐ
- ◆ Thặng dư người tiêu dùng bằng tổng lợi ích kinh tế mà người tiêu dùng nhận được trừ đi số tiền tài chính trả cho dự án:
 - = 1.372 – 1.352 = 20 tỷ VNĐ
- ◆ Vậy, trong tổng giá trị tác động đến PCL của nền kinh tế, người tiêu dùng (nhóm đối tượng tham gia giao thông) được lợi 20 tỷ VNĐ.

Lợi ích kinh tế ròng đối với nhóm đối tượng tham gia giao thông trên đường cao tốc

- ◆ Tuy nhiên, nhiều nhóm phương tiện giao thông (xe khách nhỏ và xe tải) lại bị thiệt hại vì lợi ích gộp không đủ bù đắp cho mức phí cao phải trả.

Lợi ích kinh tế ròng phân theo các loại phương tiện	
Xe máy	148,525
Xe con, xe taxi	37,868
Xe khách nhỏ	-2,154
Xe khách lớn	171,598
Xe tải nhỏ	-60,253
Xe tải trung	-82,984
Xe tải nặng < 3trục	-94,290
Xe tải nặng >= 3trục	-97,768
Cộng	20,541

Lợi ích ròng đối với lao động phổ thông

- ◆ Lợi ích ròng đối với LĐ phổ thông trong đầu tư ban đầu.
 - ✓ PV(Chênh lệch tiền lương tài chính & kinh tế trong chi phí đầu tư ban đầu) = 43 tỷ VNĐ
- ◆ Lợi ích ròng đối với LĐ phổ thông trong duy tư đường
 - ✓ PV(Chênh lệch tiền lương tài chính & kinh tế trong chi phí bảo trì) = 9 tỷ VNĐ
- ◆ Lợi ích ròng đối với LĐ phổ thông trong duy tu cầu
 - ✓ PV(Chênh lệch tiền lương tài chính & kinh tế trong chi phí duy tu) = 0,075 tỷ VNĐ
- ◆ Vậy, trong tổng giá trị tác động đến PCL của nền kinh tế, LĐ phổ thông được lợi 52 tỷ VNĐ.

Lợi ích ròng đối với ngân sách

- ◆ Thuế thu nhập doanh nghiệp là một khoản chi phí tài chính của của dự án, nhưng là lợi ích cho ngân sách. (Đối với nền kinh tế, giá trị hiện tại của thuế TNDN bằng 0 vì đó là một khoản chuyển giao giữa dự án và ngân sách).
 - ✓ $PV(\text{Thuế TNDN}) = 225 \text{ tỷ VNĐ}$
- ◆ Hết thời hạn thu phí, chi phí bảo trì và duy tu đường cao tốc sẽ được trang trải bằng tiền ngân sách. Chi phí ngân sách đối với hai hạng mục này là:
 - ✓ $PV(\text{Chi phí duy tu đường sau GĐ thu phí}) = 131 \text{ tỷ VNĐ}$
 - ✓ $PV(\text{Chi phí duy tu cầu sau GĐ thu phí}) = 0,8 \text{ tỷ VNĐ}$
- ◆ Vậy, tác động ròng của dự án tới ngân sách nhà nước bằng: $225 - 131 - 0,8 = 93 \text{ tỷ đồng}$.

Chi phí đối với PCL của nền kinh tế

- ◆ Với $SERF > 1$, chi phí kinh tế của hàng và dịch vụ ngoại thương trong đầu tư ban đầu cao hơn chi phí tài chính tương ứng. Chênh lệch giữa chi phí kinh tế và tài chính của các hạng mục này do PCL của nền kinh tế chịu.
 - ✓ PV(Chênh lệch chi phí kinh tế và tài chính của hàng và dịch vụ ngoại thương trong tổng đầu tư ban đầu) = 7 tỷ VNĐ
- ◆ Ta đã tính chênh lệch giá trị NPV kinh tế và tài chính do khác biệt về chi phí vốn tài chính và kinh tế tạo ra bằng 224 tỷ VNĐ. PCL của nền kinh tế cũng chịu tác động này.

Bảng tính phân phối

Ngân lưu	PV tài chính @ WACC	PV tài chính @ ECOC	PV kinh tế @ ECOC	Chênh lệch
Lợi ích giao thông	1,734,016	1,351,679	1,372,220	20,541
Chi phí vận hành thu tiền vé BOT	57,223	44,605	44,605	0
Chi phí duy tu đường	28,213	21,569	143,060	121,490
Chi phí duy tu cầu	500	373	1,122	749
Thuế TNDN	288,256	224,905	0	-224,905
Chi phí đầu tư	1,197,773	1,122,113	1,165,160	43,047
Ngân lưu ròng	162,052	-61,885	18,274	80,159

Phân tích phân phối: Tác động đến các bên

Ngân lưu	Chủ đầu tư	Người/hàng đi đường	Người dân bị di dời do GPMB	Lao động không kỹ năng	Ngân sách nhà nước	PCL nền kinh tế (Tỷ giá)	PCL nền kinh tế (Chi phí vốn)
Lợi ích giao thông	1,734,016	20,541					-382,337
Chi phí vận hành thu tiền vé BOT	57,223						-12,617
Chi phí duy tu đường	28,213			-9,131	130,622		-6,643
Chi phí duy tu cầu	500			-75	825		-127
Thuế TNDN	288,256				-224,905		-63,352
Chi phí đầu tư	1,197,773		79,036	-42,589		6,600	-75,660
Ngân lưu ròng	162,052	20,541	-79,036	51,796	93,458	-6,600	-223,938

NPV kinh tế = 18 tỷ VNĐ