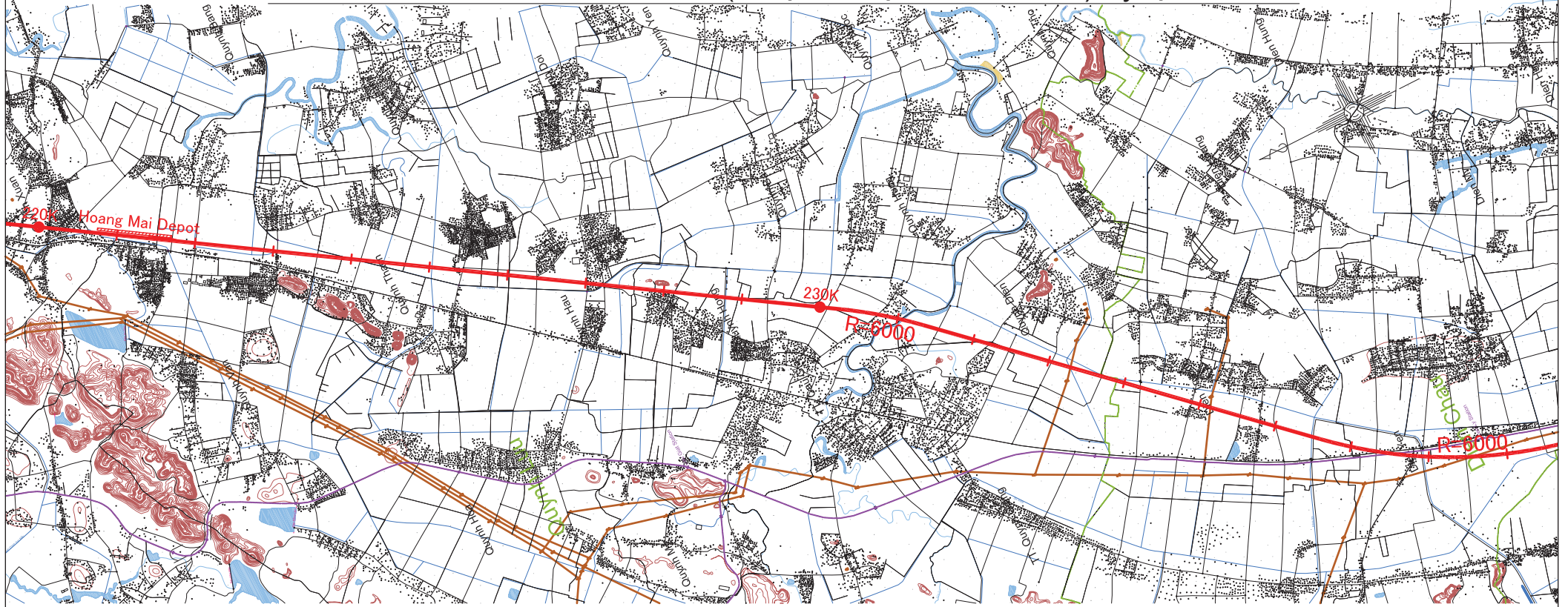
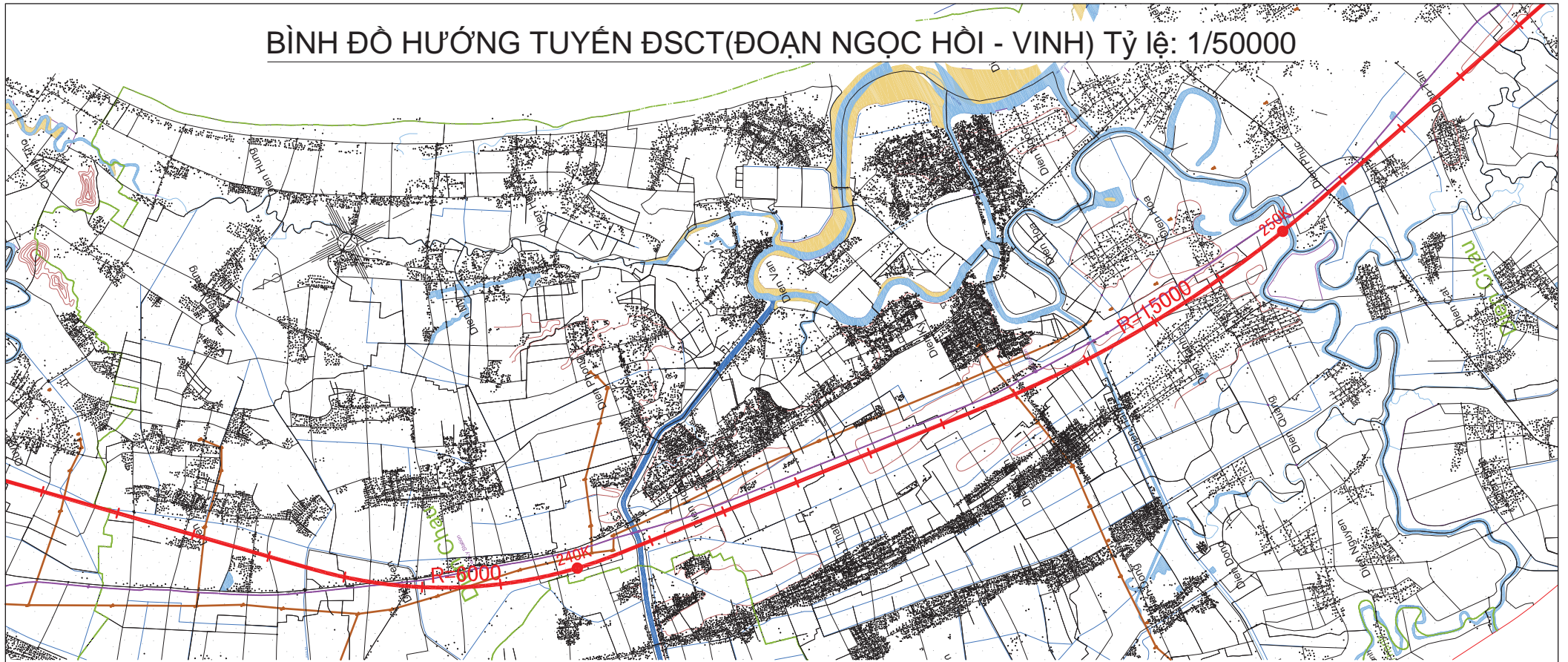


# BÌNH ĐỒ HƯỚNG TUYẾN ĐSCT(ĐOẠN NGỌC HÒI - VINH) Tỷ lệ: 1/50000



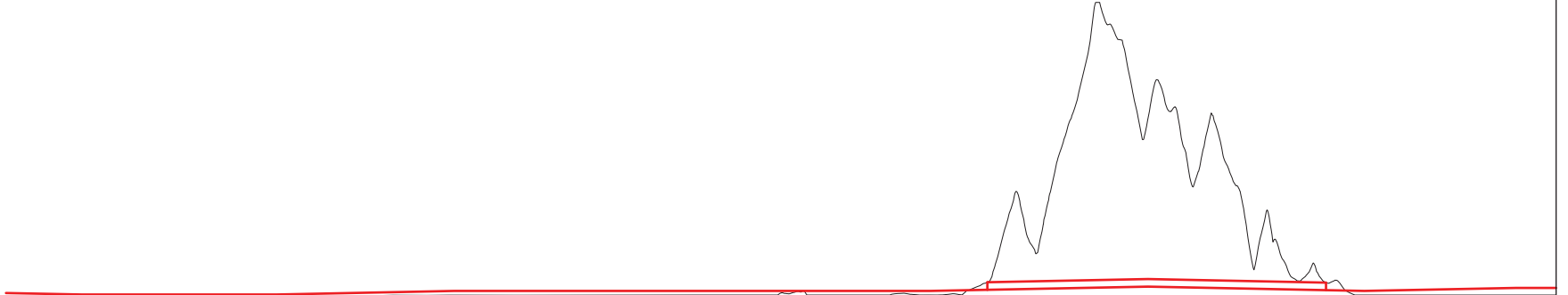
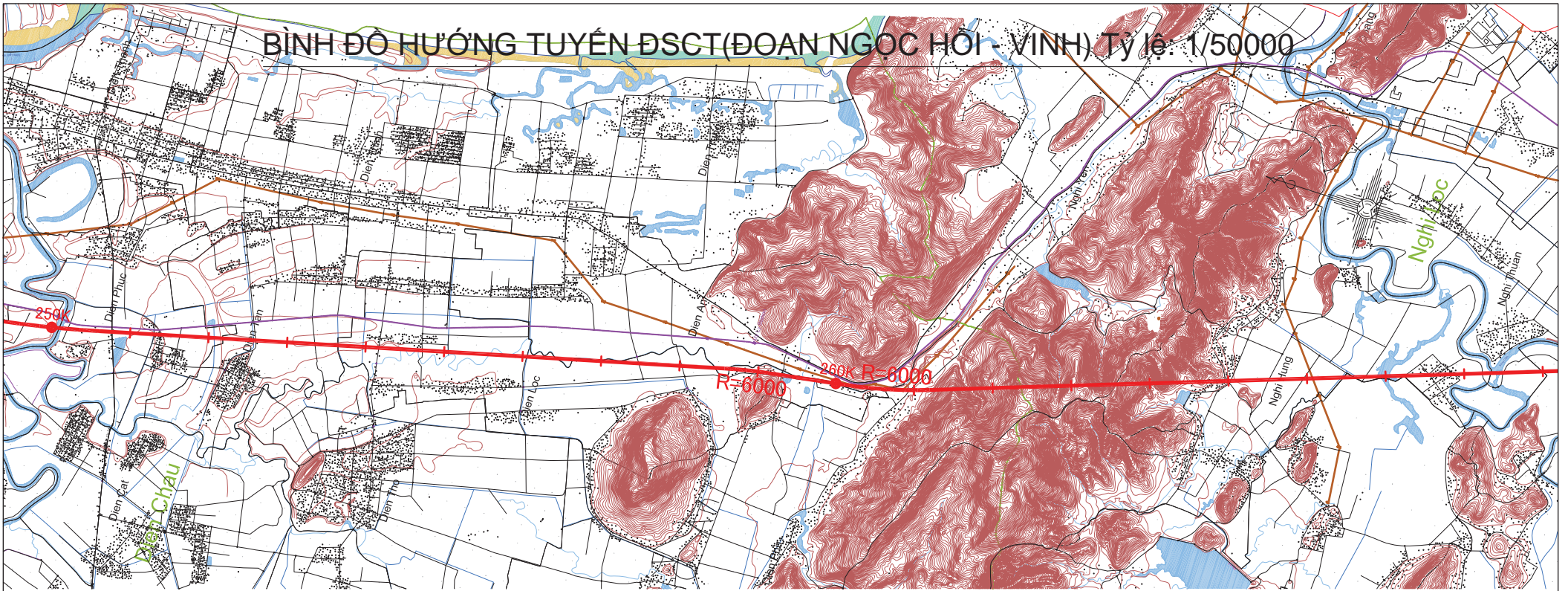
LONGITUDINAL GRADE (%) ĐỘ DỐC DỌC (%) (m)	i=0.2% L=3689.00m		i=0.0% L=3204.00m				i=0.2% L=3985.00m			i=0.2% L=2798.00m			i=0.2% L=2750.00m								
FINISH ELEVATION (M) CAO ĐỘ THIẾT KẾ (M)	12.8 12.0	10.2	8.2	6.2	4.6	4.6	4.6	4.7	6.7	8.7	10.7	12.6	12.4	10.4	8.4	7.0	7.5	9.5	11.5		
EXISTING ELEVATION (m) CAO ĐỘ TỰ NHIÊN (m)	5.0 5.0	5.0	3.6	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	4.5	4.4	2.5	3.5	3.7	3.4	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5		
ACCUMULATED DISTANCE (m) KHOẢNG CÁCH CỘNG ĐƠN (m)	221000.00 221074.00	222000.00	223000.00	224000.00	224763.00	225000.00	226000.00	227000.00	227967.00	228000.00	229000.00	230000.00	231000.00	231932.00	232000.00	233000.00	234000.00	234730.00	235000.00	236000.00	237000.00
HORIZONTAL GEOMETRY ĐƯỜNG THẲNG, ĐƯỜNG CONG	L=10719m										R=6000m L=1064m		L=5255m								

# BÌNH ĐỒ HƯỚNG TUYẾN ĐSCT(ĐOẠN NGỌC HÒI - VINH) Tỷ lệ: 1/50000



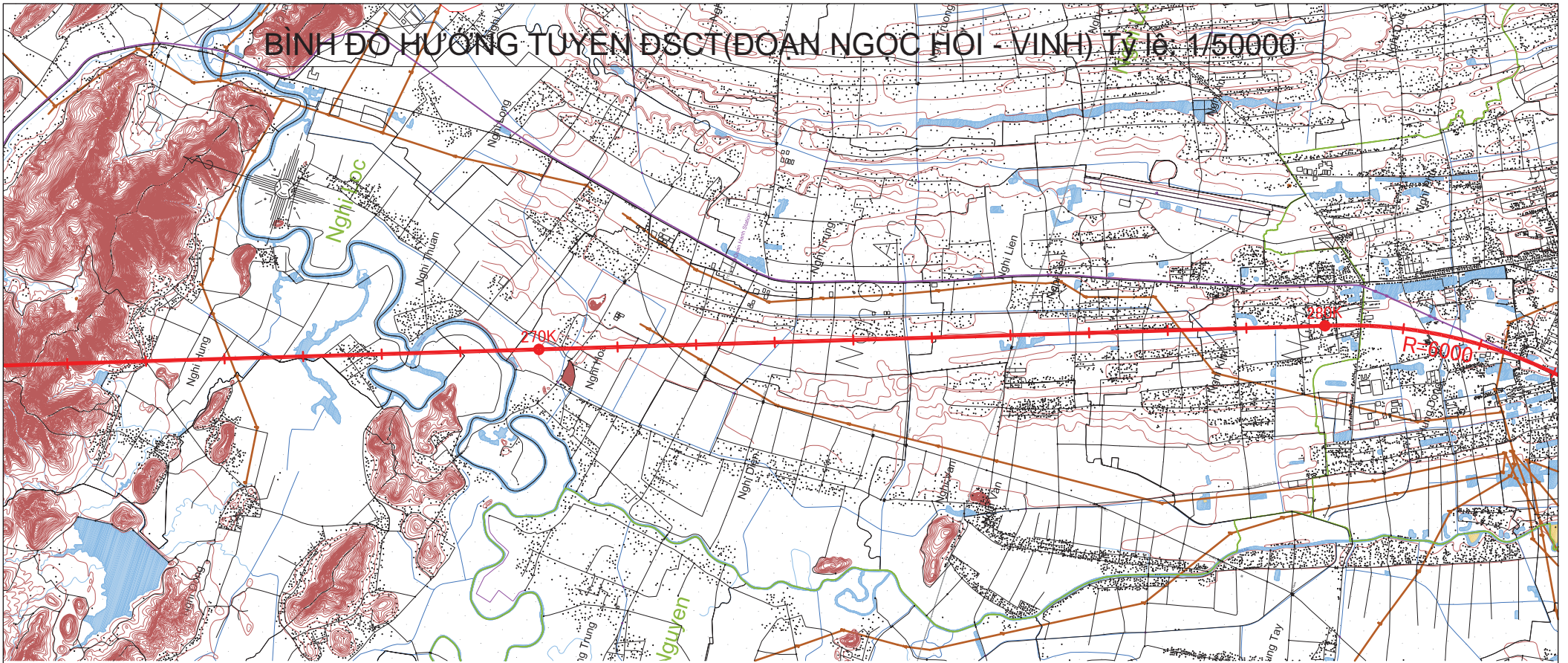
LONGITUDINAL GRADE (%) ĐỘ DỐC DỌC (%) (m)	i=0.2% L=2750.00m		i=0.0% L=3291.00m		i=0.5% L=1570.00m		i=0.0% L=6070.00m		i=0.2% L=1749.00m		i=0.2% L=1500.00m												
FINISH ELEVATION (M) CAO ĐỘ THIẾT KẾ (M)	9.5	11.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	11.4	6.4	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	6.3	8.2	8.3	6.7	5.5	5.5
EXISTING ELEVATION (m) CAO ĐỘ TỰ NHIÊN (m)	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.1	2.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.2	3.1	3.0	1.6	1.0	1.0	1.7	1.0
ACCUMULATED DISTANCE (m) KHOẢNG CÁCH CỘNG ĐƠN (m)	236000.00	237000.00	237480.00	238000.00	239000.00	240000.00	240771.00	241000.00	242000.00	242281.00	243000.00	244000.00	245000.00	246000.00	247000.00	248000.00	248351.00	249000.00	250000.00	250100.00	251000.00	251600.00	252000.00
HORIZONTAL GEOMETRY ĐƯỜNG THẲNG, ĐƯỜNG CONG			L=3964m R=6000m						L=4965m						L=5090m R=15000m								

# BÌNH ĐỒ HƯỚNG TUYẾN ĐSCT(ĐOẠN NGỌC HỒI - VINH) Tỷ lệ: 1/50000



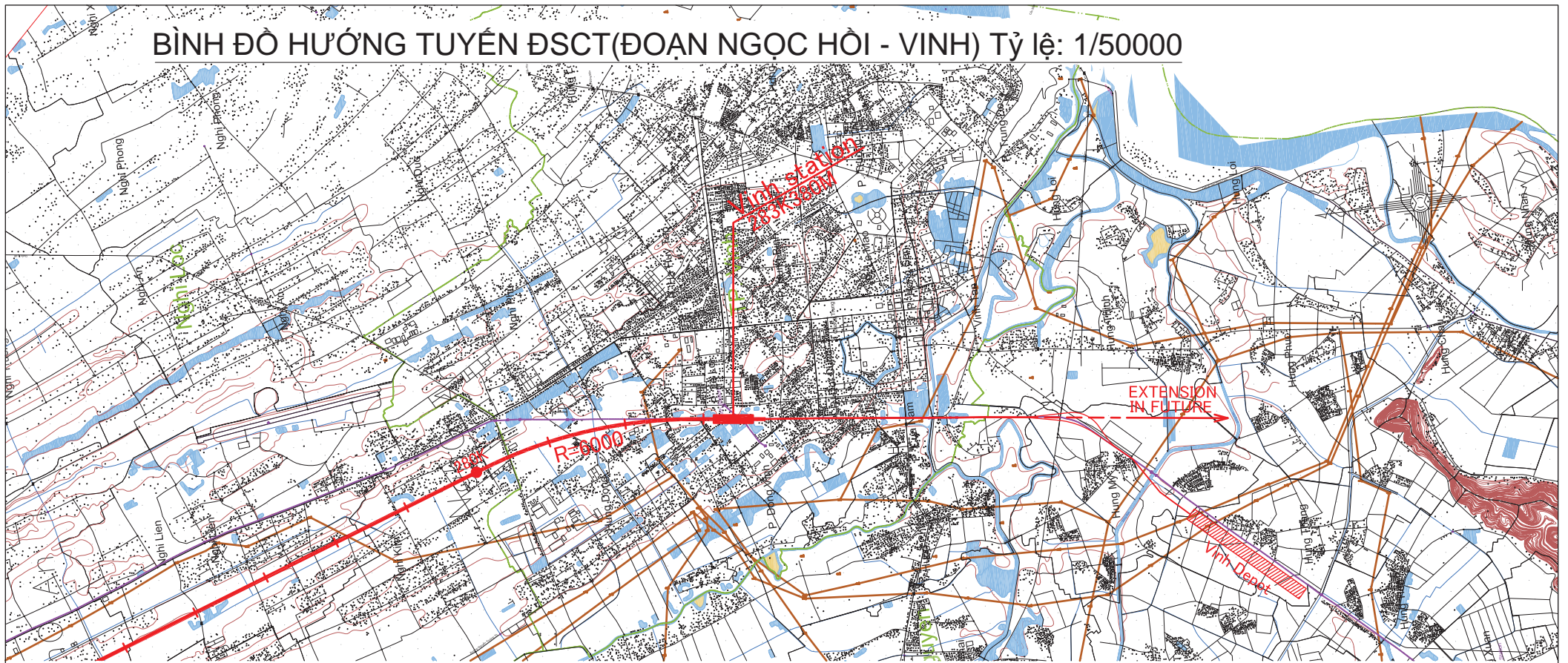
LONGITUDINAL GRADE (%) ĐỘ DỐC (%) (m)	i=0.2% L=90.00m		F=0.0% L=2067.00m		i=0.2% L=1881.00m		F=0.0% L=5046.00m		i=0.2% L=2306.00m		i=0.2% L=2294.00m		i=0.2% L=1606.00m											
FINISH ELEVATION (M) CAO ĐỘ THIẾT KẾ (M)	6.7	5.5	5.5	5.5	5.5	6.2	8.2	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	10.1	12.1	13.9	13.7	11.7	9.7	9.3	10.9	12.5	12.5		
EXISTING ELEVATION (m) CAO ĐỘ TỰ NHIÊN (m)	1.0	1.7	1.0	2.9	2.6	2.2	4.7	4.8	4.7	4.9	5.0	6.8	5.0	5.0	10.0	166.1	191.9	232.9	41.8	9.3	5.0	5.0	5.0	
ACCUMULATED DISTANCE (m) KHOẢNG CÁCH CỘNG ĐƠN (m)	251000.00	251600.00	252000.00	253000.00	253667.00	254000.00	255000.00	255548.00	256000.00	257000.00	258000.00	259000.00	260000.00	260594.00	261000.00	262000.00	262900.00	263000.00	264000.00	265000.00	265194.00	266000.00	266800.00	267000.00
HORIZONTAL GEOMETRY ĐƯỜNG THẲNG, ĐƯỜNG CONG	L=7963m						R=6000m L=554m		L=982m		L=1092m R=6000m													

# BÌNH ĐỒ HƯỚNG TUYẾN ĐSCT(ĐOẠN NGỌC HỒI - VINH) Tỷ lệ 1/50000



LONGITUDINAL GRADE (%) ĐỘ DỐC DỌC (%) (m)	$F=0.2\%$ $L=1606.00m$		$F=0.0\%$ $L=2773.00m$		$F=0.2\%$ $L=3707.00m$		$F=0.2\%$ $L=3588.00m$		$F=0.0\%$ $L=4197.00m$		$F=1.0\%$ $L=1070.00m$											
FINISH ELEVATION (M) CAO ĐỘ THIẾT KẾ (M)	10.9	12.5	12.5	12.5	12.5	11.6	9.6	7.6	5.6	5.1	6.5	8.5	10.5	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	21.7		
EXISTING ELEVATION (m) CAO ĐỘ TỰ NHIÊN (m)	5.0	5.0	5.0	3.7	3.0	1.6	3.0	2.3	3.0	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0	3.1	3.1	4.0	4.0	4.2	4.8	4.8	5.0
ACCUMULATED DISTANCE (m) KHOẢNG CÁCH CỘNG ĐƠN (m)	266000.00	266800.00	267000.00	268000.00	269000.00	269573.00	270000.00	271000.00	272000.00	273000.00	273274.00	274000.00	275000.00	276000.00	276863.00	277000.00	278000.00	279000.00	280000.00	281000.00	281060.00	282000.00
HORIZONTAL GEOMETRY ĐƯỜNG THẲNG, ĐƯỜNG CONG	L=18900m																			R=6000m L=2779m		

# BÌNH ĐỒ HƯỚNG TUYẾN ĐSCT(ĐOẠN NGỌC HỒI - VINH) Tỷ lệ: 1/50000



Vinh station  
2833630M

LONGITUDINAL GRADE (%) ĐỘ DỐC DỌC (%) (m)	F=0.0% L=1197.00m		F=1.0% L=1076.00m		Railway F=0.0% L=1660.00m	
	FINISH ELEVATION (M) CAO ĐỘ THIẾT KẾ (M)	12.3	12.3	12.3	12.3	21.7
EXISTING ELEVATION (m) CAO ĐỘ TỰ NHIÊN (m)	4.0	4.0	4.2	4.8	5.0	4.7
ACCUMULATED DISTANCE (m) KHOẢNG CÁCH CỘNG ĐƠN (m)	2780000.00	2790000.00	2800000.00	2810000.00	2820000.00	2830000.00
HORIZONTAL GEOMETRY ĐƯỜNG THẲNG, ĐƯỜNG CONG			R=6000m L=2779m		L=910m	

**PHỤ LỤC 8A**

---

**Ước tính yêu cầu về nhân sự**

## PHỤ LỤC 8A

### Ước tính yêu cầu về nhân sự

#### 1) Ga

- Nhiệm vụ: in vé, người soát vé, kiểm soát khi tàu vào ke ga, hướng dẫn hành khách, v.v.
- Phương pháp tính toán số lượng lao động**
  - Số lãnh đạo và cán bộ quản lý được tính dựa trên quy mô ga – quy mô ga được chia thành 6 mô hình là: A (80.000 hành khách hoặc hơn/ngày), B (80.000 ~ 50.000 hành khách/ngày), C (50.000 ~ 30.000 hành khách/ngày), D (30.000 ~ 10.000 hành khách/ngày), E (10.000 ~ 5.000 hành khách/ngày) và F (5.000 hoặc nhỏ hơn/ngày).
  - Nhân viên phụ trách ke ga: Số lượng nhân viên được tính dựa trên điều kiện trang thiết bị và số tàu dừng ở ke ga.
  - Nhân viên bán vé và nhân viên cửa soát vé: được tính dựa trên số lượng hành khách vào/ra tại từng ga.

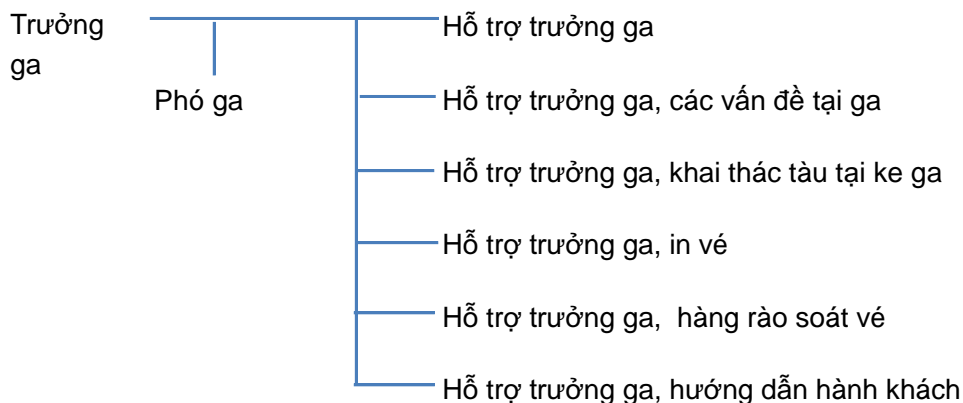
**Bảng-A8-1 Số hành khách lên và xuống tàu tại từng ga**

Đoạn Ngọc Hồi - Vinh

	2030		2035		2040	
	Số lượng HK lên tàu	Số lượng HK xuống tàu	Số lượng HK lên tàu	Số lượng HK xuống tàu	Số lượng HK lên tàu	Số lượng HK xuống tàu
Ngọc Hồi	36.426	35.861	46.423	45.703	59.165	58.247
Phủ Lý	4.162	3.935	5.304	5.002	6.760	6.375
Nam Định	10.702	10.683	13.639	13.615	17.383	17.352
Ninh Bình	5.552	5.526	7.076	7.043	9.018	8.976
Thanh Hóa	9.515	10.048	12.126	12.806	15.455	16.320
Vinh	14.257	14.571	18.170	18.570	23.157	23.667

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

#### • Sơ đồ tổ chức



#### • Số lao động

Dịch vụ - dịch vụ ngày theo cơ chế một ca (làm việc 24 tiếng liên tục)

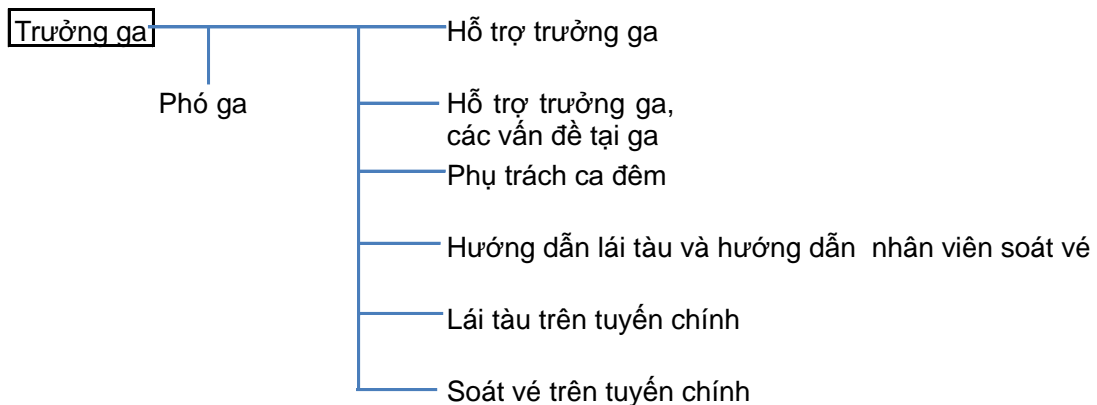
**Bảng A8-2 Số cán bộ công nhân viên làm việc tại ga**

Đoạn tuyến	Ga	Năm 2030		Năm 2035		Năm 2040	
		Quy mô ga	Số CBCNV	Quy mô ga	Số CBCNV	Quy mô ga	Số CBCNV
Đoạn phía Bắc	Ngọc Hồi	B	111	A	128	A	142
	Phủ Lý	E	38	D	49	D	53
	Nam Định	D	56	D	60	C	68
	Ninh Bình	D	49	D	53	D	53
	Thanh Hóa	D	53	D	56	C	65
	Vinh	D	60	C	68	C	75
Tổng			367		414		456

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

## 2) Lái tàu và dịch vụ soát vé

- Nhiệm vụ - lái tàu và dịch vụ soát vé
- Giả định cần một lái tàu và 2 nhân viên soát vé trên một tàu
- Giả định nhân viên hướng dẫn lái tàu sẽ phụ trách 20 lái tàu tuyến chính còn nhân viên hướng dẫn soát vé sẽ phụ trách 30 nhân viên soát vé tuyến chính.
- Trạm khai thác tàu và trạm soát vé được xây dựng ở từng đoạn phía Bắc và phía Nam
- Sơ đồ tổ chức



- Số lượng cán bộ công nhân viên được ước tính dựa trên kinh nghiệm của tuyến Shinkasen Tohoku và Joetsu.

**Bảng A8-3 Số lượng cán bộ công nhân viên tại đề-pô lái tàu và soát vé**

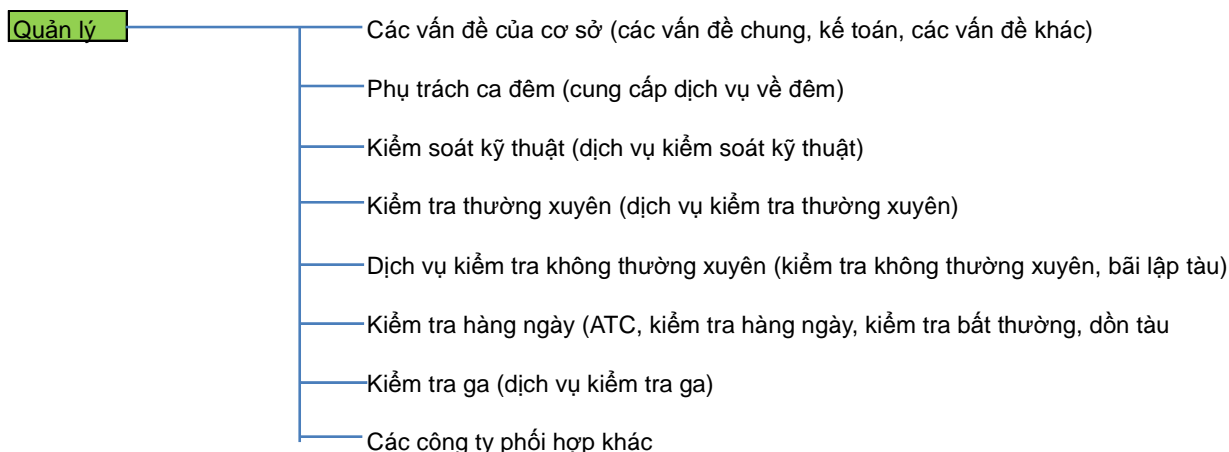
Đoạn tuyến phía Bắc	Đề-pô	2030	2035	2040
		Lái tàu	90	109
	Soát vé tàu	138	172	214
Tổng		228	281	345

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012



### 3) Cơ sở kiểm tra

- Nhiệm vụ: kiểm tra hàng ngày và kiểm tra thông thường
- Nguyên tắc: bảo trì tại cơ sở nhưng có thể thuê dịch vụ vệ sinh đầu máy toa xe từ bên ngoài.
- Giả định hàng ngày kiểm tra 6 tàu/ngày và kiểm tra thường xuyên 2 tàu/ngày.
- Tổ chức



- Số nhân viên: ước tính dựa trên kinh nghiệm của tuyến Shinkansen Tohoku.

**Bảng A8-4 Số nhân viên tại cơ sở kiểm tra**

		2030	2035	2040
Đoạn tuyến phía Bắc	Đê-pô Vinh	82	90	98

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Dịch vụ - dịch vụ ban ngày theo hệ thống dịch vụ một ca
- Chi phí dịch vụ vệ sinh đầu máy toa xe thuê ngoài.

Số đầu máy toa xe cần thuê dịch vụ vệ sinh bên ngoài như sau:

**Bảng A8-5 Số đầu máy toa xe**

ĐVT: số đoàn tàu

	2030	2035	2040
Đoạn tuyến phía Bắc (Ngọc Hồi ~ Vinh)	23	27	32

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

Trên cơ sở tham khảo chi phí thuê dịch vụ vệ sinh đầu máy toa xe từ bên ngoài của tuyến Shinkansen Tohoku, có thể ước tính chi phí này như sau, gồm các khoản mục chi phí nhân lực, vận hành đầu máy toa xe, v.v. Giá tính theo giá hiện hành và giả định không có lạm phát.

**Bảng A8-6 Chi phí dịch vụ vệ sinh đầu máy toa xe thuê ngoài**

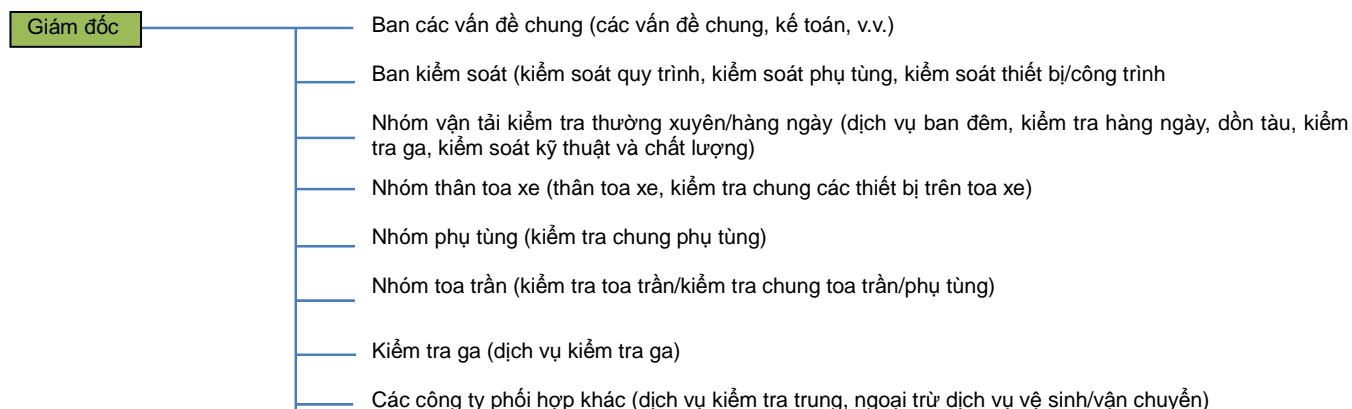
[ĐVT: nghìn Yên]

	Năm 2030	Năm 2035	Năm 2040
Đoạn tuyến phía Bắc (Ngọc Hồi ~ Vinh)	18.400 (2,36 triệu USD)	21.600 (2,77 triệu)	25.600 (3,28 triệu USD)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

#### 4) Xưởng đầu máy toa xe

- Nhiệm vụ - kiểm tra hàng ngày, kiểm tra thường xuyên, kiểm tra chung và kiểm tra các phần quan trọng.
- Về nguyên tắc, bảo trì trong và bởi nhân viên nhà ga
- Giả định kiểm tra hàng ngày 6 đoàn tàu/ngày; kiểm tra thường xuyên 2 đoàn tàu/ngày và kiểm tra chung, kiểm tra các phần quan trọng giới hạn ở mức 40% công suất của trung tâm đầu máy toa xe Shinkansen Sendai.
- Sơ đồ tổ chức



- Số lượng lao động: ước tính dựa trên trường hợp tuyến Shinkansen Tohoku.

**Bảng A8-7 Số lượng lao động tại xưởng đầu máy – toa xe**

	Năm 2030	Năm 2035	Năm 2040
Đoạn tuyến phía Bắc (Ngọc Hồi ~ Vinh)	18.400 (2,36 triệu USD)	21.600 (2,77 triệu USD)	25.600 (3,28 triệu USD)

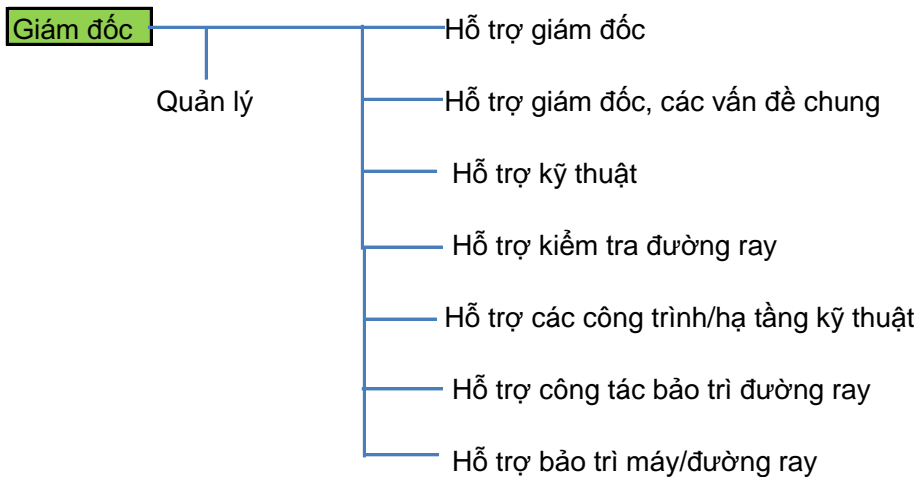
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Dịch vụ - Dịch vụ ngày theo hệ thống dịch vụ một ca

#### 5) Đề pô thiết bị/công trình

- Nhiệm vụ - bảo trì đường ray, các kết cấu và công trình kiến trúc
- Về nguyên tắc, thực hiện bảo trì tại ga, ngoại trừ một số trang/thiết bị như ray đá ba lát sẽ thuê cơ sở bên ngoài bảo trì.
- Giả định đoạn tuyến phía bắc có 50% chiều dài là nền đá ba lát và 50% ray liền)
- Giả định thiết bị/công trình được chuyển tới OCC.
- Các trạm trang/thiết bị được xây dựng cách nhau 40-50 km (7 đề-pô trên đoạn tuyến phía Bắc).

- Sơ đồ tổ chức



- Số lượng lao động: Ước tính dựa trên kinh nghiệm của tuyến Shinkansen Tokaido và Sanyo có tính đến những tiến bộ của phương pháp bảo trì đường ray trên nền đá ba lát.

**Bảng-A8-7 Số lượng lao động tại đề pô trang thiết bị**

	2030	2035	2040
Ngọc Hồi ~ Vinh (284 km)	496	- 545	595

Ghi chú: Giả định số lượng lao động tăng lần lượt 10% và 20% vào năm 2035 và 2045 so với số lượng lao động năm 2030 do tăng số tàu.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Chi phí bảo trì đường ray trên nền đá ba lát thuê ngoài

Chi phí bảo trì đường ray thuê ngoài được tính toán dựa trên kinh nghiệm của tuyến Shinkansen Nhật Bản, gồm chi phí nhân sự, sử dụng thiết bị bảo trì, v.v. Đây là giá hiện hành và không tính đến lạm phát.

**Bảng A8-8 Chi phí dịch vụ bảo trì đường ray thuê ngoài**

[ĐVT: 10.000 Yên]

	2030	2035	2040
Đoạn tuyến phía Bắc (Ngọc Hồi ~ Vinh)	24.800 (3,11triệu USD)	27.300 (3,50triệu USD)	29.800 (3,82triệu USD)

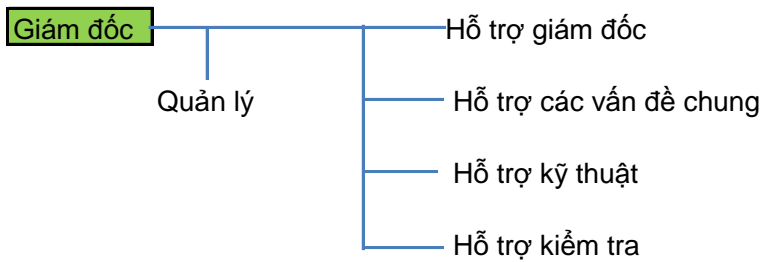
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Dịch vụ - chủ yếu được thực hiện vào ban ngày, có thể được thực hiện vào ban đêm trong trường hợp đặc biệt do kế hoạch thay đổi.

## 6) Đề-pô cấp điện

- Nhiệm vụ - Bảo trì công trình/thiết bị cấp điện
- Công tác bảo trì chủ yếu được thực hiện tại đề-pô ngoài trừ một số trang thiết bị như kiểm tra quan sát các tuyến dây tiếp xúc trên cao và vệ sinh thiết bị cách điện có thể thuê ngoài.
- Giả định điều độ cấp điện tới OCC.
- Các trạm cấp điện được đặt ở mỗi cự ly 50 km (6 trạm trên đoạn tuyến phía Bắc và 7 trạm trên đoạn tuyến phía Nam)

- Sơ đồ tổ chức



- Số lượng lao động: Số lượng lao động được ước tính dựa trên số lượng lao động cần thiết để bảo trì 1 km là 1 công nhân/1km, tham khảo số lượng lao động khi khánh thành tuyến Shinkansen Tokaido. Tuy nhiên, trong trường hợp của Việt Nam, do đây là lần đầu tiên điện khí hóa đường sắt nên dự kiến yêu cầu về lao động cao hơn 20%.

**Bảng A8-9 Số lao động tại đề-pô cấp điện**

	2030	2035	2040	[ĐVT: lao động] Ghi chú
Ngọc Hồi ~ Vinh (284 km)	340	374	408	

Ghi chú: Số lao động năm 2035 và 2040 sẽ tăng tương ứng 10% và 20% so với năm 2030 do số tàu tăng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Phát sinh chi phí thuê kiểm tra đường dây tiếp xúc trên cao và vệ sinh thiết bị cách điện.

Chi phí được tính dựa trên kinh nghiệm của Shinkansen Nhật Bản, gồm chi phí nhân lực, sử dụng máy móc bảo trì, v.v.

Giá theo giá hiện hành, không tính lạm phát

**Bảng A8-10 Chi phí thêm dịch vụ kiểm tra đường dây tiếp xúc trên cao và vệ sinh thiết bị cách điện**

[ĐVT: 10.000 Yên]

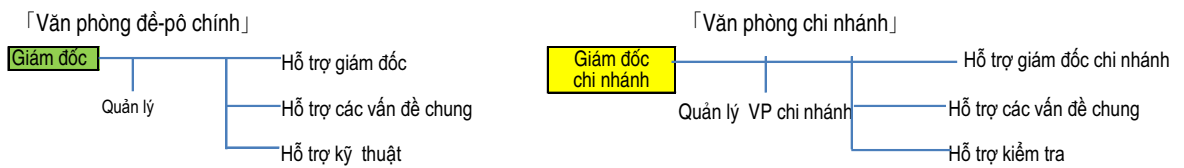
	2030	2035	2040
Đoạn tuyến phía Bắc (Ngọc Hồi ~ Vinh)	3.660 (0,47triệu USD)	4.026 (0,52triệu USD)	4.392 (0,54triệu USD)

- Dịch vụ: Chủ yếu là dịch vụ ban ngày, ngoại trừ một số dịch vụ đặc biệt vào ban đêm do thay đổi kế hoạch.

## 7) Đề pô tín hiệu/thông tin

- Nhiệm vụ - Bảo trì hệ thống tín hiệu, thông tin và liên lạc.
- Chủ yếu thực hiện bảo trì tại trạm ngoại trừ việc thay thế máy móc tại công trường, v.v. – sẽ thuê dịch vụ bên ngoài để thực hiện các công việc này.
- Giả định thông tin tín hiệu được gửi đến trung tâm điều độ tàu.
- Trạm cơ sở sẽ được xây dựng cho mỗi đoạn miền Bắc và miền Nam với các trạm nhánh ở khoảng cách 50 km/trạm (6 trạm ở đoạn tuyến phía Bắc).

- Sơ đồ tổ chức



- Số lượng lao động: Số lượng lao động được ước tính dựa trên số lượng lao động cần thiết để bảo trì 1 km là 1 công nhân/1km, tham khảo số lượng lao động khi khánh thành tuyến Shinkansen Tokaido.

**Bảng A8-11 Số lượng lao động tại đề pô tín hiệu/thông tin**

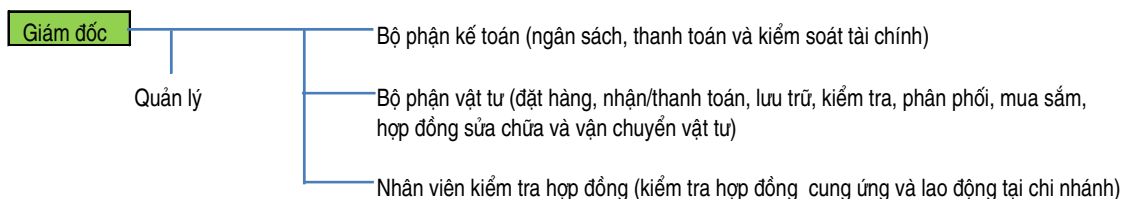
	2030	2035	2040
Ngọc Hồi ~ Vinh (284 km)	290	290	290

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Dịch vụ: Chủ yếu là dịch vụ ban ngày, ngoại trừ một số dịch vụ đặc biệt vào ban đêm do thay đổi kế hoạch.

### 8) Trung tâm vật tư

- Nhiệm vụ – đặt vật tư, nhận và thanh toán, lưu trữ, kiểm tra, hợp đồng giao nhận, mua sắm, sửa chữa và vận chuyển vật tư theo yêu cầu của các văn phòng ĐSCT Việt Nam.
- Trung tâm vật tư: Đề xuất xây dựng một trung tâm ở Ngọc Hồi và một trung tâm ở Thanh Hóa trên đoạn tuyến phía Bắc. Cơ cấu tổ chức cơ bản của trung tâm vật liệu như sau.
- Sơ đồ tổ chức



- Số lao động

Bảng dưới đây tổng hợp số lượng lao động cần thiết ước tính dựa trên khái niệm nêu trên, có tham khảo trường hợp của tuyến Shinkansen Tokaido khi khánh thành. Số lao động của trung tâm ở Thanh Hóa trong trường hợp có các đề pô đầu máy toa xe thực hiện công tác kiểm tra chung.

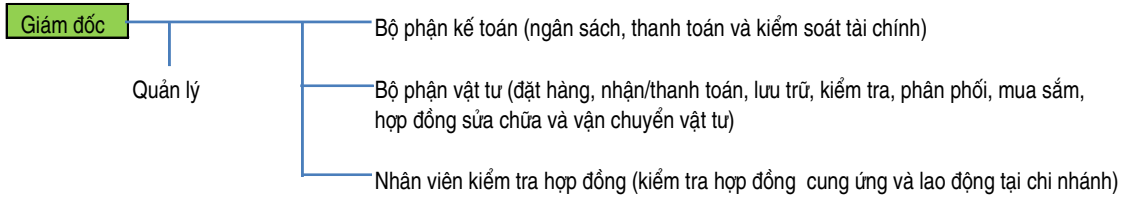
**Bảng A8-12 Số lao động tại trung tâm vật tư**

		2030	2035	2040
Đoạn tuyến phía Bắc	Ngọc Hồi	20	22	24
	Thanh Hóa	30	33	36
Tổng		50	55	60

Ghi chú: Số lao động năm 2035 và 2040 sẽ tăng tương ứng 10% và 20% so với năm 2030 do số tàu tăng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, 2012

- Dịch vụ - chủ yếu là cung cấp dịch vụ vào ban ngày.



**PHỤ LỤC 10A**

---

**Số liệu chi tiết về các phương án cấp vốn**

## PHỤ LỤC 10A

### Số liệu chi tiết về các phương án cấp vốn

Nghiên cứu đã xem xét khả năng sinh lợi của đơn vị khai thác đoạn (a) Hà Nội – Vinh và (b) TPHCM – Nha Trang để xác định các phương án huy động vốn.

Hầu hết các tiền đề được áp dụng từ phân tích kinh tế và tài chính. Các điều kiện cụ thể của các phương án cấp vốn như sau:

- (a) Công ty ĐSCT sẽ khai thác ĐSCT.
- (b) Công ty ĐSCT sở hữu đầu máy toa xe và chịu trách nhiệm bảo trì đầu máy toa xe.
- (c) Nhà nước sở hữu hệ thống kiểm soát tín hiệu giao thông và hạ tầng và phát triển các hệ thống này bằng nguồn vốn của nhà nước.
- (d) Công ty ĐSCT thực hiện bảo trì hệ thống và kết cấu hạ tầng, chi phí bảo trì sẽ được thanh toán bằng ngân sách nhà nước.
- (e) Nhà nước chịu trách nhiệm giải phóng mặt bằng và tái định cư.
- (f) Nhà nước sẽ có hỗ trợ tài chính nếu công ty ĐSCT không thu được lợi nhuận đủ lớn.
- (g) Vốn đầu tư đầu máy toa xe của Công ty ĐSCT là vốn chủ sở hữu (20%) và vốn vay (80%).
- (h) Vốn vay của các tổ chức tài chính có thời hạn vay 7 năm và lãi suất là 7%/năm.
- (i) Công ty ĐSCT bắt đầu trả vốn vay kể từ khi chính thức khai thác thương mại.
- (j) Công ty ĐSCT trả 50% lợi nhuận là cổ tức cho cổ đông. Lượng cổ tức không cao hơn mức thặng dư.
- (k) Công ty ĐSCT được Nhà nước hỗ trợ tài chính nếu không đạt mức lợi nhuận tối thiểu do lượng hành khách thấp. Mức lợi nhuận tối thiểu là 10% lợi nhuận kinh doanh.
- (l) Công ty ĐSCT phải nộp thuế thu nhập công ty bằng 25% lợi nhuận ròng.
- (m) Công ty ĐSCT cũng phải trả phí thuê hệ thống kiểm soát giao thông và hạ tầng cho Nhà nước. Mức phí thuê được tính như sau: [mức phí thuê (30%)] x [EBIT (thu nhập trước thuế) – Trả nợ vay ngân hàng – trả lãi suất vay].

Dựa trên các điều kiện nêu trên, Nghiên cứu đã xem xét bảng cân đối kế toán của đoạn (a) Hà Nội – Vinh và (b) TPHCM – Nha Trang trong các trường hợp sau:

- (a) Không phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống và không hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp.
- (b) Phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống nhưng không hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp.
- (c) Phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống và có hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp.



**Đoạn Hà Nội - Vinh**

(a) KHÔNG phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống và KHÔNG hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp

	Năm-3	Năm-2	Năm-1	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10	Năm 11	Năm 12	Năm 13	Năm 14	Năm 15	Năm 16	Năm 17	Năm 18	Năm 19	Năm 20		
<b>Bảng cân đối thu nhập:</b>																									
A Doanh thu từ hoạt động khai thác	162,5	174,8	187,9	202,0	217,2	233,6	251,2	270,1	290,4	312,2	335,7	357,9	381,5	406,7	433,5	462,1	492,6	525,1	559,8	596,7					
B Chi phí khai thác	214,2	217,6	226,0	229,0	232,1	241,3	244,7	248,2	262,1	266,2	277,2	281,7	293,5	298,5	311,7	325,5	331,2	346,1	352,5						
- Bảo trì hạ tầng	36,7	37,8	38,9	40,1	41,3	42,5	43,8	45,1	46,5	47,9	49,3	50,8	52,3	53,9	55,5	57,1	58,9	60,6	62,4	64,3					
- Khấu hao đầu máy toa xe	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7					
C EBITDA: Thu nhập trước thuế trả lãi vay và khấu hao	-14,0	-5,1	-0,4	10,7	22,9	30,0	44,2	59,6	69,9	87,8	107,2	118,4	137,5	150,9	172,7	188,1	204,8	231,6	251,4	281,9					
D EBIT: Thu nhập trước thuế và trả lãi vay (đã trừ khấu hao)	-51,7	-42,8	-38,1	-26,9	-14,8	-7,7	6,5	21,9	32,2	50,1	69,5	80,7	99,8	113,2	135,0	150,4	167,1	193,9	213,7	244,2					
E Chi phí lãi vay	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0														
F Lợi nhuận ròng (sau khi trừ lãi vay và khấu hao) trước thuế	-13,7	-41,0	-68,3	-110,2	-91,5	-77,1	-56,2	-34,3	-17,4	6,5	15,3	22,5	35,1	48,7	56,5	69,9	79,2	94,5	105,3	117,0	135,7	149,6	170,9		
G Phí thuế: Lợi nhuận tỷ lệ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
H Lợi nhuận ròng (trước khi nhận trợ giá và sau khi trừ phí thuế hạ tầng)	-13,7	-41,0	-68,3	-110,2	-91,5	-77,1	-56,2	-34,3	-17,4	6,5	15,3	22,5	35,1	48,7	56,5	69,9	79,2	94,5	105,3	117,0	135,7	149,6	170,9		
Thuế TN doanh nghiệp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Hỗ trợ tài chính của nhà nước	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
K Lợi nhuận ròng sau thuế (cả trợ giá)	-13,7	-41,0	-68,3	-110,2	-91,5	-77,1	-56,2	-34,3	-17,4	4,9	11,5	16,9	26,3	36,5	42,4	52,4	59,4	70,9	79,0	87,8	101,8	112,2	128,2		
L Cổ tức	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Cấp vốn</b>																									
Trả vốn vay (năm)	7	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dư nợ	195,0	565,1	975,2	835,9	696,6	557,3	417,9	278,6	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lãi suất (Lãi suất ngân hàng + biến)	7%	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Cổ tức</b>																									
Thặng dư/thâm hụt (trước khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-233,1	-324,6	-401,7	-457,9	-492,3	-509,7	-504,8	-483,3	-476,4	-450,1	-413,6	-371,3	-318,9	-259,5	-188,6	-109,6	-21,8	79,9	152,2	224,3		
Cổ tức	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Thặng dư/thâm hụt (sau khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-233,1	-324,6	-401,7	-457,9	-492,3	-509,7	-504,8	-483,3	-476,4	-450,1	-413,6	-371,3	-318,9	-259,5	-188,6	-109,6	-21,8	40,0	96,1	160,2		
<b>Vốn chủ sở hữu</b>																									
Đóng tiền ra	48,8	97,5	97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Đóng tiền vào	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Đóng tiền ròng	-48,8	-97,5	-97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tỷ lệ lợi tức trên vốn chủ sở hữu																									
<b>Hỗ trợ tài chính của nhà nước</b>																									
Ngân sách bảo trì hạ tầng	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Đảm bảo mức lợi nhuận tối thiểu	16,3	17,5	18,8	20,2	21,7	23,4	25,1	27,0	29,0	31,2	33,6	35,8	38,1	40,7	43,3	46,2	49,3	52,5	56,0	59,7					
Lợi nhuận ròng thực tế (=F)	-110,2	-91,5	-77,1	-56,2	-34,3	-17,4	6,5	21,9	32,2	50,1	69,5	80,7	99,8	113,2	135,0	150,4	167,1	193,9	213,7	244,2					
Hỗ trợ tài chính	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

(b) Phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống nhưng không hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp

	Năm -3	Năm -2	Năm -1	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10	Năm 11	Năm 12	Năm 13	Năm 14	Năm 15	Năm 16	Năm 17	Năm 18	Năm 19	Năm 20			
<b>Bảng cân đối thu nhập</b>																											
A Doanh thu từ hoạt động khai thác	162,5	174,8	187,9	202,0	217,2	233,6	251,2	270,1	290,4	312,2	335,7	357,9	381,5	406,7	433,5	462,1	492,6	525,1	559,8	596,7							
B Chi phí khai thác	177,6	179,8	187,1	188,9	190,8	198,7	200,9	203,1	211,8	214,3	216,9	226,4	229,4	239,6	243,0	254,5	266,6	270,6	283,6	288,2							
- Bảo trì hạ tầng	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
- Khấu hao đầu máy toa xe	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	
C EBITDA: Thu nhập trước thuế trả lãi vay và khấu hao	22,7	32,7	38,5	50,8	64,1	72,5	88,0	104,7	116,3	135,6	156,5	169,1	189,8	204,7	228,2	245,3	263,7	292,2	313,8	346,2							
D EBIT: Thu nhập trước thuế và trả lãi vay (đã trừ khấu hao)	-15,0	-5,0	0,8	13,1	26,5	34,9	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5							
E Chi phí lãi vay	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0														
F Lợi nhuận ròng (sau khi trừ lãi vay và khấu hao) trước	-13,7	-41,0	-68,3	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	6,9	25,1	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5				
G Phi thuế: Lợi nhuận tỷ lệ	30%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,1	23,6	29,4	35,6	39,4	45,6	50,1	57,1	62,3	67,8	76,3	82,8	92,5			
H Lợi nhuận ròng (trước khi nhận trợ giá và sau khi trừ -13,7 -41,0 -68,3 -73,5 -53,8 -38,2 -16,1 6,9 25,1 50,3 67,0 78,6 97,9 118,8 131,5 152,1 167,0 190,5 207,6 226,0 254,5 276,1 308,5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I Thuế TN doanh nghiệp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
J Hỗ trợ tài chính của nhà nước	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K Lợi nhuận ròng sau thuế (cả trợ giá)	-13,7	-41,0	-68,3	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	5,2	18,8	37,7	35,2	41,3	51,4	62,4	69,0	79,8	87,7	100,0	109,0	118,6	133,6	145,0	162,0				
L Cổ tức	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Cấp vốn</b>																											
7 Trả vốn vay (năm)	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dư nợ	195,0	585,1	975,2	835,9	696,6	557,3	417,9	278,6	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
7% Lãi suất (Lãi suất ngân hàng + biến)	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Cổ tức</b>																											
Thặng dư/thâm hụt (trước khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-196,4	-250,2	-288,4	-304,5	-299,3	-280,5	-242,7	-207,6	-166,3	-114,9	-52,5	16,5	88,1	135,9	192,0	251,0	315,2	389,4	467,6	557,1				
Cổ tức	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Thặng dư/thâm hụt (sau khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-196,4	-250,2	-288,4	-304,5	-299,3	-280,5	-242,7	-207,6	-166,3	-114,9	-52,5	8,2	48,2	92,0	142,0	196,5	255,8	322,6	395,1	476,1				
<b>Vốn chủ sở hữu</b>																											
Năm -3	Năm -2	Năm -1	Năm 0	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10	Năm 11	Năm 12	Năm 13	Năm 14	Năm 15	Năm 16	Năm 17	Năm 18	Năm 19	Năm 20				
48,8	97,5	97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
-48,8	-97,5	-97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Tỷ lệ lợi tức trên vốn chủ sở hữu	4,7%																										
<b>Hỗ trợ tài chính của nhà nước</b>																											
Ngân sách bảo trì hạ tầng	36,7	37,8	38,9	40,1	41,3	42,5	43,8	45,1	46,5	47,9	49,3	50,8	52,3	53,9	55,5	57,1	58,9	60,6	62,4	64,3							
Đảm bảo mức lợi nhuận tối thiểu	16,3	17,5	18,8	20,2	21,7	23,4	25,1	27,0	29,0	31,2	33,6	35,8	38,1	40,7	43,3	46,2	49,3	52,5	56,0	59,7							
Lợi nhuận ròng thực tế (=F)	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	6,9	25,1	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5							
Hỗ trợ tài chính	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		

(c) Phân bổ ngân sách để bảo trì hệ thống và có hỗ trợ tài chính cho Công ty ĐSCT nếu lượng hành khách thấp

	Năm -3	Năm -2	Năm -1	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Năm 5	Năm 6	Năm 7	Năm 8	Năm 9	Năm 10	Năm 11	Năm 12	Năm 13	Năm 14	Năm 15	Năm 16	Năm 17	Năm 18	Năm 19	Năm 20	
<b>Bảng cân đối thu nhập</b>																								
A Doanh thu từ hoạt động khai thác	162,5	174,8	187,9	202,0	217,2	233,6	251,2	270,1	290,4	312,2	335,7	357,9	381,5	406,7	433,5	462,1	492,6	525,1	559,8	596,7				
B Chi phí khai thác	177,6	179,8	187,1	188,9	190,8	198,7	200,9	203,1	211,8	214,3	216,9	226,4	229,4	239,6	243,0	254,5	266,6	270,6	283,6	288,2				
- Bảo trì hạ tầng	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Khấu hao đầu máy toa xe	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7	37,7
C EBITDA: Thu nhập trước thuế trả lãi vay và khấu hao	22,7	32,7	38,5	50,8	64,1	72,5	88,0	104,7	116,3	135,6	156,5	169,1	189,8	204,7	228,2	245,3	263,7	292,2	313,8	346,2				
D EBIT: Thu nhập trước thuế và trả lãi vay (đề trừ khấu hao)	-15,0	-5,0	0,8	13,1	26,5	34,9	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5				
E Chi phí lãi vay	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0	0,0												
F Lợi nhuận ròng (sau khi trừ lãi vay và khấu hao) trước:	-13,7	-41,0	-68,3	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	6,9	25,1	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5	
G Phi thuế: Lợi nhuận tỷ lệ	30%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,1	23,6	29,4	35,6	39,4	45,6	50,1	57,1	62,3	67,8	76,3	82,8	92,5	
H Lợi nhuận ròng (trước khi nhận trợ giá và sau khi trừ	-13,7	-41,0	-68,3	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	6,9	25,1	50,3	46,9	55,0	68,6	83,2	92,0	106,5	116,9	133,3	145,3	158,2	178,1	193,3	215,9	
Thuế TN doanh nghiệp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	6,3	12,6	11,7	13,8	17,1	20,8	23,0	26,6	29,2	33,3	36,3	39,5	44,5	48,3	54,0	
Hỗ trợ tài chính của nhà nước	0,0	0,0	0,0	89,8	71,3	57,0	36,3	14,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
K Lợi nhuận ròng sau thuế (cả trợ giá)	-13,7	-41,0	-68,3	16,3	17,5	18,8	20,2	20,0	18,8	37,7	35,2	41,3	51,4	62,4	69,0	79,8	87,7	100,0	109,0	118,6	133,6	145,0	162,0	
L Cổ tức	50%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	17,6	20,6	25,7	31,2	34,5	39,9	43,8	50,0	54,5	59,3	66,8	72,5	81,0	
<b>Cấp vốn</b>																								
Trả vốn vay (năm)	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dư nợ	195,0	585,1	975,2	835,9	696,6	557,3	417,9	278,6	139,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lãi suất (Lãi suất ngân hàng + biên)	7%	13,7	41,0	68,3	58,5	48,8	39,0	29,3	19,5	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Cổ tức</b>																								
Thặng dư/thâm hụt (trước khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-106,6	-89,1	-70,4	-50,1	-30,2	-11,3	26,4	48,4	72,0	102,8	139,5	177,3	222,7	270,4	326,6	385,6	449,7	524,0	602,2	691,7	
Cổ tức	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	17,6	20,6	25,7	31,2	34,5	39,9	43,8	50,0	54,5	59,3	66,8	72,5	81,0	
Thặng dư/thâm hụt (sau khi chia)	-13,7	-54,6	-122,9	-106,6	-89,1	-70,4	-50,1	-30,2	-11,3	13,2	30,8	51,4	77,1	108,3	142,8	182,7	226,6	276,6	331,1	390,4	457,2	529,7	610,7	
<b>Vốn chủ sở hữu</b>																								
Dòng tiền ra	48,8	97,5	97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dòng tiền vào	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	17,6	20,6	25,7	31,2	34,5	39,9	43,8	50,0	54,5	59,3	66,8	72,5	81,0	
Dòng tiền ròng	-48,8	-97,5	-97,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	17,6	20,6	25,7	31,2	34,5	39,9	43,8	50,0	54,5	59,3	66,8	72,5	81,0	
Tỷ lệ lợi tức trên vốn chủ sở hữu	6,6%																							
<b>Hỗ trợ tài chính của nhà nước</b>																								
Ngân sách bảo trì hạ tầng	36,7	37,8	38,9	40,1	41,3	42,5	43,8	45,1	46,5	47,9	49,3	50,8	52,3	53,9	55,5	57,1	58,9	60,6	62,4	64,3				
Đảm bảo mức lợi nhuận tối thiểu	16,3	17,5	18,8	20,2	21,7	23,4	25,1	27,0	29,0	31,2	33,6	35,8	38,1	40,7	43,3	46,2	49,3	52,5	56,0	59,7				
Lợi nhuận ròng thực tế (=F)	-73,5	-53,8	-38,2	-16,1	6,9	25,1	50,3	67,0	78,6	97,9	118,8	131,5	152,1	167,0	190,5	207,6	226,0	254,5	276,1	308,5				
Hỗ trợ tài chính	89,8	71,3	57,0	36,3	14,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0