

## Sân bay Long Thành: Kiểu gì cũng không khả thi về tài chính

Nguồn: [www.baodatviet.vn](http://www.baodatviet.vn)

*(Tài chính) - Cách đang làm hiện nay vừa muốn xây dựng sân bay Long Thành mà vẫn duy trì Tân Sơn Nhất là không tối ưu về kinh tế, xã hội và tài chính. Nếu cứ quyết tâm làm dự án này thì chi phí vận hành sẽ tăng, hiệu quả tài chính suy giảm và gánh nặng trả nợ ODA sẽ tăng lên trong khi dự án không có khả năng hoàn vốn.*

Ông Nguyễn Xuân Thành, Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright đã chia sẻ với Đất Việt những phân tích về hiệu quả kinh tế, tài chính của dự án sân bay Long Thành.

### Làm kiểu gì thì cũng không khả thi về mặt tài chính

*PV: - Thưa ông, hiện chủ trương đầu tư xây dựng sân bay Long Thành đang nhận được nhiều ý kiến phản đối vì chưa cần thiết, hiệu quả sử dụng không cao, khả năng thu hồi vốn thấp... Dựa trên những số liệu trong báo cáo đầu tư và những tính toán của các chuyên gia, liệu ông có thể phân tích được hiệu quả kinh tế của dự án này? Quan điểm của ông đối với chủ trương xây dựng sân bay Long Thành như thế nào?*

**Ông Nguyễn Xuân Thành:** - Nhóm nghiên cứu thuộc Chương trình giảng dạy kinh tế Fulbright đã tiến hành thẩm định hiệu quả kinh tế của sân bay Long Thành. Việc thẩm định này đứng trên quan điểm của cả nền kinh tế chứ không phải chỉ đơn thuần về mặt tài chính của chủ đầu tư là có hoàn vốn hay không.

Kết quả thẩm định cho thấy dự án hiệu quả về mặt kinh tế (tức là phân tích lợi ích và chi phí kinh tế).

Căn cứ để chúng tôi khẳng định về hiệu quả kinh tế là: lợi ích kinh tế của sân bay đến từ việc có khả năng đáp ứng được việc tăng nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng đường hàng không. So với chi phí kinh tế và chi phí đầu tư ban đầu, chi phí vận hành và kể cả chi phí thời gian, vận hành phương tiện khi sân bay Long Thành ở xa TP HCM hơn so với Tân Sơn Nhất.

Hiệu quả này có được nhờ hai điều kiện. Thứ nhất là diện tích đất trống hiện nay của sân bay Tân Sơn Nhất thuộc quản lý của quân đội không được dùng để mở rộng Tân Sơn Nhất mà dùng vào mục đích khác. Cho nên không mở rộng được Tân Sơn Nhất thì Long Thành buộc phải làm để đáp ứng nhu cầu lượng hành khách tăng để đảm bảo hiệu quả kinh tế.

Thứ hai, các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng đến vị trí kết nối đến sân bay Long Thành đã, đang và sẽ được đầu tư cho dù có Long Thành hay không. Trong đó đường cao tốc TPHCM – Long Thành Dầu Dây, Bến Lức – Long Thành là để kết nối với Long Thành.



Chuyên gia kinh tế Nguyễn Xuân Thành

Trong thuật ngữ kinh tế thì gọi đây là những chi phí chìm nên không làm Long Thành dự án sẽ uổng phí. Chính vì vậy nói hiệu quả kinh tế là vì nếu làm Long Thành cũng không làm tăng chi phí lên.

*PV: - Nghĩa là quan điểm của ông cũng như các chuyên gia trong nhóm ủng hộ việc xây dựng sân bay Long Thành vì có hiệu quả kinh tế?*

**Ông Nguyễn Xuân Thành:** - Chúng tôi đang đưa ra những tính toán khách quan và dựa trên lượng khách không cao như trong báo cáo của chủ đầu tư, tư vấn.

Hiện nay, các ý kiến thảo luận đang quá chú ý về mặt tài chính. Nhưng một dự án sân bay, cơ sở hạ tầng phải thẩm định về mặt kinh tế trước sau đó mới bàn đến tài chính.

Nếu xét về mặt kinh tế mà hiệu quả thì phải làm cho dù tài chính có thế nào thì cũng nên làm và nhà nước phải hỗ trợ. Ngược lại một dự án tài chính có lợi mà kinh tế không hiệu quả thì không nên làm.

Ví dụ làm thủy điện có lợi cho chủ đầu tư nhưng gây tác hại môi trường tức là chi phí kinh tế lớn hơn lợi ích kinh tế đứng trên quan điểm của cả nền kinh tế. Do vậy cũng không được làm dự án thủy điện.

### **Không có khả năng hoàn vốn**

*PV: - Thế nhưng dự án sân bay Long Thành với vốn đầu tư 8 tỷ USD, bằng 6% GDP được đưa ra trong bối cảnh thất thu ngân sách, Chính phủ phải xin nợ trần bội chi, nợ công của Việt Nam đang ở mức báo động đỏ... Thêm nữa nguồn vốn sẽ được vay nước ngoài (ODA). Ông có lo ngại, nếu cứ nhất quyết thực hiện dự án này trong thời điểm hiện nay sẽ tiềm ẩn nhiều nguy cơ hay không, cụ thể những nguy cơ đó là gì?*

**Ông Nguyễn Xuân Thành:** - Nếu như đây là một dự án tư nhân thuần túy thì tôi xin khẳng định chắc chắn là dự án không hiệu quả về mặt tài chính và không có khả năng hoàn vốn.

Việc không hiệu quả về mặt tài chính thể hiện rất rõ. Dự án này doanh thu sẽ có được từ các loại phí (vé hành khách, dịch vụ sân bay, cho thuê bến bãi kinh doanh thương mại...). Trong khi đó chi phí của dự án gồm chi phí đầu tư ban đầu và chi phí vận hành sân bay.

Như vậy những mức phí sẽ không đủ để hoàn vốn. Nghĩa là xét ở góc độ tài chính thì dự án này không khả thi.

Bằng chứng rõ ràng trong mấy năm qua đề án ban đầu làm sân bay Long Thành là làm theo hình thức BOT, tức là huy động nguồn vốn từ các nhà đầu tư. Thế nhưng không có nhà đầu tư nào sẵn sàng bỏ tiền ra làm vì nhìn thấy rõ không hiệu quả. Ngay cả với số liệu dự phóng hành khách quá lạc quan như hiện nay cũng không đạt về mặt tài chính.

Trong khi đó tính tốc độ tăng trưởng hành khách tại sân bay Tân Sơn Nhất trong những năm qua không phải là mức cao.

Cụ thể số liệu của Cục thống kê Tp HCM do Cảng hàng không Tân Sơn Nhất báo cáo tức là số liệu mang tính pháp lý cho thấy từ năm 1996-2000 hành khách tăng bình quân 6,8%/năm. Trong đó khách quốc tế tăng 7,5%, khách nội địa tăng 5,8%.

Trong giai đoạn 2001-2010 lượng khách tăng bình quân 10,8%/năm, trong đó khách đi đường nội địa tăng 15,6% còn khách đi đường quốc tế chỉ tăng 6,1%/năm.

Trong 2 năm 2011-2012 bình quân mỗi năm lượng khách giảm 4,9%, trong đó nội địa giảm 4,4% và quốc tế giảm 5,6%.

Nhìn dài hạn kể cả những năm có tốc độ tăng trưởng cao thì lượng hành khách cũng chỉ tăng trong khoảng 10% mà có xu thế khách nội địa tăng cao hơn khách quốc tế.

Điều này phản ánh đúng Việt Nam có phát triển có hấp dẫn khách nước ngoài nhưng chưa thực sự thành công trong việc thu hút khách du lịch quốc tế. Còn trong nước, xu hướng khách nội địa tăng nhanh hơn. Lượng giảm thì thấy khách nội địa giảm ít hơn khách quốc tế.

Nếu lấy theo xu hướng của năm 2001-2010, dự báo đến năm 2015 lượng khách tăng được khoảng 16 triệu. Đến năm 2020 lượng khách sẽ là 24 triệu khách. Và đến khi đó Tân Sơn Nhất mới quá tải.

Như tôi đã nói vì điều kiện không thể mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất nên đương nhiên đến năm 2020 sẽ quá tải và phải đầu tư.

Nhưng nếu cứ như dự báo, đến năm 2020 cũng chỉ đạt lượng khách là 24 triệu khách thì sẽ không hiệu quả về mặt tài chính.

Chính vì như vậy nên phải huy động vốn ODA. Đó là việc bắt buộc bởi ngân sách thì không thể đầu tư, còn tư nhân thì không ai dại gì bỏ tiền. Có chăng thì chỉ có thể huy động được tư nhân ở một vài công trình thương mại trong sân bay. Còn nhà ga và đường băng thì buộc phải vay vốn ODA. Vấn đề là cả nước Việt Nam phải trả nợ vốn này.

Bản chất của dự án là dư vậy. Có nghĩa là dù có làm kiểu gì thì cũng không khả thi về mặt tài chính. Mà đã không hiệu quả về tài chính thì không huy động được toàn bộ vốn tư nhân.

Do vậy vốn ODA là bắt buộc phải dùng và sẽ là gánh nặng cho cả nền kinh tế.

*PV: - Vậy thưa ông, có cách nào để triển khai hiệu quả về mặt tài chính cho dự án này?*

**Ông Nguyễn Xuân Thành:** - Tôi cho rằng không nên mong chờ sân bay Long Thành sẽ hiệu quả về mặt tài chính vì nó sẽ thành một sân bay trung chuyển như mong đợi của dự án. Nghĩa là Long Thành sẽ cạnh tranh với 3 sân bay trung chuyển lớn trong khu vực là Singapore, Hồng Kông và Băng Cốc.

Đánh giá về mặt khách quan thì đầu mỗi của 3 sân bay này đã hình thành nên khó để cho Long Thành có thể cạnh tranh để lấy đi một phần vai trò trung chuyển của 3 sân bay này.

Bản thân Kulua lumpur ban đầu cũng có ý định như vậy nhưng sau không làm được.

Một điểm nữa, khi duy trì 1 lúc 2 sân bay (Long Thành và Tân Sơn Nhất) lại càng không hiệu quả về mặt tài chính hơn. Lý do là vì vẫn phải đầu tư hệ thống giao thông đến cả hai sân bay và chi phí 1 lúc vận hành 2 sân bay. Phải chia sẻ hành khách, hàng hóa cho 2 sân bay. Tăng thêm chi phí cho xã hội về thời gian đi lại khi phải trung chuyển giữa 2 sân bay.

Hiện nay giải pháp đang được đưa ra là phần lớn đường bay nội địa sẽ ở Tân Sơn Nhất. Long Thành thì phục vụ cả nội địa và quốc tế. Cách này giảm hiệu quả về đầu tư tại chính trong khi lại đi loại bỏ một phương án rất tốt đó là khai thác quỹ đất ở Tân Sơn Nhất.

Thế nhưng nếu như đã quyết định không khai thác Tân Sơn Nhất nữa thì phải có một nguồn thu khác để hoàn vốn cho sân bay Long Thành. Cách này sẽ buộc phải đưa ra quyết định đến khi sân bay Long Thành đi vào hoạt động thì sẽ chuyển tất cả sang đây và đóng cửa Tân Sơn Nhất. Sau đó dùng chính quỹ đất của sân bay Tân Sơn Nhất khai thác để hoàn vốn cho Long Thành.

Vấn đề còn lại ai là người dám đưa ra quyết định mang tính chất chính trị như thế này. Nghĩa là trong tương lai chỉ còn lại sân bay Long Thành.

*PV: - Nói như vậy là sẽ phải đóng cửa Tân Sơn Nhất? Liệu điều này có khả thi không thưa ông?*

**Ông Nguyễn Xuân Thành:** - Ở đây khó chỉ là về mặt chính trị. Nhưng như nhà đầu tư đang nói sẽ không mở rộng Tân Sơn Nhất vì gây ách tắc, tiếng ồn... dùng mọi lý do đưa ra để không thể mở rộng.

Người ta lấy lý do này để làm Long Thành nhưng sau đó thì lại tiếp tục duy trì Tân Sơn Nhất.

Nếu như vậy thì không nên xây dựng Long Thành vội mà cứ duy trì Tân Sơn Nhất đi rồi dùng đất trống để xây thêm nhà ga.

Tức là cách đang làm là không tối ưu về kinh tế, xã hội và tài chính. Nếu cứ quyết tâm làm dự án này thì chi phí vận hành sẽ tăng, hiệu quả tài chính suy giảm và gánh nặng trả nợ ODA sẽ tăng lên.

*Xin trân trọng cảm ơn ông!*

**Bích Ngọc** (thực hiện)